



2026/1030

12.5.2026

RÈGLEMENT (UE) 2026/1030 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 29 avril 2026

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

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Il est essentiel de soutenir les efforts visant à améliorer la durabilité et l'efficacité du système de transport de l'Union pour maintenir une trajectoire stable vers la neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, tout en tenant dûment compte de la nécessité d'assurer une transition juste et inclusive, de préserver la croissance continue et de renforcer la compétitivité de l'industrie européenne.
- (2) La comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre est utilisée dans différents secteurs économiques — y compris celui des transports — afin de quantifier les émissions de gaz à effet de serre provenant d'activités spécifiques des organismes publics, des entreprises et des consommateurs. Une meilleure information sur la performance des prestations de transport est un outil puissant pour créer les incitations adéquates afin que les usagers des transports fassent des choix plus durables, pour influencer les décisions commerciales des opérateurs de transport, des organisateurs de prestations de transport et des opérateurs de plateforme, et pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des entités exécutant des marchés publics. Il est indispensable de disposer de données comparables et fiables sur les émissions de gaz à effet de serre pour créer ces incitations et ainsi inciter les organismes publics, les entreprises et les consommateurs à changer leurs comportements, afin de contribuer aux objectifs de la communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» dans le secteur des transports, ainsi que du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾. Le présent règlement constitue l'une des actions entreprises par l'Union en faveur d'une transition écologique, parallèlement à d'autres actes juridiques ou initiatives de l'Union, y compris la directive (UE) 2024/825 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾.

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

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

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 10 avril 2024 (JO C, C/2025/1313, 13.3.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1313/oj>) et position du Conseil en première lecture du 26 février 2026 (JO C, C/2026/2277, 17.4.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/2277/oj>). Position du Parlement européen du 28 avril 2026 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁽⁵⁾ Directive (UE) 2024/825 du Parlement européen et du Conseil du 28 février 2024 modifiant les directives 2005/29/CE et 2011/83/UE pour donner aux consommateurs les moyens d'agir en faveur de la transition verte grâce à une meilleure protection contre les pratiques déloyales et grâce à une meilleure information (JO L, 2024/825, 6.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/825/oj>).

- (3) Malgré l'intérêt croissant des acteurs du secteur des transports, l'adoption globale de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport reste limitée. La plupart du temps, les usagers des transports n'obtiennent pas d'informations précises sur la performance des prestations de transport, et les opérateurs de transport, les organisateurs de prestations de transport et les opérateurs de plateforme ne calculent ni ne déclarent leurs émissions. Une adoption extrêmement faible de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre est observée en particulier parmi les micro, petites et moyennes entreprises (PME), qui représentent la grande majorité des entreprises proposant des prestations de transport sur le marché intérieur. De fait, les PME sont, de manière disproportionnée, confrontées à davantage de charges financières et administratives lorsqu'elles décident de calculer les émissions de gaz à effet de serre provenant de leurs prestations de transport.
- (4) Dans son livre blanc du 28 mars 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», la Commission présente une vision pour l'avenir du système de transport de l'Union et définit un programme d'action visant à relever les défis futurs dans le secteur des transports, en particulier la nécessité de maintenir et de développer la mobilité, ainsi que de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre provenant des opérations de transport et des opérations logistiques.
- (5) Dans sa communication du 9 décembre 2020 intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir», la Commission évoque des incitations pour choisir les solutions de transport les plus durables, aussi bien au sein d'un mode de transport qu'entre les différents modes de transport. Ces incitations incluent la mise en place d'un cadre européen pour la mesure harmonisée des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs des transports et de la logistique, fondé sur des normes reconnues au niveau mondial, lequel pourrait ensuite être utilisé pour fournir aux entreprises et aux utilisateurs finaux une estimation de l'empreinte carbone de leurs choix, et pour accroître la demande des utilisateurs finaux et des consommateurs en faveur de solutions de transport et de mobilité plus durables, tout en évitant l'écoblanchiment.
- (6) Les gaz à effet de serre liés au transport et à la logistique sont émis lors de l'exploitation du véhicule, du fonctionnement des plateformes de transport et des plateformes logistiques, de la production des vecteurs énergétiques respectifs, de la fabrication et de la fin de vie d'un véhicule, ainsi que de la construction et de l'entretien des infrastructures de transport.
- (7) L'établissement de règles harmonisées pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport de fret et de passagers est donc approprié pour obtenir des chiffres comparables sur les émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport et pour éviter que la possibilité de choisir entre différentes méthodes de calcul des émissions et données d'entrée ne génère des informations trompeuses quant à la performance des prestations de transport. Ces règles harmonisées devraient garantir des conditions de concurrence équitables entre les entités du secteur des transports et des plateformes de l'Union et les entités du secteur des transports et des plateformes des pays tiers, entre les modes de transport, les segments et les réseaux de transport nationaux. L'établissement de règles harmonisées devrait également contribuer à inciter les organismes publics, les entreprises et les consommateurs à changer leurs comportements afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport grâce à l'adoption et à l'utilisation de données comparables et fiables sur les émissions de gaz à effet de serre.
- (8) Le présent règlement devrait fournir un cadre de référence pour le calcul et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre, sur une base contractuelle ou volontaire à des fins commerciales, ou lorsque ce calcul et cette déclaration sont requis par le droit de l'Union ou le droit national applicables. Ce cadre devrait faciliter d'autres mesures de réduction des émissions que pourraient adopter les autorités publiques et l'industrie, y compris lors de l'établissement de clauses de transparence sur les émissions de gaz à effet de serre dans les contrats de transport, de la fourniture aux passagers ou aux clients d'informations sur les émissions de gaz à effet de serre provenant d'une prestation de transport, ou de la fixation de critères liés au climat pour les procédures de passation de marchés écologiques.
- (9) Malgré les avantages d'une transparence accrue concernant la performance des prestations de transport, l'application obligatoire du présent règlement à toutes les entités du secteur des transports et des plateformes offrant des prestations de transport sur le marché intérieur serait disproportionnée et entraînerait des coûts et des charges excessifs. Par conséquent, le présent règlement ne devrait s'appliquer qu'aux entités qui décident, ou sont tenues en vertu d'autres régimes législatifs et non législatifs applicables, de calculer les émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport de fret ou de passagers qui commencent ou s'achèvent sur le territoire de l'Union et de communiquer des informations sur ces émissions. Cela inclut donc les prestations dont le point de départ ou d'arrivée est situé dans un pays tiers. En effet, afin de veiller à ce que toutes les prestations de transport concernées soient prises en compte et de garantir des conditions de concurrence équitables entre les entités du secteur des transports et des plateformes de l'Union et les entités du secteur des transports et des plateformes de pays tiers, le présent règlement devrait s'appliquer aux prestations de transport commençant et s'achevant en dehors du territoire de l'Union, mais avec un arrêt dans l'Union afin d'embarquer ou de débarquer des passagers ou de charger ou décharger du fret.

- (10) Le présent règlement devrait s'appliquer aux entités qui calculent et déclarent les émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport, en particulier les opérateurs de transport, les organisateurs de prestations de transport et les opérateurs de plateforme, ainsi qu'aux chargeurs représentant une catégorie spécifique d'utilisateurs des transports qui commandent des prestations de transport pour déplacer leur cargaison vers ou depuis des lieux désignés et qui, en fonction de la situation, pourraient également jouer le rôle d'opérateur de transport, d'organisateur de prestations de transport ou d'intermédiaire de données. Les développeurs d'outils de calcul externes, les développeurs de bases de données de tiers et les organismes d'évaluation de la conformité qui fournissent des services d'appui pour le calcul ou la vérification des données sur les émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport devraient être liés par des règles spécifiques concernant, respectivement, la certification des outils de calcul externes, le contrôle technique de la qualité des valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre, ainsi que les activités de vérification et les procédures d'accréditation. Le présent règlement devrait également s'appliquer aux intermédiaires de données qui calculent les émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport et communiquent des informations sur ces émissions. Lorsqu'ils se contentent d'obtenir ou de combiner des données de sortie sur les émissions de gaz à effet de serre, puis de communiquer ces données de sortie, les intermédiaires de données ne devraient être liés que par les règles pertinentes relatives à la communication et à la transparence des données communiquées sur les émissions de gaz à effet de serre, afin d'assurer la comparabilité de ces données de sortie sur le marché.
- (11) Le calcul et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre du présent règlement devraient être effectués de manière désagrégée, au niveau des prestations de transport, conformément à la méthodologie de calcul des émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport visée dans le présent règlement. Par conséquent, le présent règlement ne devrait pas s'appliquer lorsque le calcul et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre sont effectués sous une forme agrégée. Cela comprend les situations dans lesquelles l'obligation de communiquer des informations environnementales pour la publication d'informations en matière de durabilité ainsi que l'établissement de comptes de l'environnement à des fins statistiques découlent d'autres actes juridiques de l'Union, telles que les situations énoncées dans le règlement (UE) n° 691/2011 du Parlement européen et du Conseil⁽⁶⁾ et dans la directive (UE) 2022/2464 du Parlement européen et du Conseil⁽⁷⁾. À l'inverse, il devrait être possible d'utiliser les informations obtenues sur la base du présent règlement pour contribuer à l'élaboration des déclarations d'émissions consolidées requises en vertu d'autres dispositions applicables du droit de l'Union, à condition que les méthodologies respectives et les données collectées soient suffisamment compatibles.
- (12) Une méthodologie appropriée de calcul des émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport est l'un des aspects essentiels du cadre harmonisé de l'Union établi par le présent règlement. La méthodologie devrait garantir que les calculs des émissions effectués tout au long d'une chaîne de transport fournissent des données comparables et précises sur les émissions de gaz à effet de serre, en suivant un seul et même ensemble d'étapes méthodologiques. La méthodologie devrait également tenir dûment compte des besoins du marché des transports, afin d'éviter une complexité inutile et une charge et des coûts excessifs, en particulier pour les PME, et devrait être utilisable par les parties prenantes.
- (13) La norme EN ISO 14083:2023 «Greenhouse gases – Quantification and reporting of greenhouse gas emissions arising from transport chain operations» (Gaz à effet de serre — Quantification et déclaration des émissions de gaz à effet de serre résultant des opérations des chaînes de transport) (ci-après dénommée «norme EN ISO»), publiée par le Comité européen de normalisation en avril 2023, devrait être la méthodologie commune pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport au titre du présent règlement. Promouvoir son application dans l'Union favorise la compatibilité internationale de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre et facilite un alignement mondial plus poussé de la méthodologie appliquée. L'analyse de la Commission a montré que la norme EN ISO est la norme la plus pertinente et la plus proportionnée pour atteindre les objectifs du présent règlement, y compris une adoption accrue par le marché et la comparabilité des données d'émissions de gaz à effet de serre. Le calcul des émissions de gaz à effet de serre est effectué sur une base «du puits à la roue», c'est-à-dire en incluant les émissions de gaz à effet de serre provenant de la fourniture d'énergie et de l'utilisation des véhicules pendant les opérations de transport et les opérations de plateforme.
- (14) La Commission, en coopération avec le Comité européen de normalisation et les organismes nationaux de normalisation des États membres, est déterminée à garantir le plein accès au présent règlement.

(6) Règlement (UE) n° 691/2011 du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2011 relatif aux comptes économiques européens de l'environnement (JO L 192 du 22.7.2011, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/691/oj>).

(7) Directive (UE) 2022/2464 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 modifiant le règlement (UE) n° 537/2014 et les directives 2004/109/CE, 2006/43/CE et 2013/34/UE en ce qui concerne la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises (JO L 322 du 16.12.2022, p. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2464/oj>).

- (15) Les émissions sur l'ensemble du cycle de vie sont généralement considérées comme incluant les émissions de gaz à effet de serre du puits à la roue et les émissions générées par la production, l'entretien et l'élimination des véhicules, ainsi que les émissions liées aux infrastructures de transport, pour autant que cela soit pertinent, comme l'indique la recommandation (UE) 2021/2279 de la Commission ⁽⁸⁾. L'évaluation du cycle de vie peut toutefois entraîner des coûts de mise en œuvre élevés et exposer les entités du secteur des transports et des plateformes à une complexité en matière de comptabilisation, en particulier pour les émissions liées aux infrastructures de transport. Pour des raisons de proportionnalité et de champ d'application, le présent règlement ne devrait pas exiger le recours à une évaluation du cycle de vie sans que la Commission ne procède à une évaluation. En outre, en vue de maintenir, aux fins du présent règlement, une référence aux normes reconnues au niveau mondial, les progrès accomplis au sein de l'Organisation internationale de normalisation devraient être communiqués, dans le cadre de ladite évaluation, dans l'évaluation du présent règlement réalisée par la Commission.
- (16) Il convient de veiller à ne pas s'écarter des choix méthodologiques de la norme EN ISO, afin d'éviter des incohérences dans le calcul des émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport sur le marché, en particulier dans le contexte des chaînes de transport internationales. Toutefois, il convient pour la Commission d'évaluer la nécessité d'une éventuelle adaptation de la norme EN ISO du point de vue des politiques de l'Union, y compris de la législation à venir. Si la Commission, dans son évaluation, conclut qu'une modification de la norme ou d'un élément de celle-ci crée un risque manifeste d'incompatibilité avec les objectifs du présent règlement ou d'autres dispositions applicables du droit de l'Union, en particulier avec le règlement (UE) 2021/1119, la Commission devrait adopter les actes délégués nécessaires pour interdire l'application de ladite modification. Si cette évaluation révèle un risque qu'une modification de la norme ou d'un élément de celle-ci puisse engendrer des déséquilibres injustifiés dans les calculs des émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport dans des segments de marché spécifiques ou entraîner des divergences entre cette norme et les objectifs du présent règlement ou ceux d'autres dispositions applicables du droit de l'Union, la Commission devrait pouvoir adopter les actes d'exécution nécessaires pour demander au Comité européen de normalisation de réviser la norme en conséquence.
- (17) Afin d'éviter la diffusion d'informations inexactes sur le marché, il peut être nécessaire de clarifier la méthodologie commune en ce qui concerne les paramètres et hypothèses pertinents pour les émissions de gaz à effet de serre utilisés pour calculer les émissions de gaz à effet de serre avant la fourniture d'une prestation. Il en va de même pour d'autres paramètres techniques pertinents liés à l'allocation des émissions de gaz à effet de serre ou à l'agrégation des éléments de données lorsque l'utilisation de ces paramètres n'est pas explicitement précisée dans cette méthodologie commune.
- (18) Divers types de données d'entrée, y compris des données primaires et secondaires, peuvent être utilisés pour calculer les émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport. L'utilisation de données primaires donne les résultats les plus fiables et les plus précis; il convient donc de donner la priorité à l'adoption progressive de ces données primaires dans les processus de calcul des émissions de gaz à effet de serre. Les données primaires pourraient être impossibles à obtenir ou trop coûteuses pour certaines parties prenantes, en particulier les PME. Par conséquent, l'utilisation de données secondaires devrait être autorisée dans des conditions claires. Toutefois, afin d'assurer une comptabilisation plus précise des émissions de gaz à effet de serre, un État membre devrait être en mesure de prévoir que l'utilisation de données primaires est obligatoire pour les opérations de transport effectuées sur son territoire par des entités du secteur des transports et des plateformes dont le nombre de salariés dépasse un seuil spécifique fixé par le droit national, lorsque la prestation de transport commence et s'achève sur son territoire. Afin de ne pas entraver les prestations de transport internationales et le développement des PME, les États membres ne devraient pas appliquer une telle exigence aux opérations de transport transfrontières, y compris aux opérations de transport en transit sur leurs territoires ou aux PME.
- (19) Sans préjudice des règles en matière d'aides d'État, les États membres devraient être en mesure d'introduire des incitations de nature administrative, financière ou opérationnelle pour stimuler l'utilisation de données primaires.

⁽⁸⁾ Recommandation (UE) 2021/2279 de la Commission du 15 décembre 2021 relative à l'utilisation de méthodes d'empreinte environnementale pour mesurer et indiquer la performance environnementale des produits et des organisations sur l'ensemble du cycle de vie (JO L 471 du 30.12.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2021/2279/oj>).

- (20) En ce qui concerne les données secondaires, les émissions de gaz à effet de serre provenant d'une prestation de transport peuvent être calculées sur la base de valeurs par défaut ou de données modélisées. Les valeurs par défaut devraient être fixées, et les données modélisées devraient être élaborées et mises à jour, de manière neutre et objective, sur la base de sources fiables et de paramètres adéquats. Les bases de données ne devraient pas contenir de valeurs par défaut qui conduisent à une sous-estimation structurelle des émissions de gaz à effet de serre qui en résultent par rapport aux valeurs réelles connues de prestations comparables. Dans de tels cas, les bases de données de tiers ne devraient pas recevoir d'évaluation positive à la suite du contrôle technique de la qualité.
- (21) Il convient d'établir une base de données principale de l'Union contenant des valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre (ci-après dénommée «base de données principale de l'Union») afin d'améliorer la comparabilité des données sur les émissions de gaz à effet de serre obtenues dans le cadre de l'application du présent règlement. Cette base de données principale de l'Union devrait fournir une granularité suffisante et refléter les spécificités sectorielles, régionales et nationales dans l'ensemble de l'Union, et comprendre un tableau distinct pour chaque mode de transport. La Commission devrait veiller à ce que la base de données principale de l'Union soit mise à jour régulièrement, et devrait évaluer chaque année ou plus fréquemment la nécessité de procéder à des mises à jour. Les données relatives au transport maritime devraient être tirées de la base de données THETIS-MRV et complétées, le cas échéant, par d'autres sources d'information telles que la base de données FUELUE. Toutefois, compte tenu des spécificités sectorielles, régionales et nationales de ces valeurs par défaut dans l'ensemble de l'Union, d'autres bases de données et ensembles de données pertinents exploités par des tiers devraient être autorisés, à condition qu'ils fassent l'objet d'un contrôle technique de la qualité au niveau de l'Union.
- (22) Lors de la détermination de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre d'une prestation de transport, les facteurs d'émission de gaz à effet de serre des vecteurs énergétiques des transports sont nécessaires pour tirer des estimations des émissions de gaz à effet de serre reflétant la quantité d'énergie utilisée dans le cadre d'une approche «du puits à la roue». Il convient dès lors d'établir une base de données centrale de l'Union contenant des valeurs par défaut pour les facteurs d'émission de gaz à effet de serre (ci-après dénommée «base de données centrale de l'Union») des vecteurs énergétiques des transports afin de garantir la comparabilité et la qualité des données d'entrée.
- (23) Une approche fondée sur la localisation devrait être encouragée lors de la quantification des émissions liées à l'utilisation de l'électricité pour autant que des valeurs d'intensité d'émission actualisées et précises soient disponibles pour les différents États membres. Lorsqu'elle est appropriée et suffisamment développée, une approche fondée sur le marché pourrait être appliquée, pour autant que les conditions énoncées à l'annexe J de la norme EN ISO soient remplies.
- (24) La base de données principale de l'Union et la base de données centrale de l'Union devraient contenir les valeurs par défaut convenues par l'Union ou dans l'intérêt de l'Union, au niveau international, lorsque celles-ci sont disponibles et appropriées. Compte tenu des spécificités sectorielles, régionales et nationales dans l'ensemble de l'Union, la base de données principale de l'Union et la base de données centrale de l'Union devraient refléter les types de véhicules et les vecteurs énergétiques des transports généralement utilisés dans l'Union, dans certains États membres ou dans tous les États membres. La base de données principale de l'Union et la base de données centrale de l'Union devraient également refléter les caractéristiques uniques des différents États membres.
- (25) Le développement et la maintenance de la base de données principale de l'Union et de la base de données centrale de l'Union, ainsi que le contrôle technique de la qualité des bases de données et des ensembles de données exploités par des tiers, devraient être assurés par un organisme neutre et compétent exerçant ses activités au niveau de l'Union. Compte tenu de son mandat, l'Agence européenne pour l'environnement est la mieux placée pour fournir l'assistance technique nécessaire à la bonne mise en œuvre des dispositions pertinentes du présent règlement. Si nécessaire, les travaux à mener devraient notamment s'appuyer sur les contributions d'autres organes sectoriels de l'Union et être soutenus par ceux-ci, conformément au droit de l'Union. Au besoin, les États membres devraient être en mesure de fournir à la Commission des contributions supplémentaires et volontaires.
- (26) Il devrait être possible d'utiliser des données modélisées si elles sont fondées sur un modèle établi conformément à la méthodologie commune et, le cas échéant, aux autres dispositions relatives à l'utilisation de données secondaires et d'outils de calcul énoncés dans le présent règlement.

- (27) Le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil⁽⁹⁾ et la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁰⁾ exigent la collecte, la mesure, le calcul et la déclaration annuelle des émissions de gaz à effet de serre des navires et des aéronefs, respectivement. Le règlement (UE) 2015/757 et la directive 2003/87/CE complètent dans une certaine mesure le présent règlement, surtout en ce qui concerne la production de données relatives à la consommation de carburant en tant que données d'entrée pour quantifier les émissions provenant des prestations de transport, en fonction de la distance parcourue ou de la quantité de cargaison transportée. Il devrait également être possible d'utiliser, pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport, des données d'entrée résultant de la mise en œuvre d'autres cadres législatifs, tels que le règlement (UE) 2019/631⁽¹¹⁾, (UE) 2019/1242⁽¹²⁾, (UE) 2023/1805⁽¹³⁾ ou (UE) 2023/2405⁽¹⁴⁾ du Parlement européen et du Conseil. Étant donné qu'il convient de se référer à une norme commune dans l'ensemble des actes juridiques pertinents de l'Union dans le secteur des transports, la Commission devrait s'efforcer de garantir la compatibilité et la cohérence du présent règlement avec les actes juridiques existants de l'Union et avec les initiatives futures. En particulier, la Commission devrait s'efforcer, dans le cadre d'initiatives à venir et dans tout acte de droit dérivé, d'exiger que toute comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport effectuée de manière désagrégée repose sur la méthodologie commune visée dans le présent règlement.
- (28) Afin de faciliter la collecte de données précises, la réalisation ultérieure de calculs et l'utilisation de données primaires par les PME, la fourniture d'accès aux données embarquées devrait être envisagée dans le contexte de toute proposition législative à venir concernant l'accès aux données embarquées.
- (29) Afin de faciliter la mise en œuvre du présent règlement et de limiter la complexité des calculs tout en réduisant les charges administratives et financières, la Commission devrait fournir un outil de calcul en ligne simplifié, gratuit, accessible au public et facile à utiliser, qui soit tout particulièrement conçu pour les micro, petits et moyens opérateurs de transport. L'outil de calcul devrait être mis au point conformément à la méthodologie commune définie dans le présent règlement, de sorte que son utilisation garantisse l'exactitude du calcul effectué. Il devrait faciliter les calculs fondés sur des données primaires et permettre l'utilisation de données secondaires pertinentes, y compris des facteurs d'émission de gaz à effet de serre, et, le cas échéant, des valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre tirées des bases de données reconnues au titre du présent règlement. Il devrait être accompagné d'un manuel qui contribue à la mise en œuvre du présent règlement et qui explique le mode de fonctionnement de l'outil de calcul. L'outil de calcul devrait être mis à jour périodiquement. Il devrait permettre de remédier au déficit de données dans la chaîne d'information, promouvoir une comptabilisation uniforme des émissions de gaz à effet de serre pour les prestations de transport les plus courantes, améliorer la transparence et la comparabilité des données, et contribuer à sensibiliser et à encourager l'adoption du calcul des émissions de gaz à effet de serre en vertu du présent règlement.
- (30) Il convient d'établir des indicateurs communs pour produire des données de sortie relatives aux émissions de gaz à effet de serre qui sous-tendent la comparabilité de ces données et permettent une comparaison efficace des différentes prestations de transport. Des indicateurs communs devraient également permettre aux fournisseurs de données de communiquer clairement et aux destinataires de bien comprendre cette communication.

⁽⁹⁾ Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

⁽¹⁰⁾ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

⁽¹¹⁾ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

⁽¹²⁾ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁽¹³⁾ Règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

⁽¹⁴⁾ Règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) (JO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

- (31) Toute information désagrégée sur les émissions de gaz à effet de serre provenant d'une prestation de transport qui est communiquée à un tiers à des fins commerciales ou réglementaires conformément au présent règlement devrait obligatoirement inclure, de manière bien visible, les données de sortie établies en vertu des règles spécifiques de calcul des émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport établies par le présent règlement. Des éléments de données supplémentaires, servant à des fins autres que celles définies dans le présent règlement, peuvent être ajoutés, le cas échéant.
- (32) La communication d'informations sur les émissions de gaz à effet de serre préalablement à la fourniture d'une prestation de transport est essentielle pour encourager un processus décisionnel éclairé de la part des organismes publics, des entreprises et des consommateurs, et influence la passation de marchés publics par les pouvoirs publics ainsi que les décisions commerciales des entités du secteur des transports et des plateformes fournissant et organisant ces prestations de transport sur le marché. Par conséquent, les informations sur les émissions de gaz à effet de serre liées à une prestation de transport spécifique devraient être communiquées, chaque fois que cela est possible, préalablement à la fourniture de la prestation de transport. Toutefois, il devrait être possible de communiquer des informations sur les émissions de gaz à effet de serre après la fourniture de la prestation de transport, en particulier lorsque les communications entre entreprises nécessitent un niveau d'information plus détaillé, notamment dans le contexte des chaînes logistiques et des relations de sous-traitance, ou aux fins de l'utilisation de données primaires.
- (33) Afin de démontrer le respect des exigences prévues dans le présent règlement, les entités du secteur des transports et des plateformes et les intermédiaires de données qui calculent et communiquent des données de sortie sur les émissions de gaz à effet de serre provenant d'une prestation de transport devraient être en mesure de fournir des éléments de preuve pour étayer les données de sortie. Ces éléments de preuve devraient être fournis en vertu des règles relatives à la déclaration au niveau des prestations de transport établies par la norme EN ISO et être mis à disposition à la demande d'une autorité compétente, par exemple une juridiction, ou d'un autre tiers si des obligations légales ou contractuelles distinctes l'exigent.
- (34) Sous réserve de l'application d'accords distincts, un intermédiaire de données qui collecte des informations sur les émissions de gaz à effet de serre provenant d'une prestation de transport d'entités du secteur des transports et des plateformes ou d'autres personnes physiques ou morales concernées et qui communique ces informations sur le marché ne devrait pas être considéré comme responsable si ces informations enfreignent l'une des exigences prévues dans le présent règlement concernant le calcul et la vérification des émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport et la certification des outils de calcul. L'intermédiaire de données devrait toutefois s'efforcer d'éviter de communiquer des informations inexactes ou erronées et respecter les règles énoncées dans le présent règlement relatives aux données de sortie sur les émissions de gaz à effet de serre et à la communication et la transparence. En outre, l'intermédiaire de données devrait communiquer la source de ces informations afin de permettre l'identification du fournisseur d'informations concerné.
- (35) Les outils de calcul externes qui sont fournis sur le marché par un tiers pour une utilisation commerciale et non commerciale plus large peuvent faciliter la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport, favorisant ainsi son adoption par des groupes plus larges de parties prenantes. Les outils de calcul externes devraient être certifiés afin de garantir qu'ils sont conformes aux exigences du présent règlement, en particulier en ce qui concerne l'utilisation de la méthodologie commune et d'un ensemble approprié de données d'entrée.
- (36) Un système bien conçu de vérification de la conformité des données de sortie sur les émissions de gaz à effet de serre communiquées sur le marché et des processus de calcul sous-jacents avec les exigences prévues dans le présent règlement devrait renforcer sensiblement la confiance dans la fiabilité et l'exactitude de ces données. En particulier, ce système devrait fixer les conditions détaillées régissant la vérification, qu'il s'agisse d'un service ponctuel ou régulier, y compris la fréquence appropriée des contrôles, ainsi que les modalités procédurales, en tenant dûment compte de la nature et de l'ampleur des prestations de transport concernées et de la nécessité d'éviter des charges administratives disproportionnées. Les entités du secteur des transports et des plateformes, et les intermédiaires de données qui se sont soumis avec succès à l'évaluation de la conformité devraient avoir le droit d'obtenir une preuve de conformité communément reconnue dans toute l'Union. Cette preuve de conformité devrait mentionner l'éventuelle inclusion de données primaires, en particulier pour encourager la collecte et l'utilisation de données primaires par toute entité concernée par le présent règlement. La vérification des données de sortie devrait inclure la comparabilité de ces données de sortie, y compris en ce qui concerne le calcul de la distance, lorsque les écarts par rapport à la distance orthodromique et à la distance la plus courte possible devraient être vérifiés aux fins de leur cohérence avec la norme EN ISO.

- (37) La charge administrative liée à la vérification pourrait être disproportionnée pour les petites entreprises et devrait donc être évitée. À cette fin, les PME devraient être exemptées des exigences liées à la vérification, à moins qu'elles ne souhaitent obtenir une preuve de conformité. En outre, les grandes entreprises devraient tenir compte du principe de proportionnalité lorsqu'elles envisagent de demander la vérification de la conformité aux partenaires de la chaîne de valeur, en particulier aux PME.
- (38) Les actes juridiques de l'Union dans le secteur des transports établissent déjà des règles relatives aux exigences en matière de vérification des émissions, en particulier les règlements (UE) 2015/757 et (UE) 2023/1805 pour le secteur maritime et la directive 2003/87/CE pour le secteur de l'aviation. Afin de réduire les charges administratives, les vérificateurs accrédités en vertu de ces actes devraient être réputés accrédités au titre du présent règlement pour exercer des activités de vérification dans le secteur concerné dans lequel ils exercent leurs activités, à condition qu'ils informent les autorités nationales désignées de leur intention d'exercer de telles activités également au titre du présent règlement. Les organismes d'évaluation de la conformité devraient être des entités juridiques indépendantes et compétentes, accréditées par les organismes nationaux d'accréditation établis conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁵⁾. Le règlement (CE) n° 765/2008 relatif à l'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité s'applique horizontalement, y compris aux vérificateurs accrédités au titre des règlements (UE) 2015/757 et (UE) 2023/1805 et de la directive 2003/87/CE et aux organismes d'évaluation de la conformité accrédités au titre du présent règlement. Le règlement (CE) n° 765/2008 couvre également les situations dans lesquelles les organismes nationaux d'accréditation sont habilités à prendre des mesures appropriées si un organisme d'évaluation de la conformité n'est plus compétent pour exercer une activité spécifique d'évaluation de la conformité ou s'il a gravement manqué à ses obligations.
- (39) Lorsque des données de sortie désagrégées sur les émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport ont déjà été vérifiées conformément aux règles spécifiques établies par d'autres actes juridiques de l'Union, y compris, pour le secteur maritime, le règlement (UE) 2015/757 et les actes délégués adoptés sur la base de celui-ci ou le règlement (UE) 2023/1805 et les actes délégués adoptés sur la base de celui-ci, et, pour le secteur de l'aviation, la directive 2003/87/CE et les actes d'exécution adoptés sur la base de celle-ci, les données en question devraient être réputées avoir été vérifiées en vertu du présent règlement.
- (40) Afin de permettre le bon fonctionnement du présent règlement et de le compléter si nécessaire avec des règles supplémentaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'évaluation d'une modification de la norme EN ISO et, si nécessaire, l'interdiction de l'application de modifications futures, l'évaluation et l'exclusion de certains éléments de la méthodologie commune, l'adaptation des indicateurs communs pour les données de sortie sur les émissions de gaz à effet de serre et l'élaboration d'autres méthodes et critères d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ⁽¹⁶⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (41) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour établir des dispositions détaillées concernant les demandes de révision de la norme EN ISO adressées au Comité européen de normalisation, la clarification de la méthodologie commune, l'établissement de règles et de conditions pour la réalisation du contrôle technique de la qualité des bases de données de tiers, la mise en place de l'outil de calcul de l'UE, la certification des outils de calcul externes et la vérification des données de sortie. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁵⁾ Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/765/oj>).

⁽¹⁶⁾ Accord interinstitutionnel entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne «Mieux légiférer» (JO L 123 du 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj).

⁽¹⁷⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (42) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir encourager un changement de comportement de la part des organismes publics, des entreprises et des consommateurs afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport, par l'adoption et l'utilisation de données comparables et fiables sur les émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres sans risquer d'introduire sur le marché intérieur des obstacles administratifs qui entraînent des coûts et une charge administrative supplémentaires pour certains secteurs, mais peut, en raison de l'effet d'harmonisation de la méthodologie commune de calcul des émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport établie dans le présent règlement, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I
DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

Le présent règlement établit des règles pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport qui commencent ou s'achèvent sur le territoire de l'Union, lorsque des informations désagrégées sur ces émissions sont calculées et communiquées sur une base contractuelle ou volontaire à des fins commerciales, ou lorsque ce calcul et cette communication sont exigés par le droit national ou le droit de l'Union applicables.

Le présent règlement s'applique:

- a) aux opérateurs de transport, aux organisateurs de prestations de transport et aux opérateurs de plateforme;
- b) aux intermédiaires de données;
- c) aux développeurs d'outils de calcul;
- d) aux développeurs de bases de données de tiers; et
- e) aux organismes d'évaluation de la conformité.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «gaz à effet de serre», un constituant gazeux de l'atmosphère, naturel ou anthropique, qui absorbe et émet le rayonnement de longueurs d'onde spécifiques du spectre du rayonnement infrarouge émis par la surface de la Terre, l'atmosphère et les nuages;
- 2) «émission de gaz à effet de serre», la libération d'un gaz à effet de serre dans l'atmosphère, exprimé en masse d'équivalent dioxyde de carbone;
- 3) «comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre», les actions effectuées pour quantifier, au moyen de mesures et de calculs, les émissions de gaz à effet de serre et les déclarer;
- 4) «prestation de transport», le transport de fret ou d'un passager d'un point de départ à un point d'arrivée; une prestation de transport peut impliquer un ou plusieurs éléments d'une chaîne de transport nécessitant à la fois des opérations de transport et des opérations de plateforme;

- 5) «opération de transport», l'exploitation d'un véhicule dans le but de transporter des passagers et/ou du fret;
- 6) «opération de plateforme», l'opération consistant à transférer du fret ou des passagers par le biais d'une plateforme;
- 7) «chaîne de transport», une séquence d'éléments de transport associés à du fret ou à un (groupe de) passager(s) qui, lorsque ces éléments sont considérés collectivement, constituent son déplacement d'un point de départ à un point d'arrivée;
- 8) «élément de la chaîne de transport», une partie d'une chaîne de transport dans laquelle le fret ou un (groupe de) passager(s) est transporté par un seul véhicule ou transite par une seule plateforme;
- 9) «données primaires», la valeur quantifiée d'un processus ou d'une activité, issue d'un processus de mesure direct ou d'un calcul fondé sur des mesures directes;
- 10) «données secondaires», soit des données modélisées, soit des valeurs par défaut qui ne répondent pas aux exigences des données primaires, y compris les données issues de bases de données et de documentations publiées, les valeurs par défaut des facteurs d'émission de gaz à effet de serre des inventaires nationaux, des données calculées, des estimations ou d'autres données représentatives et des données issues de processus indirects ou d'estimations;
- 11) «organisateur de prestations de transport», une entité qui réalise des prestations de transport dans le cadre desquelles l'exploitation de certains éléments d'une chaîne de transport est sous-traitée à une ou plusieurs entités d'exploitation;
- 12) «opérateur de transport», une entité réalisant des opérations de transport impliquant le transport de fret ou de passagers, ou les deux;
- 13) «opérateur de plateforme», une entité réalisant des opérations de plateforme impliquant le transport de fret ou de passagers, ou les deux;
- 14) «entités du secteur des transports et des plateformes», l'organisateur de prestations de transport, l'opérateur de transport et l'opérateur de plateforme;
- 15) «intermédiaire de données», une personne physique ou morale qui communique des informations sur les émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport qui commencent ou s'achèvent sur le territoire de l'Union, mais qui ne fournit ni n'organise ces prestations;
- 16) «micro, petites et moyennes entreprises» ou «PME», les microentreprises, les petites entreprises et les moyennes entreprises visées dans la recommandation 2003/361/CE de la Commission ⁽¹⁸⁾;
- 17) «valeur par défaut», une valeur de données secondaires extraite d'une source publiée, qui est prise par défaut en cas d'absence de données primaires ou modélisées;
- 18) «vecteur énergétique», une substance ou un phénomène qui peut servir à produire du travail mécanique ou de la chaleur, ou à réaliser des processus chimiques ou physiques;
- 19) «données modélisées», les données secondaires établies par l'application d'un modèle qui tient compte des données primaires et/ou des paramètres pertinents pour les émissions de gaz à effet de serre d'une opération de transport ou d'une opération de plateforme, y compris en utilisant un modèle fourni au moyen d'un outil de calcul;
- 20) «données de sortie», les données désagrégées sur les émissions de gaz à effet de serre provenant d'une prestation de transport établies à l'aide de la méthodologie commune et des données d'entrée définies par le présent règlement;
- 21) «véhicule», un moyen de transport de passagers, ou de fret, ou des deux, dans tous les modes de transport;

⁽¹⁸⁾ Recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises (JO L 124 du 20.5.2003, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- 22) «activité émettrice de gaz à effet de serre», une activité occasionnant une émission de gaz à effet de serre;
- 23) «données d'activité émettrice de gaz à effet de serre», une mesure quantitative d'une activité émettrice de gaz à effet de serre;
- 24) «intensité d'émission de gaz à effet de serre», un coefficient rapportant l'activité de transport ou l'activité de plateforme à l'émission de gaz à effet de serre;
- 25) «facteur d'émission de gaz à effet de serre», un coefficient rapportant les données d'activité émettrice de gaz à effet de serre à l'émission de gaz à effet de serre;
- 26) «émissions de gaz à effet de serre du puits à la roue», les émissions représentant l'incidence en matière de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation de véhicules et de l'exploitation des plateformes de transport, ainsi que de la fourniture d'énergie à ces services;
- 27) «outil de calcul», une application, un modèle ou un logiciel permettant le calcul automatique des émissions de gaz à effet de serre provenant d'une prestation de transport;
- 28) «outil de calcul externe», un outil de calcul fourni sur le marché par un tiers pour une large utilisation commerciale ou non commerciale;
- 29) «équivalent dioxyde de carbone (CO₂e)», une unité permettant de comparer le forçage radiatif d'un gaz à effet de serre à celui du dioxyde de carbone;
- 30) «organisme d'évaluation de la conformité», un organisme d'évaluation de la conformité tel qu'il est défini à l'article 2, point 13), du règlement (CE) n° 765/2008.

CHAPITRE II

MÉTHODOLOGIE COMMUNE

Article 3

Méthodologie commune de calcul des émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport

1. Les émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport sont calculées sur la base de la méthodologie commune au sens de la norme EN ISO 14083:2023 Gaz à effet de serre — Quantification et déclaration des émissions de gaz à effet de serre résultant des opérations des chaînes de transport (ci-après dénommée «norme EN ISO»), dans sa version actualisée, comme cela est indiqué dans le présent chapitre.
2. Au plus tard le 3 décembre 2033, la Commission évalue la nécessité d'un ajustement de tout élément de la norme EN ISO.
3. La Commission peut, de sa propre initiative ou à la demande d'un État membre, lancer un contrôle de conformité afin d'évaluer toute modification de la norme EN ISO.
4. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 17 du présent règlement afin de compléter le présent règlement en déterminant les modifications apportées à la norme EN ISO ou à tout élément de cette norme visé au paragraphe 2 du présent article qui créent un risque manifeste d'incompatibilité avec les objectifs du présent règlement et d'autres dispositions du droit de l'Union applicables, en particulier avec le règlement (UE) 2021/1119, et qui dès lors ne s'appliquent pas.
5. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution pour demander au Comité européen de normalisation de réviser la norme EN ISO, sur la base des résultats de l'évaluation prévue au paragraphe 2 du présent article et du contrôle de conformité prévu au paragraphe 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 18, paragraphe 2.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution établissant des règles détaillées pour préciser la méthodologie commune visée au paragraphe 1 du présent article et pour assurer sa mise en œuvre uniforme sur le marché en ce qui concerne l'approche permettant de déterminer les paramètres appropriés pertinents en matière d'émissions pour calculer les émissions de gaz à effet de serre avant la fourniture d'une prestation de transport et, le cas échéant, établissant d'autres paramètres techniques liés à l'allocation des émissions de gaz à effet de serre ou à l'agrégation des éléments de données qui ne sont pas expressément expliqués dans cette méthodologie commune. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 18, paragraphe 2.

CHAPITRE III

DONNÉES D'ENTRÉE ET LEURS SOURCES

Article 4

Utilisation de données primaires et secondaires

1. Les entités du secteur des transports et des plateformes et les intermédiaires de données donnent la priorité à l'utilisation des données primaires pour calculer les émissions de gaz à effet de serre provenant des prestations de transport.

Un État membre peut prévoir que l'utilisation de données primaires est obligatoire pour les opérations de transport effectuées sur son territoire par des entités du secteur des transports et des plateformes dont le nombre de salariés dépasse un seuil spécifique fixé par le droit national, lorsque la prestation de transport commence et s'achève sur son territoire. L'État membre n'applique pas une telle exigence aux opérations de transport transfrontières, y compris aux opérations de transport en transit sur son territoire, ou aux PME.

2. Sans préjudice des règles en matière d'aides d'État, les États membres peuvent introduire des incitations administratives, financières ou opérationnelles pour stimuler l'utilisation de données primaires.

3. L'utilisation de données secondaires pour calculer les émissions de gaz à effet de serre provenant d'une prestation de transport est autorisée dans les conditions suivantes:

a) lorsque les valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre sont tirées:

i) de la base de données principale de l'Union contenant les valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre (ci-après dénommée «base de données principale de l'Union») visée à l'article 5; ou

ii) de bases de données et d'ensembles de données contenant les valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre exploités par des tiers, conformément à l'article 6;

b) lorsque les valeurs par défaut pour les facteurs d'émission de gaz à effet de serre des vecteurs énergétiques des transports sont tirées de la base de données centrale de l'Union contenant les valeurs par défaut pour les facteurs d'émission de gaz à effet de serre (ci-après dénommée «base de données centrale de l'Union»), visée à l'article 7;

c) lorsque les données modélisées reposent sur un modèle établi conformément à la méthodologie commune visée à l'article 3, paragraphe 1, et, le cas échéant, conformément aux conditions d'utilisation des données secondaires énoncées aux points a) et b) du présent paragraphe, ainsi qu'aux dispositions relatives à l'utilisation d'outils de calcul énoncées aux articles 8 et 11.

Conformément à la méthodologie commune, lorsque des entités du secteur des transports et des plateformes effectuent un calcul ex ante des émissions de gaz à effet de serre provenant d'une prestation de transport spécifique, elles peuvent utiliser des valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre établies sur la base de données primaires d'une prestation de transport présentant des caractéristiques similaires, réalisée par les mêmes entités au cours de l'année précédant le calcul ex ante.

4. Lorsque les entités du secteur des transports et des plateformes et les intermédiaires de données utilisent comme données d'entrée les données primaires qui ont déjà été utilisées comme base pour établir les données de sortie vérifiées en vertu d'autres actes juridiques de l'Union par un organisme accrédité visé à l'article 16, il n'est pas requis que la vérification visée à l'article 12, paragraphe 1, porte sur les sources des données d'entrée utilisées pour le calcul visé à l'article 13, paragraphe 2, point b).

5. Lors du calcul des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'électricité consommée, les entités du secteur des transports et des plateformes et les intermédiaires de données peuvent choisir d'utiliser l'approche fondée sur le marché plutôt que les données secondaires fondées sur la localisation, pour autant que les conditions énoncées à l'annexe J de la norme EN ISO soient remplies.

Article 5

Base de données principale de l'Union contenant les valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre

1. La Commission établit, avec l'assistance technique de l'Agence européenne pour l'environnement et, si nécessaire, avec les contributions supplémentaires et volontaires des États membres, au plus tard le 2 décembre 2029, une base de données principale de l'Union. La Commission s'efforce d'inclure, dans la base de données principale de l'Union, des valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre en ce qui concerne les types de véhicules généralement utilisés dans l'Union, dans certains États membres ou dans tous les États membres.

2. Lorsqu'elles sont disponibles et appropriées, la base de données principale de l'Union contient les valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre convenues par l'Union ou, dans l'intérêt de l'Union, au niveau international.

3. La base de données principale de l'Union comprend un tableau distinct pour chaque mode de transport, en particulier pour les valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre dans le transport maritime. Les données relatives au transport maritime sont tirées de la base de données THETIS-MRV et complétées, le cas échéant, par d'autres sources d'information, telles que la base de données FuelEU établie en vertu de l'article 19, paragraphe 1, du règlement (UE) 2023/1805.

4. Lorsqu'elle établit les valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre, la Commission:

a) applique l'approche fondée sur la localisation prévue dans la méthodologie commune visée à l'article 3, paragraphe 1, et, le cas échéant, tient compte des caractéristiques uniques des différents États membres;

b) tient compte des facteurs d'émission de gaz à effet de serre qui ont été déterminés conformément à la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁹⁾.

5. La Commission assure, avec l'assistance technique de l'agence européenne pour l'environnement, la maintenance, la mise à jour régulière, le développement continu et un niveau de sécurité approprié de la base de données principale de l'Union prévue au paragraphe 1, en tenant compte de l'évolution de l'état de la technique dans le secteur des transports et de toute nouvelle approche méthodologique pour calculer les émissions de gaz à effet de serre. La Commission veille à la compatibilité et à la cohérence de la base de données principale de l'Union avec les actes juridiques de l'Union existants. Au moins une fois par an, la Commission évalue la nécessité de mettre à jour la base de données principale de l'Union.

Chaque fois que des valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre contenues dans la base de données principale de l'Union sont mises à jour, la Commission met à la disposition du public, sans retard injustifié, les valeurs par défaut mises à jour. Les entités du secteur des transports et des plateformes et les intermédiaires de données utilisent les données disponibles les plus récentes pour calculer et communiquer leurs informations sur les émissions de gaz à effet de serre dans un délai de dix-huit mois à compter de la date à laquelle la mise à jour est mise à la disposition du public.

L'obligation d'utiliser les valeurs par défaut actualisées visées au deuxième alinéa ne s'applique qu'aux nouvelles données de sortie devant être calculées et communiquées après la mise à jour, sans qu'il soit nécessaire de procéder à une révision rétroactive des informations déjà publiées.

⁽¹⁹⁾ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

6. L'accès du public à la base de données principale de l'Union afin de consulter ou d'utiliser les valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre est gratuit et fourni dans toutes les langues officielles des institutions de l'Union.

Article 6

Bases de données et ensembles de données contenant les valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre exploités par des tiers

1. Le développeur d'une base de données ou d'un ensemble de données de tiers soumet à la Commission une demande de contrôle technique de la qualité des valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre incluses dans cette base de données ou cet ensemble de données. La Commission, avec l'assistance technique de l'Agence européenne pour l'environnement, évalue cette demande en procédant à un tel contrôle technique de la qualité conformément à la méthodologie commune visée à l'article 3, paragraphe 1.

2. Seuls les bases de données et les ensembles de données de tiers contenant les valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre qui ont fait l'objet d'une évaluation positive en vertu du paragraphe 1 du présent article sont utilisés aux fins de tirer des données secondaires conformément à l'article 4, paragraphe 3, point a), ii). La Commission publie et tient à jour une liste des bases de données contenant les valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre exploitées par des tiers qu'elle a évaluées positivement. Cette liste actualisée est mise à la disposition du public sur un site internet spécifique.

3. L'obligation de procéder à un contrôle technique de la qualité prévu au paragraphe 1 s'applique à partir du 3 décembre 2031. Une évaluation positive émise en vertu du paragraphe 2 est valable deux ans.

4. Au plus tard le 2 juin 2030, la Commission adopte des actes d'exécution afin de fixer des règles et conditions détaillées pour la réalisation du contrôle technique de la qualité visé au paragraphe 1 du présent article ainsi que les conditions pour l'émission d'une évaluation positive en vertu du paragraphe 2 du présent article. Les actes d'exécution précisent le délai dans lequel les contrôles techniques de la qualité sont réalisés. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 18, paragraphe 2.

Article 7

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

1. La Commission établit, avec l'assistance technique de l'Agence européenne pour l'environnement et, si nécessaire, avec les contributions supplémentaires et volontaires des États membres, des parties prenantes concernées et d'autres organes sectoriels de l'Union, au plus tard le 2 juin 2028, une base de données centrale de l'Union. La Commission s'efforce d'inclure dans la base de données centrale de l'Union des valeurs par défaut pour les facteurs d'émission de gaz à effet de serre des vecteurs énergétiques des transports généralement utilisés dans l'Union, dans certains États membres ou dans tous les États membres.

2. Lorsqu'elle établit les valeurs par défaut pour les facteurs d'émission de gaz à effet de serre, la Commission applique l'approche fondée sur la localisation prévue dans la méthodologie commune visée à l'article 3, paragraphe 1, et, le cas échéant, tient compte des caractéristiques uniques des différents États membres.

Sans préjudice du premier alinéa du présent paragraphe, la Commission prend en compte les facteurs d'émission de gaz à effet de serre qui ont été déterminés conformément à la directive (UE) 2018/2001.

3. Lorsqu'elles sont disponibles et appropriées, la base de données centrale de l'Union comprend les valeurs par défaut pour les facteurs d'émission de gaz à effet de serre convenues par l'Union ou, dans l'intérêt de l'Union, au niveau international.

4. La Commission, avec l'assistance technique de l'Agence européenne pour l'environnement, assure la maintenance, la mise à jour régulière et le développement continu ainsi qu'un niveau de sécurité approprié de la base de données centrale de l'Union prévue au paragraphe 1 du présent article, en tenant compte de la nécessité d'apporter des ajustements à tout élément de la norme visé à l'article 3, paragraphe 1, de l'évolution de l'état de la technique dans le secteur des transports et de toute nouvelle approche méthodologique pour calculer les émissions de gaz à effet de serre. La Commission veille à la compatibilité et à la cohérence de la base de données centrale de l'Union avec les actes juridiques de l'Union existants.

Lorsque les valeurs par défaut pour les facteurs d'émission de gaz à effet de serre contenues dans la base de données centrale de l'Union sont mises à jour, la Commission met à la disposition du public, sans retard injustifié, les valeurs mises à jour. Les entités du secteur des transports et des plateformes et les intermédiaires de données utilisent les données disponibles les plus récentes pour calculer et communiquer leurs informations sur les émissions de gaz à effet de serre dans un délai de dix-huit mois à compter de la date à laquelle la mise à jour est mise à la disposition du public.

L'obligation d'utiliser les valeurs par défaut actualisées visées au deuxième alinéa ne s'applique qu'aux nouvelles données de sortie devant être calculées et communiquées après la mise à jour, sans qu'il soit nécessaire de procéder à une révision rétroactive des informations déjà publiées.

5. L'accès du public à la base de données centrale de l'Union afin de consulter ou d'utiliser les valeurs par défaut pour les facteurs d'émission de gaz à effet de serre des vecteurs énergétiques des transports est gratuit et fourni dans toutes les langues officielles des institutions de l'Union.

Article 8

Outil de calcul de l'UE

1. Au plus tard le 2 juin 2030 la Commission adopte des actes d'exécution afin de veiller à ce qu'un outil de calcul de l'UE simplifié, convivial et gratuit, facilitant les calculs sur la base de données primaires et permettant l'utilisation de valeurs par défaut pour les intensités d'émission de gaz à effet de serre, lorsqu'elles sont disponibles et pertinentes, et de valeurs par défaut pour les facteurs d'émission de gaz à effet de serre, conformément à l'article 4, paragraphe 3, points a) et b), respectivement, soit mis publiquement à la disposition des opérateurs de transport et soit conçu pour soutenir en particulier les micro, petits et moyens opérateurs de transport. Cet outil de calcul de l'UE est mis à jour périodiquement. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 18, paragraphe 2.

2. Lorsque les opérateurs de transport utilisent l'outil de calcul de l'UE pour établir les données de sortie, il n'est pas requis que la vérification visée à l'article 12, paragraphe 1, porte sur l'exactitude du calcul effectué conformément à l'article 13, paragraphe 2, point c).

3. Afin de favoriser l'application généralisée de la norme EN ISO par les opérateurs de transport, et en particulier par les PME, l'outil de calcul de l'UE s'accompagne d'un manuel visant à aider les PME à mettre en œuvre le présent règlement et à expliquer clairement la manière d'utiliser les fonctionnalités de l'outil de calcul de l'UE. Le manuel en question est mis à disposition dans toutes les langues officielles des institutions de l'Union.

CHAPITRE IV

DONNÉES DE SORTIE ET TRANSPARENCE

Article 9

Établissement des données de sortie sur les émissions de gaz à effet de serre provenant d'une prestation de transport

1. Les données de sortie sont établies à l'aide de la méthodologie commune et des données d'entrée conformément aux articles 3 à 7.

2. Les données de sortie peuvent être établies à l'aide d'outils de calcul. Les outils de calcul externes sont conformes aux exigences prévues à l'article 11.

3. Les données de sortie comprennent au minimum la masse totale d'équivalent dioxyde de carbone (CO₂e) par prestation de transport et, pour un type de prestation de transport donné, au moins l'un des indicateurs communs suivants:

- a) masse de CO₂e par tonne-kilomètre, ou unités équivalentes, pour le transport de fret;
- b) masse de CO₂e par tonne, ou unités équivalentes, pour le transfert de fret par le biais d'une plateforme;
- c) masse de CO₂e par passager-kilomètre, ou unités équivalentes, pour le transport de passagers;
- d) masse de CO₂e par passager, ou unités équivalentes, pour la correspondance de passagers par le biais d'une plateforme.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17, afin de compléter le présent règlement en étoffant la liste des indicateurs communs pour les données de sortie visés au paragraphe 3 du présent article.

Article 10

Communication et transparence

1. Les entités du secteur des transports et des plateformes et les intermédiaires de données communiquent les données de sortie de manière claire et non ambiguë, dans la mesure du possible, préalablement à l'exécution de la prestation de transport ou à la conclusion d'un contrat de transport. Lorsque les entités du secteur des transports et des plateformes et les intermédiaires de données communiquent des données de sortie, ils incluent dans la note qui accompagne cette communication la mention «Émissions de gaz à effet de serre calculées conformément au règlement (UE) 2026/1030» dans au moins une des langues officielles des institutions de l'Union et, si possible, également dans une langue officielle de l'État membre sur le territoire duquel la prestation est exécutée.

2. Les entités du secteur des transports et des plateformes et les intermédiaires de données peuvent choisir d'afficher de manière visible les informations suivantes précisant:

- a) si leurs données font l'objet de la vérification visée à l'article 12, paragraphe 1;
- b) s'ils ont utilisé exclusivement des données primaires pour leurs calculs des données de sortie;
- c) s'ils ont utilisé l'outil de calcul de l'UE visé à l'article 8.

3. Lorsque des données de sortie sont obtenues et communiquées par un intermédiaire de données qui ne calcule pas les émissions sur la base d'accords distincts, le paragraphe 1 du présent article et l'article 9, paragraphe 3, s'appliquent. Lorsqu'il communique des données de sortie, l'intermédiaire de données inclut une référence à la source de ces données de sortie.

4. Lorsque des données primaires sont utilisées, les entités du secteur des transports et des plateformes et les intermédiaires de données sont habilités à communiquer ce fait à tout tiers, à condition que l'utilisation des données primaires ait été établie conformément à la vérification prévue aux articles 12 et 13.

5. Les entités du secteur des transports et des plateformes et les intermédiaires de données qui calculent les émissions de gaz à effet de serre sont en mesure de fournir des éléments de preuve justifiant la manière dont les données de sortie ont été établies. Ces éléments de preuve sont fournis conformément à la méthodologie commune visée à l'article 3, paragraphe 1, et:

- a) ils servent de base à la vérification effectuée conformément aux articles 12 et 13;
- b) ils sont mis à disposition à la demande d'une autorité compétente désignée en vertu du droit de l'Union ou du droit national, ou d'un autre tiers, dans la mesure où des obligations légales ou contractuelles distinctes s'appliquent;
- c) lorsque la vérification est effectuée conformément aux articles 12 et 13, ils comportent une référence à la preuve de conformité visée à l'article 13, paragraphe 6, ainsi que les coordonnées de l'organisme d'évaluation de la conformité qui a établi ladite preuve;

- d) lorsque les données de sortie sont établies au moyen d'un outil de calcul externe visé à l'article 9, paragraphe 2, ils incluent une référence à cet outil de calcul.
6. Les données de sortie et les éléments de preuve visés au paragraphe 5 sont établis de manière claire et non ambiguë, dans au moins une des langues officielles des institutions de l'Union. Dans la mesure du possible, ils sont mis à disposition sous la forme d'un lien internet, d'un code QR ou d'une solution équivalente.
7. Les données à caractère personnel sont traitées conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁰⁾.
8. Tout destinataire des données de sortie et des éléments de preuves visés au paragraphe 5 prend des mesures pour garantir la confidentialité des données commerciales pertinentes qui sont traitées et communiquées conformément au présent règlement, et pour garantir que ces données de sortie et ces éléments de preuve ne peuvent être consultés, traités et divulgués que lorsque cela est autorisé.

CHAPITRE V MESURES COMPLÉMENTAIRES

Article 11 Certification des outils de calcul externes

1. Les outils de calcul externes sont certifiés par un organisme d'évaluation de la conformité visé à l'article 14.
2. Les développeurs d'outils de calcul externes soumettent une demande à un organisme d'évaluation de la conformité visé à l'article 14, qui évalue la conformité de l'outil de calcul externe avec les exigences énoncées aux articles 3 à 9. En cas d'évaluation positive, l'organisme d'évaluation de la conformité délivre un certificat de conformité de l'outil de calcul externe avec le présent règlement. Le certificat a une durée de validité de deux ans. En cas d'évaluation négative, l'organisme d'évaluation de la conformité fournit au demandeur les raisons de cette évaluation négative.
3. L'organisme d'évaluation de la conformité concerné tient à jour une liste des outils de calcul externes qu'il a certifiés et de ceux dont il a restreint, suspendu ou retiré la certification. Il met cette liste à la disposition du public sur son site internet, et communique sans tarder l'adresse dudit site à la Commission.
4. La Commission publie sur son site internet officiel une liste facilement accessible de tous les outils de calcul externes qui ont été certifiés conformément aux paragraphes 1 et 2, ainsi qu'un lien vers les sites internet visés au paragraphe 3.
5. La Commission adopte des actes d'exécution visant à établir des règles relatives à la certification des outils de calcul externes et au certificat de conformité correspondant, y compris des règles relatives à la restriction, au renouvellement, à la suspension et au retrait de la certification. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 18, paragraphe 2.

⁽²⁰⁾ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

CHAPITRE VI

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

Article 12

Champ de la vérification

1. La conformité des données de sortie visées à l'article 9 avec les exigences énoncées aux articles 3 à 9 est vérifiée par un organisme d'évaluation de la conformité visé à l'article 14.
2. Le paragraphe 1 s'applique aux entités du secteur des transports et des plateformes et aux intermédiaires de données qui calculent les émissions, à l'exception des PME. Les PME peuvent faire l'objet d'une vérification en vertu du présent règlement, à leur demande.

Article 13

Activités de vérification

1. L'organisme d'évaluation de la conformité visé à l'article 14 vérifie la fiabilité, la crédibilité, la conformité et l'exactitude des données de sortie communiquées par les entités du secteur des transports et des plateformes et les intermédiaires de données qui calculent les émissions.
2. L'organisme d'évaluation de la conformité vérifie la conformité des données de sortie communiquées avec les exigences prévues aux articles 3 à 9 et sur la base des éléments de preuve visés à l'article 10, paragraphe 5. Cette vérification porte sur:
 - a) la méthode de calcul utilisée;
 - b) les sources des données d'entrée utilisées pour le calcul;
 - c) l'exactitude du calcul effectué;
 - d) les indicateurs communs utilisés.
3. Lorsque des outils de calcul externes sont utilisés, l'organisme d'évaluation de la conformité tient compte de leurs certificats de conformité respectifs visés à l'article 11, paragraphe 2.
4. Lorsque, à l'issue de la vérification, l'organisme d'évaluation de la conformité constate des calculs inexacts ou des cas de non-conformité avec les articles 3 à 9, il en informe les entités du secteur des transports et des plateformes et les intermédiaires de données concernés dans les meilleurs délais. Ces entités du secteur des transports et des plateformes et ces intermédiaires de données corrigent ensuite les calculs ou remédient à toute non-conformité de manière à permettre l'achèvement de la vérification.
5. Les entités du secteur des transports et des plateformes et les intermédiaires de données fournissent à l'organisme d'évaluation de la conformité toute information complémentaire pouvant lui permettre d'effectuer la vérification. L'organisme d'évaluation de la conformité peut effectuer des contrôles au cours de la vérification afin de déterminer la fiabilité des données et des calculs.
6. À l'issue de la vérification, l'organisme d'évaluation de la conformité établit, le cas échéant, une preuve de conformité confirmant que les données de sortie sont conformes aux exigences pertinentes prévues dans le présent règlement et précisant si les entités du secteur des transports et des plateformes et les intermédiaires de données utilisent des données primaires.
7. L'organisme d'évaluation de la conformité concerné établit et tient à jour une liste des entités du secteur des transports et des plateformes ainsi que des intermédiaires de données qui ont été soumis à la vérification en vertu du présent article. Au plus tard le 31 mars de chaque année, l'organisme d'évaluation de la conformité notifie cette liste à la Commission.

8. Dans les cas où des données de sortie ont déjà été vérifiées en vertu d'autres actes juridiques de l'Union établissant des règles spécifiques relatives à la vérification des données de sortie et assurant le respect des exigences prévues dans le présent règlement, ces données de sortie sont réputées avoir été vérifiées en vertu du présent article.

9. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des règles détaillées relatives à la vérification des données de sortie, à la fréquence appropriée de cette vérification et aux preuves de conformité correspondantes. Ces règles comprennent des dispositions relatives aux éléments de preuve visés à l'article 10, paragraphe 5, et aux droits de communication liés à l'utilisation des données primaires visée à l'article 10, paragraphe 4. Lorsqu'elle établit ces règles, la Commission tient dûment compte de critères objectifs, notamment de la nature et de l'ampleur de la prestation de transport concernée, du risque relatif de non-conformité et de la nécessité d'éviter des charges administratives disproportionnées. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 18, paragraphe 2.

CHAPITRE VII ACCREDITATION

Article 14

Organismes d'évaluation de la conformité

1. Les organismes d'évaluation de la conformité sont accrédités pour exercer les activités de certification ou de vérification visées aux articles 11, 12 et 13.
2. L'organisme d'évaluation de la conformité est indépendant des entités du secteur des transports et des plateformes et des intermédiaires de données sollicitant les activités de certification ou de vérification visées aux articles 11, 12 et 13.
3. L'organisme d'évaluation de la conformité, ses cadres supérieurs et le personnel chargé d'exercer les activités de certification ou de vérification n'exercent aucune activité susceptible d'entrer en conflit avec leur indépendance de jugement ou leur intégrité dans le cadre de leurs activités de certification ou de vérification.
4. L'organisme d'évaluation de la conformité et son personnel exercent les activités de certification ou de vérification avec le plus haut degré d'intégrité professionnelle et la compétence technique requise et sont à l'abri de toute pression ou incitation, notamment d'ordre financier, susceptible d'influencer leur jugement ou les résultats desdites activités, en particulier de la part de personnes ou de groupes de personnes intéressés par les résultats de ces activités.
5. L'organisme d'évaluation de la conformité dispose de l'expertise, de l'équipement et de l'infrastructure nécessaires pour exercer les activités de certification ou de vérification pour lesquelles il a été accrédité.
6. Le personnel d'un organisme d'évaluation de la conformité est lié par le secret professionnel pour toutes les informations obtenues dans le cadre de l'exercice des activités de certification ou de vérification.
7. Lorsqu'un organisme d'évaluation de la conformité sous-traite des activités spécifiques liées à la certification ou à la vérification, ou a recours à une filiale, il assume l'entière responsabilité des activités exercées par les sous-traitants et les filiales, quel que soit l'endroit où ces activités sont exercées, y compris en évaluant et contrôlant les qualifications du sous-traitant ou de la filiale et le travail qu'ils effectuent.

Article 15

Procédures d'accréditation

1. Les organismes d'évaluation de la conformité visés à l'article 14, paragraphe 1, du présent article sont accrédités par un organisme national d'accréditation en vertu du règlement (CE) n° 765/2008.

2. Chaque État membre désigne une autorité qui tient à jour une liste des organismes d'évaluation de la conformité accrédités. Ces autorités nationales désignées mettent cette liste à la disposition du public sur un site internet officiel du gouvernement. Un État membre peut décider que cette tâche est accomplie par l'organisme national d'accréditation visé au paragraphe 1.
3. Au plus tard le 31 mars de chaque année, l'organisme national d'accréditation visé au paragraphe 1 notifie à la Commission la liste des organismes d'évaluation de la conformité accrédités, ainsi que toutes leurs coordonnées utiles.
4. Lorsque aucune disposition spécifique concernant l'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité n'est prévue dans le présent règlement, le règlement (CE) n° 765/2008 s'applique.
5. Sans préjudice de l'article 16, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de compléter le présent règlement en établissant d'autres méthodes et critères d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité.

Article 16

Vérification en vertu d'autres actes juridiques de l'Union, y compris en ce qui concerne les secteurs du transport maritime et de l'aviation

1. Les vérificateurs accrédités en vertu de l'article 16 du règlement (UE) 2015/757 et des actes délégués adoptés sur la base de celui-ci, ou en vertu de l'article 14 du règlement (UE) 2023/1805 et des actes délégués adoptés sur la base de celui-ci, peuvent exercer les activités de vérification des organismes d'évaluation de la conformité au titre de l'article 13 du présent règlement. Ces vérificateurs sont réputés accrédités en vertu des articles 14 et 15 du présent règlement pour exercer des activités de vérification en ce qui concerne le secteur du transport maritime.
2. Les vérificateurs accrédités en vertu de l'article 15 de la directive 2003/87/CE et des actes d'exécution adoptés sur la base de celle-ci peuvent exercer les activités de vérification des organismes d'évaluation de la conformité au titre de l'article 13 du présent règlement. Ces vérificateurs sont réputés accrédités en vertu des articles 14 et 15 du présent règlement pour exercer des activités de vérification en ce qui concerne le secteur de l'aviation.
3. Les vérificateurs visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article informent l'autorité visée à l'article 15, paragraphe 2, de leur intention d'exercer les activités de vérification des organismes d'évaluation de la conformité au titre du présent règlement avant de procéder à leur première vérification au titre du présent règlement.

CHAPITRE VIII

ACTES DÉLÉGUÉS ET ACTES D'EXÉCUTION

Article 17

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 3, paragraphe 4, à l'article 9, paragraphe 4, et à l'article 15, paragraphe 5, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du 1^{er} juin 2026.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 3, paragraphe 4, à l'article 9, paragraphe 4, et à l'article 15, paragraphe 5, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 3, paragraphe 4, de l'article 9, paragraphe 4, ou de l'article 15, paragraphe 5, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 18

Comité

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

CHAPITRE IX

DISPOSITIONS FINALES

Article 19

Évaluation et rapport

Au plus tard le 3 décembre 2034, la Commission procède à une évaluation du présent règlement à la lumière de l'objectif qu'il poursuit et présente au Parlement européen et au Conseil un rapport exposant ses principales conclusions.

Le rapport visé au premier alinéa comprend:

- a) une analyse des conséquences pour les entités du secteur des transports et des plateformes et les intermédiaires de données en ce qui concerne les coûts administratifs liés à la mise en œuvre du présent règlement;
- b) une évaluation de la manière d'encourager davantage l'utilisation des données primaires;
- c) une analyse des effets d'une exigence obligatoire de quantifier et déclarer les émissions de gaz à effet de serre, conformément au présent règlement tel qu'il est applicable aux entités du secteur des transports et des plateformes;
- d) une évaluation de la faisabilité de comptabiliser la pollution atmosphérique causée par les prestations de transport;
- e) une évaluation des mesures prises pour faire en sorte que le présent règlement soit pleinement accessible;
- f) une analyse de la manière dont les intermédiaires de données communiquent les données de sortie en vertu du présent règlement et des éventuels effets de cette communication sur les choix opérés par les organismes publics, les entreprises et les consommateurs;
- g) une évaluation de la faisabilité de compléter la méthodologie commune afin de comptabiliser également les émissions de gaz à effet de serre liées à la production, à l'entretien et à l'élimination des véhicules; cette évaluation comprend un rapport sur les progrès réalisés au sein de l'Organisation internationale de normalisation en vue de l'élaboration d'une norme acceptée au niveau mondial fondée sur les émissions sur l'ensemble du cycle de vie.

*Article 20***Entrée en vigueur et application**

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Il est applicable à partir du 2 décembre 2030.

Toutefois, l'article 3, paragraphes 4, 5 et 6, l'article 5, paragraphe 1, l'article 6, paragraphe 4, l'article 7, paragraphe 1, l'article 8, paragraphes 1 et 3, l'article 9, paragraphe 4, l'article 11, paragraphe 5, l'article 13, paragraphe 9, et l'article 15, paragraphe 5, sont applicables à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

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

Fait à Strasbourg, le 29 avril 2026.

Par le Parlement européen

La présidente

R. METSOLA

Par le Conseil

La présidente

M. RAOUNA