



C/2026/2277

17.4.2026

Rådets ståndpunkt (EU) nr 2/2026 vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster

Antagen av rådet den 26 februari 2026

(Text av betydelse för EES)

(C/2026/2277)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 91.1 och 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Stöd till insatser för bättre hållbarhet och effektivitet i unionens transportsystem är en förutsättning för att upprätthålla en stabil kurs mot klimatneutralitet senast 2050, samtidigt som vederbörlig hänsyn tas till behovet av att säkerställa en rättvis och inkluderande omställning, säkra fortsatt tillväxt och stärka den europeiska industrins konkurrenskraft.
- (2) Redovisning av växthusgasutsläpp används inom olika ekonomiska sektorer – inbegripet transportsektorn – för att kvantifiera data om växthusgasutsläpp från specifika aktiviteter hos offentliga organ, företag och konsumenter. Bättre information om transporttjänsters prestanda är ett kraftfullt verktyg för att skapa lämpliga incitament för transportanvändare att göra mer hållbara val, för att påverka transportoperatörers, organisatörer av transporttjänsters och knutpunktsoperatörers affärsbeslut och för att minska växthusgasutsläppen från enheter som genomför offentliga kontrakt. Jämförbara och tillförlitliga data om växthusgasutsläpp är en förutsättning för att skapa dessa incitament och därmed uppmuntra beteendeförändringar hos offentliga organ, företag och konsumenter, i syfte att bidra till målen i kommissionens meddelande av den 11 december 2019, *Den europeiska gröna given*, för transporter och i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 ⁽⁴⁾. Den här förordningen utgör en av unionens insatser för en grön omställning, jämte andra unionsrättsakter eller unionsinitiativ, inbegripet Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/825 ⁽⁵⁾.

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

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

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 10.4.2024 (EUT C, C/2025/1313, 13.3.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1313/oj>) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 26 februari 2026 [(EUT ...)/(ännu inte offentliggjord i EUT)]. Europaparlamentets ståndpunkt av den ... [(EUT ...)/(ännu inte offentliggjord i EUT)].

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (*europeisk klimatlag*) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/825 av den 28 februari 2024 om ändring av direktiven 2005/29/EG och 2011/83/EU vad gäller mer konsumentmakt i den gröna omställningen genom bättre skydd mot otilförliga affärsmetoder och bättre information (EUT L, 2024/825, 6.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/825/oj>).

- (3) Trots det växande intresset bland berörda parter inom transportsektorn används redovisning av växthusgasutsläpp för transporttjänster fortfarande bara i begränsad omfattning. I de flesta fall får transportanvändare inte korrekt information om transporttjänsters prestanda, och transportoperatörer, organisatörer av transporttjänster och knutpunktsoperatörer beräknar inte och lämnar inte uppgifter om sina utsläpp. En oproportionerligt liten användning av redovisning av växthusgasutsläpp kan observeras särskilt bland mikroföretag samt små och medelstora företag (*små och medelstora företag*), som utgör den stora majoriteten av företag som erbjuder transporttjänster på den inre marknaden. Faktum är att små och medelstora företag ställs inför oproportionerligt stora ekonomiska och administrativa bördor när de beslutar att beräkna växthusgasutsläppen från sina transporttjänster.
- (4) I sin vitbok av den 28 mars 2011, *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*, presenterar kommissionen en vision om framtiden för unionens transportsystem och fastställer en politisk agenda för att ta itu med transportsektorns framtida utmaningar, särskilt behovet av att upprätthålla och utveckla mobiliteten, och att avsevärt minska växthusgasutsläppen från transport- och logistikverksamhet.
- (5) I sitt meddelande av den 9 december 2020, *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*, hänvisar kommissionen till incitament för att välja de mest hållbara transportalternativen, både inom och mellan transportsätt. Dessa incitament omfattar bland annat inrättandet av en europeisk ram för harmoniserad mätning av växthusgasutsläpp från transporter och logistik, baserat på globalt erkända standarder, vilken sedan skulle kunna användas för att ge företag och slutanvändare en uppskattning av koldioxidavtrycket från deras val och för att öka efterfrågan från slutanvändare och konsumenter på mer hållbara transport- och mobilitetslösningar, samtidigt som "grön målning" undviks.
- (6) Växthusgasutsläpp från transport och logistik uppstår under fordonets drift, driften av transport- och logistiknav, produktionen av respektive energibärare, tillverkningen av ett fordon och hanteringen av ett uttjänt fordon samt konstruktionen och underhållet av transportinfrastruktur.
- (7) Det är därför lämpligt att fastställa harmoniserade regler för redovisning av växthusgasutsläpp från gods- och persontransporttjänster för att få fram jämförbara siffror för växthusgasutsläpp från transporttjänster och för att undvika vilseledande information om deras prestanda till följd av möjligheten att välja mellan olika indata och metoder för beräkning av utsläpp. Sådana harmoniserade regler bör säkerställa lika villkor mellan unionens transport- och knutpunktsenheter och transport- och knutpunktsenheter från tredjeländer, liksom mellan transportsätt och segment samt de nationella transportnäten. Att fastställa harmoniserade regler bör också bidra till att skapa incitament för beteendeförändringar bland offentliga organ, företag och konsumenter för att minska växthusgasutsläppen från transporttjänster genom införande och användning av jämförbara och tillförlitliga data om växthusgasutsläpp.
- (8) Denna förordning bör tillhandahålla en referensram för beräkning och utlämnande av uppgifter om växthusgasutsläpp, på avtalsmässig eller frivillig grund för kommersiella ändamål, eller om sådan beräkning och sådant utlämnande krävs enligt tillämplig unionsrätt eller nationell rätt. Den ramen bör underlätta andra åtgärder för utsläppsminskning som kan vidtas av offentliga myndigheter och industrin, inbegripet vid fastställande av transparenskláusuler för växthusgaser i transportavtal, tillhandahållande av information om växthusgasutsläpp från en transporttjänst till passagerare eller kunder, eller fastställande av klimatrelaterade kriterier för miljöanpassad upphandling.

- (9) Trots fördelarna med den ökade insynen i transporttjänsters prestanda skulle en obligatorisk tillämpning av denna förordning på alla transport- och knutpunktsenheter som erbjuder transporttjänster på den inre marknaden vara oproportionerlig och leda till orimliga kostnader och bördor. Därför bör denna förordning endast tillämpas på de enheter som beslutar, eller som är bundna av andra relevanta lagstiftnings- och icke-lagstiftningsystem, att beräkna och lämna ut information om växthusgasutsläpp från gods- eller persontransporttjänster som inleds eller avslutas på unionens territorium. Detta omfattar följaktligen tjänster vars ursprungs- eller bestämmelseorter är belägna i ett tredjeländ. För att säkerställa att alla relevanta transporttjänster redovisas och garantera lika villkor mellan unionens transport- och knutpunktsenheter och transport- och knutpunktsenheter från tredjeländer, bör denna förordning tillämpas på transporttjänster som inleds och avslutas utanför unionens territorium men där stopp görs i unionen för att släppa på eller av passagerare eller för att lasta eller lossa gods.
- (10) Denna förordning bör tillämpas på enheter som beräknar och lämnar uppgifter om växthusgasutsläpp från transporttjänster, särskilt transportoperatörer, organisatörer av transporttjänster och knutpunktsoperatörer, samt på avsändare som utgör en särskild kategori av transportanvändare som beställer transporttjänster för att flytta sin last till eller från utsedda platser och som, beroende på situationen, också kan ta på sig rollen som transportoperatör, organisatör av transporttjänster eller dataförmedlare. Utvecklare av externa beräkningsverktyg, utvecklare av databaser från tredjeparter och organ för bedömning av överensstämmelse som tillhandahåller stödtjänster för beräkning eller verifiering av data om växthusgasutsläpp från transporttjänster bör vara bundna av särskilda regler om certifiering av externa beräkningsverktyg, teknisk kvalitetskontroll av standardvärden för växthusgasintensitet respektive verifieringsverksamhet och ackrediteringsförfaranden. Denna förordning bör också tillämpas på de dataförmedlare som beräknar och lämnar ut information om växthusgasutsläpp från transporttjänster. När dataförmedlare endast erhåller eller kombinerar utdata om växthusgasutsläpp och sedan lämnar ut sådana utdata bör de endast vara bundna av de relevanta reglerna om kommunikation av och öppenhet för de data om växthusgasutsläpp som lämnas ut, för att säkerställa att dessa utdata är jämförbara på marknaden.
- (11) Beräkningen och utlämnandet av uppgifter om växthusgasutsläpp enligt denna förordning bör göras på ett disaggregerat sätt, på transporttjänstnivå, i enlighet med den metod för beräkning av växthusgasutsläpp från transporttjänster som avses i denna förordning. Följaktligen bör denna förordning inte tillämpas om beräkningen och utlämnandet av uppgifter om växthusgasutsläpp görs i aggregerad form. Detta inbegriper situationer där det obligatoriska utlämnandet av miljörelaterad information för hållbarhetsrapportering och upprättandet av miljöräkenskaper för statistiska ändamål härrör från andra unionsrättsakter, såsom de som anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 691/2011⁽⁶⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2464⁽⁷⁾. Omvänt bör det vara möjligt att använda information som erhålls på grundval av denna förordning för att bidra till utarbetandet av de konsoliderade utsläppsrapporter som krävs enligt annan tillämplig unionsrätt, förutsatt att respektive metoder och insamlade data är tillräckligt kompatibla.
- (12) En lämplig metod för beräkning av växthusgasutsläpp från transporttjänster är en av de viktigaste aspekterna i den harmoniserade unionsram som fastställs genom denna förordning. Metoden bör säkerställa att de utsläppsberäkningar som görs för en transportkedja ger jämförbara och korrekta data om växthusgasutsläpp genom att en enda uppsättning metodologiska steg följs. Metoden bör också på lämpligt sätt ta hänsyn till transportmarknadens behov, så att onödigt komplexitet samt alltför stora bördor och kostnader undviks, särskilt för små och medelstora företag, och den bör vara genomförbar för berörda parter.

⁽⁶⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 691/2011 av den 6 juli 2011 om europeiska miljöräkenskaper (EUT L 192, 22.7.2011, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/691/oj>).

⁽⁷⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2464 av den 14 december 2022 om ändring av förordning (EU) nr 537/2014, direktiv 2004/109/EG, direktiv 2006/43/EG och direktiv 2013/34/EU vad gäller företagens hållbarhetsrapportering (EUT L 322, 16.12.2022, s. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2464/oj>).

- (13) EN ISO 14083:2023 – Växthusgaser – Kvantifiering och rapportering av transportkedjors växthusgasutsläpp (EN ISO-standard), som offentliggjordes av Europeiska standardiseringskommittén i april 2023, bör vara den gemensamma metoden för beräkning av växthusgasutsläpp från transporttjänster enligt denna förordning. Att uppmuntra till standardens tillämpning i unionen främjar internationell överensstämmelse avseende redovisning av växthusgasutsläpp och underlättar ytterligare global samordning av den tillämpade metoden. Kommissionens analys visade att EN ISO-standard är den mest relevanta och proportionella standarden när det gäller att uppnå målen i denna förordning, inbegripet ökad marknadsspridning och jämförbarhet av data om växthusgasutsläpp. Beräkningen av växthusgasutsläpp görs från källa till hjul, vilket inbegriper växthusgasutsläpp från energiförsörjning samt fordonsanvändning under transport- och knutpunktsverksamhet.
- (14) Kommissionen, i samarbete med Europeiska standardiseringskommittén och medlemsstaternas nationella standardiseringsorgan, har åtagit sig att säkerställa full tillgång till denna förordning.
- (15) Livscykelutsläpp anses i allmänhet omfatta växthusgasutsläpp från källa till hjul och utsläpp från produktion, underhåll och bortskaffande av fordon samt, i den mån det är relevant, utsläpp med koppling till transportinfrastruktur, i enlighet med kommissionens rekommendation (EU) 2021/2279⁽⁸⁾. Livscykelanalyser kan dock leda till höga genomförandekostnader och utsätta transport- och knutpunktsenheter för komplex redovisning, särskilt när det gäller utsläpp med koppling till transportinfrastruktur. Av skäl som rör proportionalitet och tillämpningsområde bör denna förordning inte kräva att livscykelanalyser används utan en bedömning som utförs av kommissionen. För att vid tillämpningen av denna förordning behålla en hänvisning till globalt erkända standarder bör dessutom de framsteg som gjorts inom Internationella standardiseringsorganisationen rapporteras i kommissionens utvärdering av denna förordning, som en del av den bedömningen.
- (16) Det bör inte göras några avvikelser från metodvalen i EN ISO-standard, så att inkonsekvenser i beräkningen av växthusgasutsläpp från transporttjänster på marknaden undviks, särskilt för internationella transportkedjor. Det är dock lämpligt att kommissionen bedömer behovet av en eventuell anpassning av EN ISO-standard med hänsyn till unionens politik, inbegripet kommande lagstiftning. Om kommissionens bedömning visar att en ändring av standarden eller en komponent i denna medför en uppenbar risk för oförenlighet med målen för denna förordning eller annan tillämplig unionsrätt, särskilt med förordning (EU) 2021/1119, bör kommissionen anta nödvändiga delegerade akter för att förbjuda tillämpningen av den ändringen. Om bedömningen visar att det finns en risk för att en ändring av standarden eller en komponent i den skulle kunna skapa otillbörliga obalanser vid beräkningen av växthusgasutsläpp från transporttjänster inom specifika marknadssegment eller leda till skillnader mellan den standarden och målen för denna förordning eller för annan tillämplig unionsrätt, bör kommissionen kunna anta nödvändiga genomförandakter för att begära att Europeiska standardiseringskommittén reviderar standarden i enlighet med detta.
- (17) För att undvika spridning av felaktig information på marknaden kan det bli nödvändigt att klargöra den gemensamma metoden med avseende på parametrar och antaganden som är relevanta för växthusgasutsläpp och som används för att beräkna växthusgasutsläpp innan en tjänst tillhandahålls. Detsamma gäller andra relevanta tekniska parametrar som rör allokeringen av växthusgasutsläpp eller aggregering av dataelement när användningen av dessa parametrar inte uttryckligen klargörs i den gemensamma metoden.

⁽⁸⁾ Kommissionens rekommendation (EU) 2021/2279 av den 15 december 2021 om användningen av metoder för produkters miljöavtryck för att mäta och kommunicera produkters och organisationers miljöprestanda utifrån ett livscykelperspektiv (EUT L 471, 30.12.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2021/2279/oj>).

- (18) Olika typer av indata, inbegripet primär- och sekundärdata, kan användas för att beräkna växthusgasutsläpp från transporttjänster. Användningen av primärdata ger de mest tillförlitliga och korrekta resultaten och bör därför prioriteras för att möjliggöra ett gradvist införande av dessa primärdata i beräkningsprocesserna för växthusgasutsläpp. Primärdata kan vara omöjliga att erhålla eller orimligt dyra för vissa berörda parter, särskilt små och medelstora företag. Användningen av sekundärdata bör därför tillåtas på vissa tydlig angivna villkor. För att få en korrektare redovisning av växthusgasutsläpp bör en medlemsstat emellertid kunna föreskriva att användningen av primärdata är obligatorisk för transportverksamhet på dess territorium som bedrivs av transport- och knutpunktsenheter vars antal anställda överstiger ett specifikt tröskelvärde som fastställs i nationell rätt, om transporttjänsten inleds och avslutas på dess territorium. För att inte stå i vägen för internationella transporttjänster och utvecklingen av små och medelstora företag bör medlemsstaterna inte tillämpa ett sådant krav på gränsöverskridande transportverksamhet, inbegripet på transportverksamhet i transit genom deras territorier eller på små och medelstora företag.
- (19) Utan att det påverkar tillämpningen av reglerna för statligt stöd bör medlemsstaterna kunna införa administrativa, ekonomiska eller operativa incitament för att stimulera användningen av primärdata.
- (20) När det gäller sekundärdata kan växthusgasutsläpp från en transporttjänst beräknas med hjälp av standardvärden eller modellerade data. Standardvärden bör fastställas och modellerade data bör tas fram på ett neutralt och objektivt sätt, på grundval av tillförlitliga källor och lämpliga parametrar. Databaser bör inte innehålla standardvärden som leder till att de resulterande växthusgasutsläppen underskattas strukturellt jämfört med kända verkliga värden för jämförbara tjänster. I sådana fall bör databaser från tredje parter inte få en positiv bedömning efter den tekniska kvalitetskontrollen.
- (21) En grundläggande unionsdatabas med standardvärden för växthusgasintensitet (*den grundläggande unionsdatabasen*) bör inrättas för att förbättra jämförbarheten mellan de data om växthusgasutsläpp som erhålls vid tillämpningen av denna förordning. Den grundläggande unionsdatabasen bör vara tillräckligt detaljerad och återspegla de sektorsspecifika, regionala och nationella särdragen inom unionen, och den bör innehålla separata tabeller för varje transportsätt. Kommissionen bör säkerställa att den grundläggande unionsdatabasen uppdateras regelbundet och bör minst en gång om året bedöma behovet av uppdateringar. Sjöfartsdata bör härledas från Thetis-MRV-databasen och, i tillämpliga fall, kompletteras med andra informationskällor, såsom FuelEU-databasen. Med tanke på de sektorsspecifika, regionala och nationella särdragen hos dessa standardvärden inom unionen bör dock andra relevanta databaser och dataset som administreras av tredje parter tillåtas, under förutsättning att de genomgår en teknisk kvalitetskontroll på unionsnivå.
- (22) Vid fastställandet av växthusgasintensiteten för en transporttjänst måste emissionsfaktorer för växthusgas för transportenergibärare härleda uppskattningar av växthusgasutsläpp som återspeglar den energimängd som används från källa till hjul. En central unionsdatabas över standardvärden för emissionsfaktorer för växthusgas (*den centrala unionsdatabasen*) för transportenergibärare bör därför inrättas för att garantera att indata är jämförbara och håller hög kvalitet.
- (23) En platsbaserad metod bör uppmuntras när utsläppen i samband med elanvändning kvantifieras, förutsatt att uppdaterade och korrekta värden för utsläppsintensitet finns tillgängliga för de olika medlemsstaterna. En marknadsbaserad metod skulle kunna tillämpas, när så är lämpligt och den är tillräckligt utvecklad, förutsatt att villkoren i bilaga J till EN ISO-standarderna är uppfyllda.

- (24) Den grundläggande unionsdatabasen och den centrala unionsdatabasen bör, när sådana finns tillgängliga och är lämpliga, innehålla standardvärden som överenskommit på internationell nivå av unionen eller i unionens intresse. Med tanke på de sektorsspecifika, regionala och nationella särdragen inom unionen bör den grundläggande unionsdatabasen och den centrala unionsdatabasen återspegla fordonstyper och transportenergibärare som vanligen används i unionen, i vissa eller alla medlemsstater. Den grundläggande unionsdatabasen och den centrala unionsdatabasen bör också återspegla olika medlemsstaters unika särdrag.
- (25) Utvecklingen och underhållet av den grundläggande unionsdatabasen och den centrala unionsdatabasen samt den tekniska kvalitetskontrollen av databaser och dataset som administreras av tredje parter bör utföras av ett neutralt och behörigt organ som verkar på unionsnivå. Med tanke på sitt uppdrag är Europeiska miljöbyrån bäst lämpad att tillhandahålla det tekniska stöd som krävs för ett korrekt genomförande av de relevanta bestämmelserna i denna förordning. Vid behov bör detta arbete bygga på bidrag från och stödjas av andra sektorsspecifika unionsorgan, i enlighet med unionsrätten. Vid behov bör medlemsstaterna kunna lämna kompletterande och frivilliga bidrag till kommissionen.
- (26) Det bör vara möjligt att använda modellerade data om de bygger på en modell som fastställts i enlighet med den gemensamma metoden och, i förekommande fall, andra bestämmelser om användning av sekundärdata och beräkningsverktyg som anges i denna förordning.
- (27) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757⁽⁹⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG⁽¹⁰⁾ ska växthusgasutsläppen från fartyg respektive luftfartyg sammanställas, mätas, beräknas och årligen rapporteras. Förordning (EU) 2015/757 och direktiv 2003/87/EG kompletterar i viss utsträckning den här förordningen, särskilt när det gäller framtagningen av data om bränsle som förbränns som underlag för kvantifiering av utsläpp från transporttjänster, tillryggalagd sträcka eller mängden last ombord. Det bör också vara möjligt att använda indata för växthusgasutsläpp från transporttjänster som härrör från genomförandet av andra rättsliga ramar, såsom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631⁽¹¹⁾, (EU) 2019/1242⁽¹²⁾, (EU) 2023/1805⁽¹³⁾ eller (EU) 2023/2405⁽¹⁴⁾. Eftersom det är lämpligt att hänvisa till en gemensam standard i alla relevanta unionsrättsakter på transportområdet bör kommissionen sträva efter att säkerställa att denna förordning är förenlig med och överensstämmer med befintliga unionsrättsakter och kommande initiativ. I synnerhet bör kommissionen i kommande initiativ och i eventuell sekundärlagstiftning sträva efter att kräva att all redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster som görs på ett disaggregerat sätt ska baseras på den gemensamma metod som anges i denna förordning.
- (28) För att underlätta korrekt datainsamling, efterföljande beräkningar samt små och medelstora företags användning av primärdata bör tillhandahållandet av tillgång till fordonsdata beaktas i samband med eventuella kommande lagstiftningsförslag om tillgång till fordonsdata.

⁽⁹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

⁽¹⁰⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

⁽¹¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

⁽¹²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁽¹³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 234, 22.9.2023, s. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

⁽¹⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) (EUT L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

- (29) För att underlätta genomförandet av denna förordning och begränsa beräkningarnas komplexitet och samtidigt minska de administrativa och ekonomiska bördorna bör kommissionen tillhandahålla ett förenklat, kostnadsfritt, allmänt tillgängligt och lättanvänt onlinebaserat beräkningsverktyg som är särskilt utformat för transportoperatörer som är mikroföretag samt små och medelstora företag. Beräkningsverktyget bör utvecklas i enlighet med den gemensamma metod som fastställs i denna förordning, så att dess användning säkerställer att den beräkning som utförs är korrekt. Det bör underlätta beräkningar baserade på primärdata och göra det möjligt att använda relevanta sekundärdata, inbegripet emissionsfaktorer för växthusgas, och, om sådana finns tillgängliga, standardvärden för växthusgasintensitet som härleds från de databaser som erkänns enligt denna förordning. Det bör åtföljas av en handbok som fungerar som hjälp vid genomförandet av denna förordning och förklarar hur beräkningsverktyget fungerar. Beräkningsverktyget bör uppdateras regelbundet. Det bör åtgärda bristen på data i informationskedjan, främja enhetlig redovisning av växthusgasutsläpp för de mest typiska transporttjänsterna, öka insynen i data och jämförbarheten mellan data samt bidra till att öka medvetenheten och stimulera användningen av beräkningen av växthusgasutsläpp i enlighet med denna förordning.
- (30) För att uttrycka utdata om växthusgasutsläpp är det lämpligt att fastställa gemensamma mått som ligger till grund för dessa datas jämförbarhet och som möjliggör en effektiv riktmärkning av olika transporttjänster. Gemensamma mått bör också möjliggöra tydlig kommunikation från en dataleverantör och en korrekt förståelse av den kommunikationen för en datamottagare.
- (31) All disaggregerad information om växthusgasutsläpp från en transporttjänst som lämnas ut till en tredje part för kommersiella eller regleringsmässiga ändamål i enlighet med denna förordning bör oundgängligen och på ett tydligt sätt inbegripa utdata som fastställts i enlighet med de särskilda regler för beräkning av växthusgasutsläpp från transporttjänster som fastställs i denna förordning. Ytterligare dataelement för andra ändamål än de som definieras i denna förordning kan läggas till, där så är relevant.
- (32) Utlämnande av information om växthusgasutsläpp före tillhandahållandet av en transporttjänst är avgörande för att uppmuntra offentliga organ, företag och konsumenter att fatta välgrundade beslut, och det påverkar offentliga myndigheters offentliga upphandling och de affärsbeslut som fattas av transport- och knutpunktsenheter som tillhandahåller och organiserar dessa transporttjänster på marknaden. Därför bör information om växthusgasutsläpp från en specifik transporttjänst, när så är möjligt, lämnas ut innan transporttjänsten tillhandahålls. Det bör dock vara möjligt att lämna ut information om växthusgasutsläpp efter tillhandahållandet av transporttjänsten, särskilt när kommunikationen företag emellan kräver en mer detaljerad informationsnivå, särskilt i samband med logistikkedjor och i förbindelser där avtal ingåtts med underleverantörer, eller i syfte att använda primärdata.
- (33) För att visa att kraven i denna förordning är uppfyllda bör transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlare som beräknar och lämnar ut utdata om växthusgasutsläpp från en transporttjänst kunna tillhandahålla bevis som styrker dessa utdata. Dessa bevis bör tillhandahållas i enlighet med de regler om rapportering på transporttjänstnivå som fastställs i EN ISO-standarden, och de bör göras tillgängliga på begäran av en behörig myndighet, såsom en domstol, eller en annan tredje part om detta krävs enligt separata rättsliga eller avtalsmässiga skyldigheter.

- (34) Såvida inte separata arrangemang tillämpas bör en dataförmedlare som samlar in information om växthusgasutsläpp från en transporttjänst från transport- och knutpunktsenheter eller andra relevanta fysiska eller juridiska personer, och som lämnar ut den på marknaden, inte betraktas som ansvarig om den informationen strider mot något av de krav som fastställs i denna förordning avseende beräkning och verifiering av växthusgasutsläpp från transporttjänster och certifiering av beräkningsverktyg. Dataförmedlaren bör dock sträva efter att undvika att lämna ut felaktig eller inkorrekt information och bör respektera de regler som anges i denna förordning avseende utdata om växthusgasutsläpp och avseende kommunikation och öppenhet. Dessutom bör dataförmedlaren ange källan till den informationen för att göra det möjligt att identifiera den berörda informationsleverantören.
- (35) Externa beräkningsverktyg som tillhandahålls på marknaden av en tredje part för bredare kommersiell och icke-kommersiell användning kan underlätta redovisningen av växthusgasutsläpp från transporttjänster och på så sätt bidra till att den sprids till bredare grupper av berörda parter. Externa beräkningsverktyg bör certifieras för att garantera att de uppfyller kraven i denna förordning, särskilt när det gäller användningen av den gemensamma metoden och en lämplig uppsättning indata.
- (36) Ett lämpligt utformat system för att verifiera att de utdata om växthusgasutsläpp som lämnas ut på marknaden och de underliggande beräkningsprocesserna överensstämmer med kraven i denna förordning bör avsevärt öka förtroendet för att dessa data är tillförlitliga och korrekta. Det bör särskilt fastställa detaljerade villkor för verifieringen, oavsett om det rör sig om en specifik transporttjänst eller reguljär trafik, inbegripet lämplig kontrollfrekvens, och förfaranden, med vederbörlig hänsyn till de berörda transporttjänsternas art och omfattning och behovet av att undvika oproportionerliga administrativa bördor. Transport- och knutpunktsenheter samt dataförmedlare som framgångsrikt har genomgått bedömningen av överensstämmelse bör ha rätt att erhålla ett bevis på överensstämmelse som ska vara allmänt erkänt i hela unionen. Om primärdata har tagits med bör det framgå av beviset på överensstämmelse att dessa ingår, särskilt för att uppmuntra alla enheter som berörs av denna förordning att samla in och använda primärdata. Verifieringen av utdata bör omfatta kontroll av att sådana utdata är jämförbara, även i förhållande till beräkningen av avstånd, där avvikelser från storcirkelavståndet och kortast möjliga avstånd bör kontrolleras för att säkerställa att de överensstämmer med EN ISO-standarden.
- (37) Den administrativa bördan i samband med verifieringen kan vara oproportionerlig för mindre företag och bör därför undvikas. I detta syfte bör små och medelstora företag undantas från kraven i samband med verifieringen, såvida inte dessa små och medelstora företag vill erhålla ett bevis på överensstämmelse. Dessutom bör stora företag beakta proportionalitetsprincipen när de överväger att begära en verifiering av överensstämmelse från partner i värdekedjan, särskilt från små och medelstora företag.
- (38) I unionsrättsakter på transportområdet fastställs redan regler om krav på verifiering av utsläpp, särskilt i förordningarna (EU) 2015/757 och (EU) 2023/1805 för sjöfartssektorn och i direktiv 2003/87/EG för luftfartssektorn. För att minska den administrativa bördan bör kontrollörer som ackrediterats enligt de akterna anses vara ackrediterade enligt denna förordning för att utföra verifieringsverksamhet inom den berörda sektor där de är verksamma, förutsatt att de informerar de utsedda nationella myndigheterna om sin avsikt att utföra sådan verksamhet även enligt denna förordning. Organ för bedömning av överensstämmelse bör vara oberoende och behöriga rättsliga enheter som ackrediterats av nationella ackrediteringsorgan som inrättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008⁽¹⁵⁾. Förordning (EG) nr 765/2008 om ackreditering av organ för bedömning av överensstämmelse gäller horisontellt, inbegripet för kontrollörer som ackrediterats enligt förordningarna (EU) 2015/757 och (EU) 2023/1805 samt direktiv 2003/87/EG och för organ för bedömning av överensstämmelse som ackrediterats enligt den här förordningen. Förordning (EG) nr 765/2008 omfattar också situationer där nationella ackrediteringsorgan har befogenhet att vidta lämpliga åtgärder om ett organ för bedömning av överensstämmelse inte längre har nödvändig kompetens för att utföra en specifik verksamhet inom bedömning av överensstämmelse eller om det allvarligt har åsidosatt sina skyldigheter.

⁽¹⁵⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/765/oj>).

- (39) Om disaggregerade utdata om växthusgasutsläpp från transporttjänster redan har verifierats i enlighet med särskilda regler som fastställs i andra unionsrättsakter, inbegripet, för sjöfartssektorn, förordning (EU) 2015/757 och de delegerade akter som antagits på grundval av den förordningen eller förordning (EU) 2023/1805 och de delegerade akter som antagits på grundval av den förordningen, och, för luftfartssektorn, direktiv 2003/87/EG och de genomförandeakter som antagits på grundval av det direktivet, bör dessa data anses ha verifierats i enlighet med den här förordningen.
- (40) I syfte att denna förordning ska fungera effektivt och för att vid behov komplettera den med ytterligare regler bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att bedöma en ändring av EN ISO-standard och, vid behov, förbjuda tillämpningen av framtida ändringar, bedöma och utesluta vissa delar av den gemensamma metoden, anpassa de gemensamma måtten för utdata om växthusgasutsläpp och fastställa ytterligare metoder och kriterier för ackreditering av organ för bedömning av överensstämmelse. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁽¹⁶⁾. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (41) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa närmare bestämmelser om begäranden till Europeiska standardiseringskommittén om att se över EN ISO-standard, förtydligande av den gemensamma metoden, fastställande av regler och villkor för utförandet av den tekniska kvalitetskontrollen av databaser från tredje parter, inrättande av EU:s beräkningsverktyg, certifiering av externa beräkningsverktyg och verifiering av utdata. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁽¹⁷⁾.
- (42) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att uppmuntra beteendeförändringar från offentliga organs, företags och konsumenters sida för att minska växthusgasutsläppen från transporttjänster genom införande och användning av jämförbara och tillförlitliga data om växthusgasutsläpp från transporttjänster, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan att riskera att skapa administrativa hinder på den inre marknaden som medför ytterligare kostnader och administrativa bördor för industrin, utan snarare, på grund av den harmoniserande effekten av den gemensamma metod för beräkning av växthusgasutsläpp från transporttjänster som fastställs i denna förordning, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

⁽¹⁶⁾ Interinstitutionellt avtal mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen om bättre lagstiftning (EUT L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj).

⁽¹⁷⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

Kapitel I

Allmänna bestämmelser

Artikel 1

Innehåll och tillämpningsområde

I denna förordning fastställs regler för redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster som inleds eller avslutas på unionens territorium när disaggregerad information om dessa utsläpp beräknas och lämnas ut på avtalsmässig eller frivillig grund för kommersiella ändamål eller när sådan beräkning och sådant utlämnande krävs enligt tillämplig unionsrätt eller nationell rätt.

Denna förordning är tillämplig på

- a) transportoperatörer, organisatörer av transporttjänster och knutpunktsoperatörer,
- b) dataförmedlare,
- c) utvecklare av beräkningsverktyg,
- d) utvecklare av databaser från tredje parter, och
- e) organ för bedömning av överensstämmelse.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *växthusgas*: en gasformig beståndsdel, både naturlig och antropogen, i atmosfären som absorberar och avger strålning vid specifika våglängder inom det spektrum av infraröd strålning som avges av jordens yta, av atmosfären och av moln.
2. *växthusgasutsläpp*: utsläpp till atmosfären av en växthusgas, uttryckt i massan koldioxidekvivalenter.
3. *redovisning av växthusgasutsläpp*: de åtgärder som vidtas för att genom mätningar och beräkningar kvantifiera växthusgasutsläpp och för att rapportera dessa utsläpp.
4. *transporttjänst*: transport av gods eller passagerare från en startpunkt till en slutpunkt; en transporttjänst kan omfatta en eller flera transportkedjelänkar som kräver både transportverksamhet och knutpunktsverksamhet.
5. *transportverksamhet*: användning av ett fordon i syfte att transportera passagerare och/eller gods.
6. *knutpunktsverksamhet*: verksamhet som syftar till att överföra gods eller passagerare via en knutpunkt.
7. *transportkedja*: en serie transportlänkar som rör gods eller en (grupp av) passagerare och som tillsammans utgör förflyttningen av denna från en startpunkt till en slutpunkt.
8. *transportkedjelänk*: en del av en transportkedja inom vilken gods eller en (grupp av) passagerare transporteras med ett enda fordon eller transiteras via en enda knutpunkt.
9. *primärdata*: det kvantifierade värdet av en process eller en aktivitet som erhålls genom en direkt mätning eller en beräkning baserad på direkta mätningar.

10. *sekundärdata*: antingen modellerade data eller standardvärden som inte uppfyller kraven för primärdata, inbegripet data från databaser och publicerad litteratur, standardvärden för emissionsfaktorer för växthusgas från nationella inventeringar, beräknade data, uppskattningar eller andra representativa data, samt data som erhållits från proxyprocesser eller proxyuppskattningar.
11. *organisatör av transporttjänster*: en enhet som tillhandahåller transporttjänster inom vilka vissa transportkedjelänkar läggs ut på entreprenad till en eller flera enheter som utför dem.
12. *transportoperatör*: en enhet som utför transportverksamhet som omfattar transport av gods eller passagerare eller både och.
13. *knutpunktsoperatör*: en enhet som utför knutpunktsverksamhet som omfattar transport av gods eller passagerare.
14. *transport- och knutpunktsenheter*: organisationer av transporttjänster, transportoperatörer och knutpunktsoperatörer.
15. *dataförmedlare*: en juridisk eller fysisk person som tillhandahåller information om växthusgasutsläpp från transporttjänster som inleds eller avslutas på unionens territorium, men som inte tillhandahåller eller organiserar dessa tjänster.
16. *mikroföretag samt små och medelstora företag (små och medelstora företag)*: mikroföretag, små företag och medelstora företag enligt kommissionens rekommendation 2003/361/EG ⁽¹⁸⁾.
17. *standardvärde*: värde från sekundärdata som hämtas från en publicerad källa och som betraktas som standard i avsaknad av primärdata eller modellerade data.
18. *energibärare*: ett ämne eller ett fenomen som kan användas för att producera mekaniskt arbete eller värme eller för att driva kemiska eller fysikaliska processer.
19. *modellerade data*: sekundärdata som fastställs genom användning av en modell som tar hänsyn till primärdata och/eller parametrar från en transportverksamhet eller knutpunktsverksamhet som är relevanta för växthusgasutsläpp, inbegripet genom användning av en modell som tillhandahålls från ett beräkningsverktyg.
20. *utdata*: disaggregerade data om växthusgasutsläpp från en transporttjänst som fastställs genom användning av den gemensamma metod och de indata som anges i denna förordning.
21. *fordon*: ett transportmedel för passagerare eller gods, eller både och, oavsett transportsätt.
22. *växthusgasgenererande aktivitet*: aktivitet som ger upphov till växthusgasutsläpp.
23. *data om växthusgasgenererande aktivitet*: ett kvantitativt mått på en växthusgasgenererande aktivitet.
24. *växthusgasintensitet*: en koefficient som kopplar ihop transportaktivitet eller knutpunktsaktivitet med växthusgasutsläpp.
25. *emissionsfaktor för växthusgas*: en koefficient som relaterar data om växthusgasgenererande aktivitet till växt-husgasutsläpp.
26. *växthusgasutsläpp från källa till hjul (well-to-wheel)*: växthusgasutsläpp som representerar påverkan av växthusgas som härrör från fordonsanvändning och drift av transportknutpunkter och från energiförsörjning till dessa tjänster.

⁽¹⁸⁾ Kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag (EUT L 124, 20.5.2003, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

27. *beräkningsverktyg*: en applikation, modell eller programvara som möjliggör automatisk beräkning av växthusgasutsläpp från en transporttjänst.
28. *externt beräkningsverktyg*: ett beräkningsverktyg som tillhandahålls på marknaden av en tredje part för bred kommersiell eller icke-kommersiell användning.
29. *koldioxidekvivalent* (CO_2e): en enhet för jämförelse av strålningsdrivningen hos en växthusgas med den hos koldioxid.
30. *organ för bedömning av överensstämmelse*: ett organ för bedömning av överensstämmelse enligt definitionen i artikel 2.13 i förordning (EG) nr 765/2008.

Kapitel II

Gemensam metod

Artikel 3

Gemensam metod för beräkning av växthusgasutsläpp från transporttjänster

1. Växthusgasutsläpp från transporttjänster ska beräknas på grundval av den gemensamma metoden i den mening som avses i EN ISO 14083:2023 – Växthusgaser – Kvantifiering och rapportering av transportkedjors växthusgasutsläpp (*EN ISO-standard*), i dess uppdaterade version, enligt detta kapitel.
2. Senast den ... [36 månader från den dag då denna förordning börjar tillämpas] ska kommissionen bedöma behovet av anpassning av någon del av EN ISO-standard.
3. Kommissionen får, på eget initiativ eller på begäran av en medlemsstat, inleda en kontroll av överensstämmelse för att bedöma eventuella ändringar av EN-ISO-standard.
4. Genom undantag från punkt 1 i den här artikeln ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 i denna förordning för att komplettera denna förordning genom att identifiera sådana ändringar av EN ISO-standard eller av någon del av den som avses i punkt 2 i den här artikeln, som medför en uppenbar risk för oförenlighet med målen för denna förordning och annan tillämplig unionsrätt, särskilt med förordning (EU) 2021/1119, och som därför inte ska tillämpas.
5. Kommissionen ges befogenhet att anta genomförandeakter för att begära att Europeiska standardiseringskommittén reviderar EN ISO-standard, på grundval av resultatet av den bedömning som föreskrivs i punkt 2 i denna artikel och den kontroll av överensstämmelse som föreskrivs i punkt 3 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 18.2.
6. Kommissionen ges befogenhet att anta genomförandeakter för att fastställa närmare regler för att förtydliga den gemensamma metod som avses i punkt 1 i denna artikel och för att säkerställa ett enhetligt genomförande på marknaden när det gäller tillvägagångssättet för att fastställa lämpliga utsläppsrelevanta parametrar för beräkning av växthusgasutsläpp innan en transporttjänst tillhandahålls och, i tillämpliga fall, för att fastställa andra tekniska parametrar för allokering av växthusgasutsläpp eller aggregering av dataelement som inte uttryckligen förklaras i den gemensamma metoden. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 18.2.

Kapitel III

Indata och dess källor

Artikel 4

Användning av primär- och sekundärdata

1. Transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlare ska prioritera användning av primärdata för beräkning av växthusgasutsläpp från transporttjänster.

En medlemsstat får föreskriva att användningen av primärdata ska vara obligatorisk för transportverksamhet på dess territorium som utförs av transport- och knutpunktsenheter vars antal anställda överstiger ett specifikt tröskelvärde som fastställs i nationell rätt, om transporttjänsten inleds och avslutas på dess territorium. Medlemsstaten får inte tillämpa ett sådant krav på gränsöverskridande transportverksamhet, inbegripet på transportverksamhet i transit genom dess territorium, eller på små och medelstora företag.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av reglerna för statligt stöd får medlemsstaterna införa administrativa, ekonomiska eller operativa incitament för att stimulera användningen av primärdata.

3. Användning av sekundärdata för beräkning av växthusgasutsläpp från en transporttjänst ska tillåtas på följande villkor:

a) Om standardvärdena för växthusgasintensitet härleds från

i) den grundläggande unionsdatabas med standardvärden för växthusgasintensitet (*den grundläggande unionsdatabasen*) som avses i artikel 5, eller

ii) databaser och dataset med standardvärden för växthusgasintensitet som administreras av tredje part, i enlighet med artikel 6.

b) Om standardvärdena för emissionsfaktorer för växthusgas för transportenergibärare härleds från den centrala unionsdatabas med standardvärden för emissionsfaktorer för växthusgas (*den centrala unionsdatabasen*) som avses i artikel 7.

c) Om modellerade data bygger på en modell som fastställts i enlighet med den gemensamma metod som avses i artikel 3.1 och, när så är lämpligt, i enlighet med de villkor för användning av sekundärdata som anges i leden a och b i denna punkt samt med de bestämmelser om användning av beräkningsverktyg som anges i artiklarna 8 och 11.

I enlighet med den gemensamma metoden får transport- och knutpunktsenheter, när de utför en förhandsberäkning av växthusgasutsläpp från en viss transporttjänst, använda standardvärden för växthusgasintensitet som fastställts på grundval av primärdata från en transporttjänst med liknande egenskaper som utförs av samma enheter under det år som föregår förhandsberäkningen.

4. När transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlare som indata använder de primärdata som redan har använts som underlag för att fastställa utdata som i enlighet med andra unionsrättsakter har verifierats av ett ackrediterat organ enligt artikel 16, ska man vid den verifiering som avses i artikel 12.1 inte vara skyldig att hantera källorna till de indata som använts för beräkningen enligt artikel 13.2 b.

5. Vid beräkningen av växthusgasutsläpp från förbrukad el får transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlare välja att använda den marknadsbaserade metoden i stället för platsbaserade sekundärdata, förutsatt att villkoren i bilaga J till EN ISO-standarderna är uppfyllda.

Artikel 5

Grundläggande unionsdatabas med standardvärden för växthusgasintensitet

1. Kommissionen ska, med tekniskt bistånd av Europeiska miljöbyrån och vid behov med kompletterande och frivilliga bidrag från medlemsstaterna, senast den ... [42 månader från dagen för denna förordnings ikraftträdande] inrätta en grundläggande unionsdatabas. Kommissionen ska sträva efter att i den grundläggande unionsdatabasen inkludera standardvärden för växthusgasintensitet för fordonstyper som vanligen används i unionen, i vissa eller alla medlemsstater.

2. Om sådana finns tillgängliga och är relevanta, ska den grundläggande unionsdatabasen innehålla standardvärden för växthusgasintensitet som överenskommits på internationell nivå av unionen eller i unionens intresse.

3. Den grundläggande unionsdatabasen ska innehålla en separat tabell för varje transportsätt, särskilt för standardvärden för växthusgasintensitet inom sjöfarten. Sjöfartsdata ska härledas från Thetis-MRV-databasen och, i tillämpliga fall, kompletteras med andra informationskällor, såsom FuelEU-databasen, som inrättats i enlighet med artikel 19.1 i förordning (EU) 2023/1805.

4. När kommissionen utarbetar standardvärden för växthusgasintensitet ska den

a) tillämpa den platsbaserade metod som föreskrivs i den gemensamma metod som avses i artikel 3.1 och, när så är lämpligt, ta hänsyn till olika medlemsstaters unika särdrag,

b) beakta de emissionsfaktorer för växthusgas som har fastställts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 ⁽¹⁹⁾.

5. Kommissionen ska, med tekniskt bistånd av Europeiska miljöbyrån, säkerställa underhåll, regelbunden uppdatering och kontinuerlig utveckling av och en lämplig säkerhetsnivå för den grundläggande unionsdatabasen enligt punkt 1, med beaktande av den senaste tekniska utvecklingen inom transportsektorn och nya metodologiska tillvägagångssätt för beräkning av växthusgasutsläpp. Kommissionen ska säkerställa den grundläggande unionsdatabasens förenlighet och överensstämmelse med befintliga unionsrättsakter. Kommissionen ska minst en gång om året bedöma behovet av att uppdatera den grundläggande unionsdatabasen.

När standardvärden för växthusgasintensitet i den grundläggande unionsdatabasen uppdateras ska kommissionen utan onödigt dröjsmål göra de uppdaterade standardvärdena tillgängliga för allmänheten. Transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlare ska använda senast tillgängliga data för att beräkna och lämna ut sin information om växthusgasutsläpp inom 18 månader från den dag då uppdateringen görs tillgänglig för allmänheten.

Skyldigheten att använda de uppdaterade standardvärden som avses i andra stycket ska endast gälla nya utdata som ska beräknas och lämnas ut efter uppdateringen, utan att det krävs en retroaktiv översyn av information som redan har offentliggjorts.

6. Allmänhetens tillgång till den grundläggande unionsdatabasen för sökning eller användning av standardvärden för växthusgasintensitet ska vara kostnadsfri och tillhandahållas på unionsinstitutionernas alla officiella språk.

⁽¹⁹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

*Artikel 6***Databaser och dataset med standardvärden för växthusgasintensitet som administreras av tredje part**

1. En utvecklare av en databas eller ett dataset från tredje part ska lämna in en ansökan till kommissionen om en teknisk kvalitetskontroll av standardvärdena för växthusgasintensitet i databasen eller datasetet. Kommissionen ska, med tekniskt bistånd av Europeiska miljöbyrån, bedöma ansökan genom att utföra en teknisk kvalitetskontroll i enlighet med den gemensamma metod som avses i artikel 3.1.
2. Endast databaser och dataset från tredje parter med standardvärden för växthusgasintensitet som har bedömts positivt i enlighet med punkt 1 i den här artikeln ska användas för att härleda sekundärdata i enlighet med artikel 4.3 a ii. Kommissionen ska offentliggöra och upprätthålla en uppdaterad förteckning över de databaser med standardvärden för växthusgasintensitet som administreras av tredje parter och som den har bedömt positivt. Den uppdaterade förteckningen ska finnas tillgänglig för allmänheten på en särskild webbplats.
3. Skyldigheten att utföra en teknisk kvalitetskontroll i enlighet med punkt 1 ska tillämpas från och med den ... [12 månader från den dag då denna förordning börjar tillämpas]. En positiv bedömning i enlighet med punkt 2 ska vara giltig i två år.
4. Senast den ... [48 månader från dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa närmare regler och villkor för utförandet av den tekniska kvalitetskontroll som avses i punkt 1 i denna artikel och villkor för en positiv bedömning i enlighet med punkt 2 i denna artikel. Genomförandeakterna ska ange den tidsram inom vilken de tekniska kvalitetskontrollerna ska utföras. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 18.2.

*Artikel 7***Central unionsdatabas med standardvärden för emissionsfaktorer för växthusgas**

1. Kommissionen ska, med tekniskt bistånd av Europeiska miljöbyrån och vid behov med kompletterande och frivilliga bidrag från medlemsstaterna, berörda parter och andra sektorsspecifika unionsorgan, senast den ... [24 månader från dagen för denna förordnings ikraftträdande] inrätta en central unionsdatabas. Kommissionen ska sträva efter att i den centrala unionsdatabasen inkludera standardvärden för emissionsfaktorer för växthusgas för transportenergibärare som vanligen används i unionen, i vissa eller alla medlemsstater.
2. När kommissionen utarbetar standardvärden för emissionsfaktorer för växthusgas ska den tillämpa den platsbaserade metod som föreskrivs i den gemensamma metod som avses i artikel 3.1 och, när så är lämpligt, ta hänsyn till olika medlemsstaters unika särdrag.

Utan att det påverkar tillämpningen av första stycket i denna punkt ska kommissionen ta hänsyn till de emissionsfaktorer för växthusgas som har fastställts i enlighet med direktiv (EU) 2018/2001.

3. Om sådana finns tillgängliga och är relevanta, ska den centrala unionsdatabasen innehålla standardvärden för emissionsfaktorer för växthusgas som överenskommits på internationell nivå av unionen eller i unionens intresse.

4. Kommissionen ska, med tekniskt bistånd av Europeiska miljöbyrån, säkerställa underhåll, regelbunden uppdatering och kontinuerlig utveckling av och en lämplig säkerhetsnivå för den centrala unionsdatabasen enligt punkt 1 i den här artikeln, med beaktande av behovet av anpassningar av någon del av den standard som avses i artikel 3.1, den senaste tekniska utvecklingen inom transportsektorn samt nya metodologiska tillvägagångssätt för beräkning av växthusgasutsläpp. Kommissionen ska säkerställa den centrala unionsdatabasens förenlighet och överensstämmelse med befintliga unionsrättsakter.

När standardvärden för emissionsfaktorer för växthusgas i den centrala unionsdatabasen uppdateras ska kommissionen utan onödigt dröjsmål göra de uppdaterade värdena tillgängliga för allmänheten. Transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlare ska använda senast tillgängliga data för att beräkna och lämna ut sin information om växthusgasutsläpp inom 18 månader från den dag då uppdateringen görs tillgänglig för allmänheten.

Skyldigheten att använda de uppdaterade standardvärden som avses i andra stycket ska endast gälla nya utdata som ska beräknas och lämnas ut efter uppdateringen, utan att det krävs en retroaktiv översyn av information som redan har offentliggjorts.

5. Allmänhetens tillgång till den centrala unionsdatabasen för sökning eller användning av standardvärden för emissionsfaktorer för växthusgas ska vara kostnadsfri och tillhandahållas på unionsinstitutionernas alla officiella språk.

Artikel 8

EU-beräkningsverktyg

1. Senast den ... [48 månader från dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen anta genomförandeakter för att säkerställa att ett användarvänligt, kostnadsfritt och förenklat EU-beräkningsverktyg som underlättar beräkningar på grundval av primärdata och möjliggör användning av standardvärden för växthusgasintensitet, om sådana finns tillgängliga och är relevanta, och av standardvärden för emissionsfaktorer för växthusgas, i enlighet med artikel 4.3 a respektive b, görs allmänt tillgängligt för transportoperatörer och är utformat för att stödja i synnerhet transportoperatörer som är mikroföretag samt små och medelstora företag. Detta EU-beräkningsverktyg ska uppdateras regelbundet. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 18.2.

2. Om transportoperatörer använder EU-beräkningsverktyget för att fastställa utdata ska man vid den verifiering som avses i artikel 12.1 inte vara skyldig att behandla korrektheten hos den beräkning som utförs enligt artikel 13.2 c.

3. För att främja en utbredd tillämpning av EN ISO-standarderna bland transportoperatörer, i synnerhet små och medelstora företag, ska EU-beräkningsverktyget åtföljas av en handbok som hjälper små och medelstora företag att genomföra denna förordning och tydligt förklarar hur funktionerna i EU-beräkningsverktyget ska användas. Handboken ska göras tillgänglig på unionsinstitutionernas alla officiella språk.

Kapitel IV

Utdata och öppenhet

Artikel 9

Fastställande av utdata om växthusgasutsläpp från transporttjänster

1. Utdata ska fastställas med användning av den gemensamma metoden, och indata ska fastställas i enlighet med artiklarna 3–7.
2. Utdata får fastställas med användning av beräkningsverktyg. Externa beräkningsverktyg ska uppfylla kraven i artikel 11.
3. Utdata ska minst bestå av den totala massan koldioxidekvivalenter (CO₂e) per transporttjänst och, för den berörda typen av transporttjänst, minst ett av följande gemensamma mått:
 - a) Massan CO₂e per tonkilometer, eller motsvarande enheter, för godstransporter.
 - b) Massan CO₂e per ton, eller motsvarande enheter, för godstransporter som passerar en knutpunkt.
 - c) Massan CO₂e per personkilometer, eller motsvarande enheter, för persontransporter.
 - d) Massan CO₂e per passagerare, eller motsvarande enheter, för persontransporter som passerar en knutpunkt.
4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att komplettera denna förordning genom att komplettera förteckningen över gemensamma mått för utdata enligt punkt 3 i den här artikeln.

Artikel 10

Kommunikation och öppenhet

1. Transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlare ska lämna ut utdata på ett klart och otvetydigt sätt, närhelst det är möjligt, före tillhandahållandet av en transporttjänst eller ingåendet av ett transportavtal. När transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlare lämnar ut utdata ska de i det åtföljande meddelandet inkludera texten "Växthusgasutsläpp beräknade i enlighet med förordning (EU) 2026/... (*)" på åtminstone ett av unionsinstitutionernas officiella språk, och om möjligt även på ett av de officiella språken i den medlemsstat på vars territorium tjänsten utförs.
2. Transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlare får välja att synligt visa följande information:
 - a) Huruvida deras data är föremål för den verifiering som avses i artikel 12.1.
 - b) Huruvida de uteslutande har använt primärdata för sina beräkningar av utdata.
 - c) Huruvida de har använt det EU-beräkningsverktyg som avses i artikel 8.

(*) EUT: För in numret på den förordning som finns i dokument ST 15614/25 (2023/0266(COD)).

3. Om utdata erhålls och lämnas ut av en dataförmedlare som inte beräknar utsläpp på grundval av separata arrangemang ska punkt 1 i den här artikeln och artikel 9.3 tillämpas. När utdata lämnas ut ska dataförmedlaren inkludera en hänvisning till källan för dessa utdata.

4. Om primärdata används ska transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlare ha rätt att meddela detta till tredje parter förutsatt att användningen av primärdata har fastställts i enlighet med den verifiering som föreskrivs i artiklarna 12 och 13.

5. Transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlare som beräknar växthusgasutsläpp ska kunna tillhandahålla bevis som styrker hur utdata har fastställts. Dessa bevis ska tillhandahållas i enlighet med den gemensamma metod som avses i artikel 3.1, och

a) de ska ligga till grund för den verifieringsbedömning som utförs i enlighet med artiklarna 12 och 13,

b) de ska göras tillgängliga på begäran av en behörig myndighet som utsetts enligt unionsrätt eller nationell rätt, eller en annan tredje part i den mån separata rättsliga eller avtalsmässiga skyldigheter är tillämpliga,

c) om verifieringen utförs i enlighet med artiklarna 12 och 13, ska de innehålla en hänvisning till det bevis på överensstämmelse som avses i artikel 13.6 och kontaktuppgifter till det organ för bedömning av överensstämmelse som har upprättat beviset på överensstämmelse,

d) om utdata fastställs med hjälp av ett externt beräkningsverktyg som avses i artikel 9.2, ska de innehålla en hänvisning till det beräkningsverktyget.

6. Utdata och de bevis som avses i punkt 5 ska fastställas på ett klart och otvetydigt sätt och på åtminstone ett av unionsinstitutionernas officiella språk. De ska, där så är möjligt, göras tillgängliga genom en webblänk eller en QR-kod eller motsvarande.

7. Personuppgifter ska behandlas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679⁽²⁰⁾.

8. Varje mottagare av utdata och av de bevis som avses i punkt 5 ska vidta åtgärder för att säkerställa konfidentialiteten för relevanta kommersiella data som behandlas och överförs i enlighet med denna förordning, och för att säkerställa att tillgången till, behandlingen av och utlämnandet av sådana utdata och bevis endast sker när så är tillåtet.

Kapitel V

Kompletterande åtgärder

Artikel 11

Certifiering av externa beräkningsverktyg

1. Externa beräkningsverktyg ska certifieras av ett organ för bedömning av överensstämmelse som avses i artikel 14.

2. Utvecklare av externa beräkningsverktyg ska lämna in en ansökan till ett organ för bedömning av överensstämmelse enligt artikel 14 som ska bedöma om det externa beräkningsverktyget uppfyller kraven i artiklarna 3–9. Om bedömningen är positiv ska organet för bedömning av överensstämmelse utfärda ett intyg om det externa beräkningsverktygets överensstämmelse med denna förordning. Intyget ska vara giltigt i två år. Om bedömningen är negativ ska organet för bedömning av överensstämmelse upplysa sökanden om skälen för den negativa bedömningen.

⁽²⁰⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

3. Det berörda organet för bedömning av överensstämmelse ska upprätthålla en uppdaterad förteckning över de externa beräkningsverktyg som det har certifierat och för vilka det har begränsat, tillfälligt upphävt eller återkallat certifieringen. Organet ska göra förteckningen allmänt tillgänglig på sin webbplats och utan dröjsmål meddela webbplatsens adress till kommissionen.

4. Kommissionen ska på sin officiella webbplats offentliggöra en lättillgänglig förteckning över alla externa beräkningsverktyg som har certifierats i enlighet med punkterna 1 och 2 samt en länk till de webbplatser som avses i punkt 3.

5. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa regler för certifiering av externa beräkningsverktyg och för tillhörande intyg om överensstämmelse, inbegripet regler om begränsning, förnyelse, tillfälligt upphävande och återkallelse av certifiering. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 18.2.

Kapitel VI

Verifiering av data om växthusgasutsläpp och beräkningar

Artikel 12

Verifieringens omfattning

1. Överensstämmelsen hos utdata som avses i artikel 9 med kraven i artiklarna 3–9 ska verifieras av ett organ för bedömning av överensstämmelse som avses i artikel 14.

2. Punkt 1 ska tillämpas på transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlare som beräknar utsläpp, med undantag för små och medelstora företag. Små och medelstora företag får på egen begäran genomgå en verifiering i enlighet med denna förordning.

Artikel 13

Verifieringsverksamhet

1. Det organ för bedömning av överensstämmelse som avses i artikel 14 ska verifiera tillförlitligheten, trovärdigheten, efterlevnaden och korrektheten hos de utdata som lämnas ut av transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlare som beräknar utsläpp.

2. Organet för bedömning av överensstämmelse ska verifiera att de utdata som lämnas ut överensstämmer med kraven i artiklarna 3–9, på grundval av de bevis som avses i artikel 10.5. Verifieringen ska omfatta

- a) den beräkningsmetod som använts,
- b) källorna för de indata som använts för beräkningen,
- c) korrektheten hos den beräkning som utförts,
- d) de gemensamma mått som använts.

3. Om externa beräkningsverktyg använts ska organet för bedömning av överensstämmelse beakta deras respektive intyg om överensstämmelse enligt artikel 11.2.

4. Om det i samband med verifieringen upptäcks felaktiga beräkningar eller bristande efterlevnad av artiklarna 3–9 ska organet för bedömning av överensstämmelse utan onödigt dröjsmål informera de berörda transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlarna om detta. Dessa transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlare ska därefter korrigera beräkningen eller åtgärda den bristande efterlevnaden så att verifieringen kan slutföras.

5. Transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlarna ska förse organet för bedömning av överensstämmelse med all ytterligare information som gör det möjligt att genomföra verifieringen. Under verifieringen får organet för bedömning av överensstämmelse göra kontroller för att fastställa tillförlitligheten hos data och beräkningar.
6. När verifieringen har slutförts ska organet för bedömning av överensstämmelse, när så är lämpligt, utfärda ett bevis på överensstämmelse som bekräftar att utdata överensstämmer med de relevanta kraven i denna förordning och ange huruvida transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlarna använder primärdata.
7. Det berörda organet för bedömning av överensstämmelse ska upprätta och upprätthålla en uppdaterad förteckning över de transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlare som har genomgått verifieringen enligt denna artikel. Organet för bedömning av överensstämmelse ska anmäla förteckningen till kommissionen senast den 31 mars varje år.
8. Om utdata redan har verifierats i enlighet med andra unionsrättsakter i vilka det fastställs särskilda regler för verifieringen av utdata och säkerställs överensstämmelse med kraven i denna förordning, ska sådana utdata anses ha verifierats i enlighet med denna artikel.
9. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa närmare regler om verifiering av utdata, lämplig frekvens för denna verifiering och tillhörande bevis på överensstämmelse. Dessa regler ska inkludera bestämmelser om de bevis som avses i artikel 10.5 och de kommunikationsrättigheter som rör användningen av primärdata enligt vad som avses i artikel 10.4. När kommissionen fastställer dessa regler ska den ta vederbörlig hänsyn till objektiva kriterier, inbegripet den berörda transporttjänstens art och omfattning, den relativa risken för bristande efterlevnad och behovet av att undvika oproportionerliga administrativa bördor. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 18.2.

Kapitel VII

Ackreditering

Artikel 14

Organ för bedömning av överensstämmelse

1. Organ för bedömning av överensstämmelse ska vara ackrediterade att utföra den certifierings- eller verifieringsverksamhet som avses i artiklarna 11, 12 och 13.
2. Organet för bedömning av överensstämmelse ska vara oberoende av de transport- och knutpunktsenheter och de dataförmedlare som ansöker om den certifierings- eller verifieringsverksamhet som avses i artiklarna 11, 12 och 13.
3. Organet för bedömning av överensstämmelse, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för att utföra certifierings- eller verifieringsverksamheten får inte delta i någon verksamhet som kan påverka deras objektivitet eller integritet i samband med certifierings- eller verifieringsverksamheten.
4. Organet för bedömning av överensstämmelse och dess personal ska utföra certifierings- eller verifieringsverksamheten med största möjliga yrkesintegritet och erforderlig teknisk kompetens, och de ska vara fria från alla påtryckningar och incitament, i synnerhet ekonomiska sådana, som kan påverka deras omdöme eller resultaten av denna verksamhet, särskilt i förhållande till personer eller grupper av personer som berörs av verksamhetens resultat.
5. Organet för bedömning av överensstämmelse ska ha den sakkunskap, utrustning och infrastruktur som krävs för att utföra den certifierings- eller verifieringsverksamhet för vilken det har ackrediterats.
6. Personalen i organet för bedömning av överensstämmelse ska ha tystnadsplikt beträffande all information som den erhåller vid utförandet av certifierings- eller verifieringsverksamheten.

7. Om ett organ för bedömning av överensstämmelse lägger ut specifik verksamhet med anknytning till certifiering eller verifiering på underentreprenad, eller anlitar ett dotterbolag, ska organet ansvara fullt ut för den verksamhet som utförs av underentreprenören och dotterbolaget, oberoende av var denna verksamhet utförs, inbegripet genom att bedöma och övervaka underentreprenörens eller dotterbolagets kvalifikationer och det arbete som utförs av dem.

Artikel 15

Ackrediteringsförfaranden

1. De organ för bedömning av överensstämmelse som avses i artikel 14.1 i den här förordningen ska ackrediteras av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008.

2. Varje medlemsstat ska utse en myndighet som ska upprätthålla en uppdaterad förteckning över ackrediterade organ för bedömning av överensstämmelse. Dessa utsedda nationella myndigheter ska göra förteckningen allmänt tillgänglig på en officiell myndighetswebbplats. En medlemsstat får besluta att denna uppgift ska utföras av det nationella ackrediteringsorgan som avses i punkt 1.

3. Det nationella ackrediteringsorgan som avses i punkt 1 ska senast den 31 mars varje år till kommissionen anmäla förteckningen över ackrediterade organ för bedömning av överensstämmelse, tillsammans med alla relevanta kontaktuppgifter.

4. Om inga särskilda bestämmelser om ackreditering av organ för bedömning av överensstämmelse föreskrivs i den här förordningen ska förordning (EG) nr 765/2008 tillämpas.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 16 ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att komplettera denna förordning genom att fastställa ytterligare metoder och kriterier för ackreditering av organ för bedömning av överensstämmelse.

Artikel 16

Verifiering enligt andra unionsrättsakter, inbegripet sjö- och luftfartssektorerna

1. Kontrollörer som ackrediterats enligt artikel 16 i förordning (EU) 2015/757 och de delegerade akter som antagits på grundval av denna, eller enligt artikel 14 i förordning (EU) 2023/1805 och de delegerade akter som antagits på grundval av denna, får utföra verifieringsverksamhet för organ för bedömning av överensstämmelse enligt artikel 13 i den här förordningen. Dessa kontrollörer ska anses vara ackrediterade enligt artiklarna 14 och 15 i den här förordningen för att utföra verifieringsverksamhet inom sjöfartssektorn.

2. Kontrollörer som ackrediterats enligt artikel 15 i direktiv 2003/87/EG och de genomförandakter som antagits på grundval av detta, får utföra verifieringsverksamhet för organ för bedömning av överensstämmelse enligt artikel 13 i denna förordning. Dessa kontrollörer ska anses vara ackrediterade enligt artiklarna 14 och 15 i denna förordning för att utföra verifieringsverksamhet inom luftfartssektorn.

3. De kontrollörer som avses i punkterna 1 och 2 i den här artikeln ska informera den myndighet som avses i artikel 15.2 om sin avsikt att utföra den verifieringsverksamhet som åligger organ för bedömning av överensstämmelse enligt denna förordning innan de utför sin första verifiering enligt denna förordning.

Kapitel VIII

Delegerade akter och genomförandeakter

Artikel 17

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 3.4, 9.4 och 15.5 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den ... [den dag då denna förordning träder i kraft].
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 3.4, 9.4 och 15.5 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 3.4, 9.4 eller 15.5 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 18

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträddas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Kapitel IX

Slutbestämmelser

Artikel 19

Utvärdering och rapport

Kommissionen ska göra en utvärdering av denna förordning mot bakgrund av dess mål och lägga fram en rapport om de viktigaste resultaten för Europaparlamentet och rådet senast den ... [fyra år från den dag då denna förordning börjar tillämpas].

Den rapport som avses i första stycket ska innehålla följande:

- a) En analys av konsekvenserna för transport- och knutpunktsenheter och dataförmedlarna när det gäller de administrativa kostnaderna i samband med genomförandet av denna förordning.

- b) En bedömning av hur användningen av primärdata kan stimuleras ytterligare.
- c) En analys av effekterna av ett obligatoriskt krav på att kvantifiera och lämna ut uppgifter om växthusgasutsläpp i enlighet med denna förordning såsom den är tillämplig på transport- och knutpunktsenheter.
- d) En bedömning av möjligheten att redovisa luftföroreningar som orsakas av transporttjänster.
- e) En bedömning av de åtgärder som vidtagits för att säkerställa att denna förordning är fullt tillgänglig.
- f) En analys av hur dataförmedlare lämnar ut utdata i enlighet med denna förordning och de eventuella effekterna av detta utlämnande på offentliga organs, företags och konsumenters val.
- g) En bedömning av möjligheten att komplettera den gemensamma metoden för att även redovisa växthusgasutsläpp i samband med tillverkning, underhåll och bortskaffande av fordon. En sådan bedömning ska inkludera en rapport om de framsteg som gjorts inom Internationella standardiseringsorganisationen med att utveckla en globalt accepterad standard baserad på livscykelutsläpp.

Artikel 20

Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Den ska tillämpas från och med den ... [54 månader från dagen för denna förordnings ikraftträdande].

Artiklarna 3.4, 3.5, 3.6, 5.1, 6.4, 7.1, 8.1, 8.3, 9.4, 11.5, 13.9 och 15.5 ska dock tillämpas från och med den dag då denna förordning träder i kraft.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i ... den ...

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande