Europa-Parlamentet
2019-2024

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevaresikkerhed
Transport- og Turismeudvalget

2023/0266(COD)

18.1.2024

ÆNDRINGSFORSLAG
17 - 119

Udkast til betænkning
Pascal Canfin, Barbara Thaler
(PE757.207v01-00)

Opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester

Forslag til forordning
(COM(2023)0441 – C9-0305/2023 – 2023/0266(COD))

Ændringsforslag 17
Marian-Jean Marinescu

Forslag til forordning
–

Forslag om forkastelse

Europa-Parlamentet forkaster forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester.

Or. en

Ændringsforslag 18
Silvia Modig, Elena Kountoura

Forslag til forordning
Betragtning 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(1) Støtte til indsatsen for bedre bæredygtighed og effektivitet i Unionens transportsystem er en forudsætning for at holde en stabil kurs mod klimaneutralitet senest i 2050, samtidig med at der tages behørigt hensyn til behovet for at ***opretholde*** den europæiske industris ***fortsatte vækst og*** konkurrenceevne.	(1) Støtte til indsatsen for bedre bæredygtighed og effektivitet i Unionens transportsystem er en forudsætning for at holde en stabil kurs mod klimaneutralitet senest i 2050, samtidig med at der tages behørigt hensyn til behovet for at ***sikre en retfærdig og inklusiv omstilling, forfølge vækst inden for planetens begrænsninger og styrke*** den europæiske industris konkurrenceevne.

Or. en

Ændringsforslag 19
Silvia Modig, Elena Kountoura

Forslag til forordning
Betragtning 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

(2) Drivhusgasemissionsopgørelse benyttes i forskellige økonomiske sektorer – blandt andet transportsektoren – til at kvantificere drivhusgasemissionsdata for specifikke aktiviteter i virksomheder og hos enkeltpersoner. Bedre oplysninger om transporttjenesters præstationer er et effektivt redskab til at skabe de rette incitamenter for transportbrugere til at træffe mere bæredygtige valg og til at påvirke transportarrangørers og transportvirksomheders forretningsmæssige beslutninger. Pålidelige og sammenlignelige drivhusgasemissionsdata er det underliggende krav for at kunne skabe sådanne incitamenter og dermed fremme adfærdsændringer hos både forbrugere og virksomheder for at bidrage til målene i den europæiske grønne pagt[52] for transport og den europæiske klimalovgivning.	(2) Drivhusgasemissionsopgørelse benyttes i forskellige økonomiske sektorer – blandt andet transportsektoren – til at kvantificere drivhusgasemissionsdata for specifikke aktiviteter i virksomheder og hos enkeltpersoner. Bedre oplysninger om transporttjenesters præstationer er et effektivt redskab til at ***reducere offentlige indkøbs CO_2-aftryk,*** skabe de rette incitamenter for transportbrugere til at træffe mere bæredygtige valg og til at påvirke transportarrangørers og transportvirksomheders forretningsmæssige beslutninger. Pålidelige og sammenlignelige drivhusgasemissionsdata er det underliggende krav for at kunne skabe sådanne incitamenter og dermed ***reducere offentlige indkøbs CO_2-aftryk og*** fremme adfærdsændringer hos både forbrugere og virksomheder for at bidrage til målene i den europæiske grønne pagt[52] for transport og den europæiske klimalovgivning.
[52] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final).	[52] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final).

Or. en

Ændringsforslag 20
Nicola Danti

Forslag til forordning
Betragtning 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(3) På trods af transportinteressenternes stigende interesse er den samlede anvendelse af drivhusgasemissionsopgørelser for transporttjenester stadig begrænset. I de	(3) På trods af transportinteressenternes stigende interesse er den samlede anvendelse af drivhusgasemissionsopgørelser for transporttjenester stadig begrænset. I de

fleste tilfælde får brugerne ikke nøjagtige oplysninger om transporttjenesternes præstation, og transportarrangørerne og transportvirksomhederne beregner og offentliggør ikke deres emissioner. Der er navnlig en uforholdsmæssigt lav anvendelse af drivhusgasemissionsopgørelser blandt små og mellemstore virksomheder (SMV'er), som udgør langt størstedelen af de virksomheder, der udbyder transporttjenester på EU-markedet.	fleste tilfælde får brugerne ikke nøjagtige oplysninger om transporttjenesternes præstation, og transportarrangørerne og transportvirksomhederne beregner og offentliggør ikke deres emissioner. Der er navnlig en uforholdsmæssigt lav anvendelse af drivhusgasemissionsopgørelser blandt små og mellemstore virksomheder (SMV'er), som udgør langt størstedelen af de virksomheder, der udbyder transporttjenester på EU-markedet. ***SMV'er rammes faktisk uforholdsmæssigt hårdt af økonomiske og bureaukratiske byrder, når de beslutter at opgøre deres drivhusgasemissioner.***
	Or. en

Ændringsforslag 21
Aurélia Beigneux

Forslag til forordning
Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) I 2011 vedtog Europa-Kommissionen hvidbogen om transport[53], som fremlagde en vision for fremtiden for EU's transportsystem og fastlagde en politisk dagsorden for at håndtere de fremtidige udfordringer i forbindelse med transport, navnlig behovet for at opretholde og videreudvikle mobiliteten og reducere CO2-aftrykket fra transport og logistik betydeligt.	(4) I 2011 vedtog Europa-Kommissionen hvidbogen om transport[53], som fremlagde en vision for fremtiden for EU's transportsystem og fastlagde en politisk dagsorden for at håndtere de fremtidige udfordringer i forbindelse med transport, navnlig behovet for at opretholde og videreudvikle mobiliteten og reducere CO2-aftrykket fra transport og logistik betydeligt, ***Dette handlingsprogram skal revideres og ændres for at tage hensyn til de økonomiske konsekvenser af sundhedskrisen i tilknytning til covid-19, som har påvirket transport- og turistsektoren kraftigt: Disse sektorer, der dårligt nok er vendt tilbage til det aktivitetsniveau, de havde før sundhedskrisen, er hurtigt igen blevet konfronteret med hidtil usete prisstigninger på energi siden starten af***

krigen i Ukraine og skal fremover desuden selv finansiere deres energiomstilling for at leve op til de bindende mål for dekarbonisering, der er fastsat i den europæiske grønne pagt.

[53] HVIDBOG: En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (COM(2011) 0144 final).

[53] HVIDBOG: En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (COM(2011) 0144 final).

Or. fr

Begrundelse

Det siger sig selv, at behovene for mobilitet er vokset betydeligt i EU siden 2011, og at de nyeste miljøkrav med hensyn til dekarbonisering blot har øget det lovgivningsmæssige jerngreb om transportvirksomhederne: Det handlingsprogram, der er planlagt i hvidbogen om transport, bør derfor ajourføres, således at det er i overensstemmelse med de reelle nutidige problematikker, som har påvirket transportsektoren og turistsektoren i tre år nu.

Ændringsforslag 22
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet fra december 2020[54] omhandler incitamenter til at vælge de mest bæredygtige transportmuligheder, inden for samme såvel som på tværs af forskellige transportformer. Disse incitamenter omfatter etablering af en europæisk ramme for harmoniseret måling af drivhusgasemissioner fra transport og logistik, der er baseret på globalt anerkendte standarder, som efterfølgende kan bruges til at give virksomheder og slutbrugere et skøn over, hvor stort et CO_2-aftryk deres valg har, og øge slutbrugernes og forbrugernes efterspørgsel efter mere bæredygtige transport- og mobilitetsløsninger, samtidig med at	(5) Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet fra december 2020[54] omhandler incitamenter til at vælge de mest bæredygtige transportmuligheder, inden for samme såvel som på tværs af forskellige transportformer***, med kraftigt fokus på overførsel til jernbanetransport for både passagerer og gods, herunder konkrete mål for begge, som et håndgribeligt bidrag til transportsektorens rolle i at nå de bindende mål i henhold til EU-lovgivningen, jf. forordning (EU) 2021/1119, om at reducere EU's nettodrivhusgasemissioner med mindst 55 % senest i 2030 sammenlignet med niveauerne i 1990 og målet om at opnå klimaneutralitet for økonomien som***

grønvaskning undgås.	***helhed senest i 2050***. Disse incitamenter omfatter etablering af en europæisk ramme for harmoniseret måling af drivhusgasemissioner fra transport og logistik, der er baseret på globalt anerkendte standarder, som efterfølgende kan bruges til at give virksomheder og slutbrugere et skøn over, hvor stort et CO_2-aftryk deres valg har, og øge slutbrugernes og forbrugernes efterspørgsel efter mere bæredygtige transport- og mobilitetsløsninger***, herunder pakkelevering***, samtidig med at grønvaskning undgås.
[54] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden (COM(2020) 789 final).	[54] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden (COM(2020) 789 final).

Or. en

Ændringsforslag 23
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Forslag til forordning
Betragtning 5 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(5a) De fleste drivhusgasser i forbindelse med transport og logistik udledes i forbindelse med kørsel, produktion af en energibærer og fremstilling af et køretøj.

Or. en

Ændringsforslag 24
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-

Reinhold

Forslag til forordning
Betragtning 5 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(5b) Drivhusgasemissioner i forbindelse med produktion, vedligeholdelse og bortskaffelse af køretøjer bidrager væsentligt til de samlede emissioner i hele et køretøjs livscyklus.

Or. en

Ændringsforslag 25
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Forslag til forordning
Betragtning 5 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(5c) Medregning af emissioner fra konstruktion og demontering af infrastruktur til energiproduktion i forbindelse med vedvarende energikilder såsom produktion og konstruktion af solceller, vindmøller og vandkraftanlæg, er nødvendig for at sikre en rimelig sammenligning mellem alle vedvarende energibærere.

Or. en

Ændringsforslag 26
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Forslag til forordning
Betragtning 5 d (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(5d) Medregning af emissioner fra konstruktion og demontering af infrastruktur til produktion af energi fra fossile brændstoffer, vedvarende energikilder eller atomenergi er relevant for en helhedsorienteret sammenligning af alle tilgængelige energibærere til transportformål.

Or. en

Ændringsforslag 27
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Forslag til forordning
Betragtning 5 e (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(5e) Data om produktionen af køretøjer er ikke let tilgængelige fra køretøjsproducenter, især fra producenter uden for EU. Denne oplysning er ikke desto mindre relevant, eftersom den gør det muligt at opgøre hele spektret af emissioner i forbindelse med en transportaktivitet, samtidig med at der tages højde for CO_2-lækager i forbindelse med fremstillingen af køretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 28
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) Der bør derfor fastsættes	(6) Der bør derfor fastsættes

harmoniserede regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester for at opnå sammenlignelige tal for drivhusgasemissioner fra transporttjenester og for at undgå vildledende oplysninger om deres præstationer som følge af muligheden for at vælge mellem flere emissionsberegningsmetoder og inputdata. Reglerne bør sikre lige vilkår på tværs af transportformer og -segmenter og de nationale net i EU. Dette bør også bidrage til at skabe incitamenter til adfærdsændringer blandt virksomheder og kunder med henblik på at reducere drivhusgasemissionerne fra transporttjenester gennem udbredelse og anvendelse af sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata.	harmoniserede regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester for at opnå sammenlignelige tal for drivhusgasemissioner fra transporttjenester og for at undgå vildledende oplysninger om deres præstationer som følge af muligheden for at vælge mellem flere emissionsberegningsmetoder og inputdata. Reglerne bør sikre lige vilkår på tværs af transportformer og -segmenter og de nationale net i EU. Dette bør også bidrage til at skabe incitamenter til adfærdsændringer blandt virksomheder og kunder med henblik på at reducere drivhusgasemissionerne fra transporttjenester gennem udbredelse og anvendelse af sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata. ***Disse krav kan kun opfyldes ved at bruge en livscyklusbaseret metode til beregning af drivhusgasemissionerne.***

Or. en

Ændringsforslag 29
Silvia Modig, Elena Kountoura

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) Der bør derfor fastsættes harmoniserede regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester for at opnå sammenlignelige tal for drivhusgasemissioner fra transporttjenester og for at undgå vildledende oplysninger om deres præstationer som følge af muligheden for at vælge mellem flere emissionsberegningsmetoder og inputdata. Reglerne bør sikre lige vilkår på tværs af transportformer og -segmenter og de nationale net i EU. Dette bør også bidrage til at skabe incitamenter til	(6) Der bør derfor fastsættes harmoniserede regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester for at opnå sammenlignelige tal for drivhusgasemissioner fra transporttjenester og for at undgå vildledende oplysninger om deres præstationer som følge af muligheden for at vælge mellem flere emissionsberegningsmetoder og inputdata. Reglerne bør sikre lige vilkår på tværs af transportformer og -segmenter og de nationale net i EU. Dette bør også bidrage til at skabe incitamenter til

adfærdsændringer blandt virksomheder og kunder med henblik på at reducere drivhusgasemissionerne fra transporttjenester gennem udbredelse og anvendelse af sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata.	adfærdsændringer blandt ***offentlige organer,*** virksomheder og ***andre*** kunder med henblik på at reducere drivhusgasemissionerne fra transporttjenester***, især når køb foretages helt eller delvist med offentlige midler,*** gennem udbredelse og anvendelse af sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata.

Or. en

Ændringsforslag 30
Caroline Nagtegaal

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) Der bør derfor fastsættes harmoniserede regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester for at opnå sammenlignelige tal for drivhusgasemissioner fra transporttjenester og for at undgå vildledende oplysninger om deres præstationer som følge af muligheden for at vælge mellem flere emissionsberegningsmetoder og inputdata. Reglerne bør sikre lige vilkår på tværs af transportformer og -segmenter og de nationale net i EU. Dette bør også bidrage til at skabe incitamenter til adfærdsændringer blandt virksomheder og kunder med henblik på at reducere drivhusgasemissionerne fra transporttjenester gennem udbredelse og anvendelse af sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata.	(6) Der bør derfor fastsættes harmoniserede regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester for at opnå sammenlignelige tal for drivhusgasemissioner fra transporttjenester og for at undgå vildledende oplysninger om deres præstationer som følge af muligheden for at vælge mellem flere emissionsberegningsmetoder og inputdata. Reglerne bør sikre lige vilkår ***mellem EU-transportvirksomheder og transportvirksomheder fra tredjelande og*** på tværs af transportformer og -segmenter og de nationale net i EU. Dette bør også bidrage til at skabe incitamenter til adfærdsændringer blandt virksomheder og kunder med henblik på at reducere drivhusgasemissionerne fra transporttjenester gennem udbredelse og anvendelse af sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata.

Or. en

Ændringsforslag 31
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(6a) Kunderne bør kunne træffe deres valg på et velinformeret grundlag. Der skal derfor indberettes pålidelige data om forventede emissioner for hver enkelt transporttjeneste inden købet af tjenesteydelsen eller aftaleindgåelsen, baseret på tidligere outputdata fra tilsvarende tjenesteydelser. Det er vigtigt i forbindelse med passagertransport og leveringstjenester, men også i forbindelse med virksomheders logistiske indsats for at reducere deres CO_2-aftryk. Dette overordnede mål bør have forrang for at muliggøre en gnidningsløs datadeling i hele transportkæden. Til dette formål kan elektronisk godstransportinformation (eFTI) blive et nyttigt redskab i forbindelse med godstransport, som gør det muligt at udnytte det fulde emissionsreduktionspotentiale ved bl.a. kombineret transport. Der bør også gives adgang til dataene om de endelige emissioner efter leveringen af tjenesten, især på godstransportområdet, for at sikre nøjagtig opgørelse af de pågældende virksomheders emissioner.

Or. en

Ændringsforslag 32
Pascal Canfin

Forslag til forordning
Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(6a) Med henblik på at fremme adfærdsændringen i retning af

kulstofneutral mobilitet bør digitale mobilitetstjenester til fremme af multimodal transport via transporttjenester, køretøjer, cykler, personlige mobilitetsanordninger eller gang give brugere oplysninger om drivhusgasemissionerne fra den eller de pågældende transportformer på hver enkelt foreslåede rute. Disse digitale tjenester bør fremhæve ruteforslag med de mindst mulige konsekvenser for så vidt angår drivhusgasemissioner.

Or. en

Ændringsforslag 33
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Forslag til forordning
Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(6a) Med henblik på at gøre det muligt for virksomheder, kunder og enkeltpersoner at sammenligne forskellige transportformer med hensyn til deres respektive drivhusgasemissioner bør Kommissionen udvikle en metode, der medregner drivhusgasemissioner i forbindelse med produktion, vedligeholdelse og bortskaffelse af køretøjer senest i 2028.

Or. en

Ændringsforslag 34
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 6 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

	(6b) I lyset af klimakrisens omfang og transportsektorens enorme potentiale i at bidrage til at modvirke den bør alle transportvirksomheder i EU i sidste ende forpligtes til at beregne de pågældende tjenesters drivhusgasemissioner og stille disse data til rådighed for forbrugere og brugere, så de kan træffe deres valg på et informeret grundlag. For at give operatørerne tilstrækkelig tid til at tilpasse sig bør forordningen indfases gradvist og først finde anvendelse på frivilligt grundlag, hvorefter den bliver obligatorisk efter en periode. Det er særligt vigtigt for at sikre lige vilkår og tage hensyn til behovene hos små og mellemstore virksomheder ("SMV'er") som omhandlet i Kommissionens henstilling 2003/361/EF.

Or. en

Ændringsforslag 35
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Massimiliano Salini

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) Denne forordning bør fastlægge en referenceramme for andre emissionsreduktionsforanstaltninger, som offentlige myndigheder og industrien måtte træffe, herunder i forbindelse med udarbejdelse af gennemsigtighedsklausuler om drivhusgasemissioner i transportkontrakter, oplysning til passagerer og kunder om drivhusgasemissionerne fra en rejse eller en leveringsmulighed eller fastsættelse af klimarelaterede kriterier for grønne udbudsprocedurer.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 36
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) Denne forordning bør fastlægge en referenceramme for andre emissionsreduktionsforanstaltninger, som offentlige myndigheder og industrien måtte træffe, herunder i forbindelse med udarbejdelse af gennemsigtighedsklausuler om drivhusgasemissioner i transportkontrakter, oplysning til passagerer og kunder om drivhusgasemissionerne fra en rejse eller en leveringsmulighed eller fastsættelse af klimarelaterede kriterier for grønne udbudsprocedurer.	(7) Denne forordning bør fastlægge en referenceramme for andre emissionsreduktionsforanstaltninger, som offentlige myndigheder og industrien måtte træffe, herunder i forbindelse med udarbejdelse af gennemsigtighedsklausuler om drivhusgasemissioner i transportkontrakter, oplysning til passagerer og kunder om drivhusgasemissionerne fra en rejse eller en leveringsmulighed eller fastsættelse af klimarelaterede kriterier for grønne udbudsprocedurer. ***I forbindelse med e-handel og pakkelevering ville det gøre det muligt, sammen med de nuværende oplysninger om den forventede leveringsdato, at oplyse de enkelte løsningers pris og de dermed forbundne emissioner.***

Or. en

Ændringsforslag 37
Pascal Canfin

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) Denne forordning bør fastlægge en referenceramme for andre emissionsreduktionsforanstaltninger, som offentlige myndigheder og industrien måtte træffe, herunder i forbindelse med udarbejdelse af gennemsigtighedsklausuler om drivhusgasemissioner i	(7) Denne forordning bør fastlægge en referenceramme for andre emissionsreduktionsforanstaltninger, som ***medlemsstaterne,*** offentlige myndigheder og industrien måtte træffe, herunder i forbindelse med udarbejdelse af gennemsigtighedsklausuler om

transportkontrakter, oplysning til passagerer og kunder om drivhusgasemissionerne fra en rejse eller en leveringsmulighed eller fastsættelse af klimarelaterede kriterier for grønne udbudsprocedurer.	drivhusgasemissioner i transportkontrakter, oplysning til passagerer og kunder om drivhusgasemissionerne fra en rejse eller en leveringsmulighed***, som i henhold til national lovgivning kræver obligatorisk videregivelse af oplysninger om transporttjenesters drivhusgasemissioner,*** eller fastsættelse af klimarelaterede kriterier for grønne udbudsprocedurer.

Or. en

Ændringsforslag 38
Andreas Glück, Jan-Christoph Oetjen

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) Denne forordning bør fastlægge en referenceramme for andre emissionsreduktionsforanstaltninger, som offentlige myndigheder og industrien måtte træffe, herunder i forbindelse med udarbejdelse af gennemsigtighedsklausuler om drivhusgasemissioner i transportkontrakter, oplysning til passagerer og kunder om drivhusgasemissionerne fra en rejse eller en leveringsmulighed eller fastsættelse af klimarelaterede kriterier for grønne udbudsprocedurer.	(7) Denne forordning bør fastlægge en referenceramme for andre emissionsreduktionsforanstaltninger, som offentlige myndigheder og industrien måtte træffe, herunder i forbindelse med udarbejdelse af gennemsigtighedsklausuler om drivhusgasemissioner i transportkontrakter, oplysning til passagerer og kunder om drivhusgasemissionerne fra en rejse eller en leveringsmulighed***, oprettelse af en certificeringsordning for bæredygtige brændstoffer*** eller fastsættelse af klimarelaterede kriterier for grønne udbudsprocedurer.

Or. en

Ændringsforslag 39
Aurélia Beigneux

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) Denne forordning bør ***fastlægge en referenceramme for andre emissionsreduktionsforanstaltninger, som offentlige myndigheder og industrien måtte træffe, herunder i forbindelse med udarbejdelse af*** gennemsigtighedsklausuler om drivhusgasemissioner i transportkontrakter, oplysning til passagerer og kunder om drivhusgasemissionerne fra en rejse eller en leveringsmulighed eller fastsættelse af klimarelaterede kriterier for grønne udbudsprocedurer.	(7) Denne forordning bør ***ikke omfatte*** gennemsigtighedsklausuler om drivhusgasemissioner i transportkontrakter***:*** Oplysning til passagerer og kunder om drivhusgasemissionerne fra en rejse eller en leveringsmulighed eller fastsættelse af klimarelaterede kriterier for grønne udbudsprocedurer ***skal kun ske, hvis transportvirksomhederne ønsker det***.

Or. fr

Begrundelse

Bestemmelserne i den nuværende forordning bør ikke resultere i snigende nye kontraktlige forpligtelser i tilknytning til transportaftaler: Transportaftalen skal være transportørens ansvar over for befragteren (når der er tale om varetransport) eller brugerne (når der er tale om persontransport); transportøren skal frit kunne vælge sin handelspolitik og sin kommunikationspolitik over for sine kunder.

Ændringsforslag 40
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) ***På trods af fordele, som følger af en øget gennemsigtighed af transporttjenesters præstation, vil en obligatorisk anvendelse af*** denne forordning på alle enheder, der udbyder transporttjenester ***på EU-markedet, være uforholdsmæssig og føre til for store omkostninger og byrder***. ***Denne forordning*** bør ***derfor kun finde anvendelse på enheder, der beslutter eller er bundet af andre relevante lovgivningsmæssige eller ikkelovgivningsmæssige ordninger til at***	(8) Denne forordning ***bør finde anvendelse*** på alle enheder, der udbyder transporttjenester. ***De*** bør beregne og videregive oplysninger om drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester, der starter***,*** ***passerer gennem*** eller slutter på Unionens område. Dette omfatter følgelig tjenester, hvis oprindelsessted eller bestemmelsessted er beliggende i et tredjeland. ***Denne forordning bør derfor også finde anvendelse på enheder etableret i tredjelande, der udbyder***

beregne og videregive oplysninger om drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester, der starter eller slutter på Unionens område. Dette omfatter følgelig tjenester, hvis oprindelsessted eller bestemmelsessted er beliggende i et tredjeland.	***transporttjenester i EU.***

Or. en

Ændringsforslag 41
Silvia Modig, Elena Kountoura

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) På trods af fordele, som følger af en øget gennemsigtighed af transporttjenesters præstation, vil en obligatorisk anvendelse af denne forordning på alle enheder, der udbyder transporttjenester på EU-markedet, være uforholdsmæssig og føre til for store omkostninger og byrder. Denne forordning bør derfor kun finde anvendelse på enheder, der beslutter eller er bundet af andre relevante lovgivningsmæssige eller ikkelovgivningsmæssige ordninger til at beregne og videregive oplysninger om drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester, der starter eller slutter på Unionens område. Dette omfatter følgelig tjenester, hvis oprindelsessted eller bestemmelsessted er beliggende i et tredjeland.	(8) På trods af fordele, som følger af en øget gennemsigtighed af transporttjenesters præstation, vil en obligatorisk anvendelse af denne forordning på alle enheder, der udbyder transporttjenester på EU-markedet, være uforholdsmæssig og føre til for store omkostninger og byrder. Denne forordning bør derfor kun finde anvendelse på enheder, der beslutter eller er bundet af andre relevante lovgivningsmæssige eller ikkelovgivningsmæssige ordninger til at beregne og videregive oplysninger om drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester, der starter eller slutter på Unionens område. Dette omfatter følgelig tjenester, hvis oprindelsessted eller bestemmelsessted er beliggende i et tredjeland. ***Fremtidige udviklinger og revisioner bør sigte mod at udvide den obligatoriske anvendelse af forordningen og samtidig tage højde for SMV'ers behov og begrænsninger.***

Or. en

Ændringsforslag 42
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas, Maria Grapini

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) På trods af fordele, som følger af en øget gennemsigtighed af transporttjenesters præstation, vil en obligatorisk anvendelse af denne forordning på alle enheder, der udbyder transporttjenester på EU-markedet, være uforholdsmæssig og føre til for store omkostninger og byrder. Denne forordning bør derfor kun finde anvendelse på enheder, der beslutter eller er bundet af andre relevante lovgivningsmæssige eller ikkelovgivningsmæssige ordninger til at beregne og videregive oplysninger om drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester, der starter eller slutter på Unionens område. Dette omfatter følgelig tjenester, hvis oprindelsessted eller bestemmelsessted er beliggende i et tredjeland.	(8) På trods af fordele, som følger af en øget gennemsigtighed af transporttjenesters præstation, vil en obligatorisk anvendelse af denne forordning på alle enheder, der udbyder transporttjenester på EU-markedet, være uforholdsmæssig og føre til for store omkostninger og byrder. Denne forordning bør derfor kun finde anvendelse på enheder, der beslutter eller er bundet af andre relevante lovgivningsmæssige eller ikkelovgivningsmæssige ordninger til at beregne og videregive oplysninger om drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester, der starter eller slutter på Unionens område. Dette omfatter følgelig tjenester, hvis oprindelsessted eller bestemmelsessted er beliggende i et tredjeland***, og som udbydes af enheder etableret i tredjelande, hvorpå denne forordning således også finder anvendelse***.

Or. en

Begrundelse

Forslagets anvendelsesområde omfatter oprindelsessteder eller bestemmelsessteder i et tredjeland, men det fremgår ikke klart, om enheder i tredjelande vil have adgang og de nødvendige ressourcer til på fornuftig vis at beregne og videregive data om drivhusgasemissioner.

Ændringsforslag 43
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Massimiliano Salini

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) På trods af fordele, som følger af en	(8) På trods af fordele, som følger af en

øget gennemsigtighed af transporttjenesters præstation, vil en obligatorisk anvendelse af denne forordning på alle enheder, der udbyder transporttjenester på EU-markedet, være uforholdsmæssig og føre til for store omkostninger og byrder. Denne forordning bør derfor kun finde anvendelse på enheder, der beslutter eller er bundet af andre relevante lovgivningsmæssige eller ikkelovgivningsmæssige ordninger til at beregne og videregive oplysninger om drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester, der starter ***eller*** slutter på Unionens område. ***Dette omfatter følgelig tjenester, hvis oprindelsessted eller bestemmelsessted er beliggende i et tredjeland.***

øget gennemsigtighed af transporttjenesters præstation, vil en obligatorisk anvendelse af denne forordning på alle enheder, der udbyder transporttjenester på EU-markedet, være uforholdsmæssig og føre til for store omkostninger og byrder. Denne forordning bør derfor kun finde anvendelse på enheder, der beslutter eller er bundet af andre relevante lovgivningsmæssige eller ikkelovgivningsmæssige ordninger til at beregne og videregive oplysninger om drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester, der starter ***og*** slutter på Unionens område.

Or. en

Ændringsforslag 44
Nicola Danti

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) På trods af fordele, som følger af en øget gennemsigtighed af transporttjenesters præstation, vil en obligatorisk anvendelse af denne forordning på alle enheder, der udbyder transporttjenester på EU-markedet, være uforholdsmæssig og føre til for store omkostninger og byrder. Denne forordning bør derfor kun finde anvendelse på enheder, der beslutter eller er bundet af andre relevante lovgivningsmæssige eller ikkelovgivningsmæssige ordninger til at beregne og videregive oplysninger om drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester, der starter eller slutter på Unionens område. Dette omfatter følgelig tjenester, hvis oprindelsessted eller bestemmelsessted er beliggende i et tredjeland.	(8) På trods af fordele, som følger af en øget gennemsigtighed af transporttjenesters præstation, vil en obligatorisk anvendelse af denne forordning på alle enheder, der udbyder transporttjenester på EU-markedet, være uforholdsmæssig og føre til for store omkostninger og byrder. Denne forordning bør derfor kun finde anvendelse på enheder, der beslutter eller er bundet af andre relevante lovgivningsmæssige eller ikkelovgivningsmæssige ordninger til at beregne og videregive oplysninger om drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester, der starter***, standser undervejs*** eller slutter på Unionens område. Dette omfatter følgelig tjenester, hvis oprindelsessted eller bestemmelsessted er beliggende i et

tredjeland.

Or. en

Begrundelse

Medtagelsen af formuleringen "standser undervejs" skal forhindre, at transportvirksomheder fra tredjelande opnår en konkurrencemæssig fordel, samt at de lige vilkår trues, og at EU-transporttjenesters konkurrencedygtighed dermed undergraves.

Ændringsforslag 45
Silvia Modig, Elena Kountoura

Forslag til forordning
Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(8a) Fremtidige ændringer og revisioner af denne forordning bør have til formål at inddrage luftforurenende stoffer i anvendelsesområdet. Det skønnes, at luftforurening var årsagen til over 300 000 for tidligere dødsfald i EU-28 i 2018[54a] og har forværret eksisterende sygdomme og forårsaget nye sygdomme. Transportsektoren tegner sig for en stor del af luftforureningen, især i byområder. Inddragelsen af luftforurenende stoffer i denne forordning ville bidrage til at skabe incitamenter til adfærdsændringer blandt offentlige organer, virksomheder og andre kunder med henblik på at reducere de luftforurenende emissioner fra transporttjenester, især når køb foretages helt eller delvist med offentlige midler, gennem udbredelse og anvendelse af sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata.
	[54a] Det Europæiske Miljøagenturs rapport om luftkvaliteten i Europa i 2020.

Or. en

Ændringsforslag 46
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(9) ***Denne forordning bør ikke finde anvendelse på*** dataformidlere, som f.eks. dem, der udbyder multimodale digitale mobilitetstjenester, ***hvis de*** ikke direkte ***beregner*** oplysninger om drivhusgasemissioner fra transporttjenester, men ***kun videregiver*** oplysninger om sådanne emissioner fra en berørt enhed eller en anden relevant juridisk eller fysisk person. Dataformidlerne bør ***dog*** være bundet af relevante regler vedrørende formidling og gennemsigtighed af de videregivne drivhusgasemissionsdata for at sikre sammenlignelighed af sådanne data på markedet.	(9) Dataformidlere, som f.eks. dem, der udbyder multimodale digitale mobilitetstjenester, ***såvel som digitale navigationstjenester og ruteplanlægningstjenester, kan*** ikke direkte ***beregne*** oplysninger om drivhusgasemissioner fra transporttjenester, men ***de bør videregive*** oplysninger om sådanne emissioner fra en berørt enhed eller en anden relevant juridisk eller fysisk person. Dataformidlerne bør ***derfor*** være bundet af relevante regler vedrørende formidling og gennemsigtighed af de videregivne drivhusgasemissionsdata for at sikre sammenlignelighed af sådanne data på markedet ***og på tværs af transportformer***. ***Dataformidlere omfatter tjenester, der kombinerer data fra forskellige berørte enheder, f.eks. dem, der tilbyder multimodal transport eller rejser med flere forskellige transportmidler, forudsat at de ikke på nogen måde ændrer de oprindelige data, og at de oprindelige data allerede er certificeret i henhold til denne forordning.***

Or. en

Ændringsforslag 47
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 9 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(9a) For at give brugere på alle niveauer, herunder passagerer, mulighed for reel multimodal sammenligning bør

det sikres, at der er adgang til data om de faktiske emissioner ved kørsel med personbil. Brugen af data i køretøjer, sammen med digitale navigationstjenester, bør sikre tilstrækkeligt nøjagtige oplysninger. Hver beregnet rute i et navigations- eller ruteplanlægningssystem bør indeholde oplysninger om de forventede emissioner, under hensyntagen til type køretøj, og den enkelte kvittering for optankning eller opladning bør indeholde oplysninger om de emissioner, der er forbundet med det anvendte brændstof eller den anvendte elektricitet og de gennemsnitlige emissioner og emissionsintensiteten i forbindelse med forbruget af det brændstof eller den elektricitet, køretøjet er blevet tilført ved optankning eller opladning. Originaludstyrsfabrikanter (OEM'er) bør, ud over at implementere og give den nødvendige frie adgang til data i køretøjer til sådanne formål for private brugere, såvel som SMV'er, også stille klare oplysninger til rådighed om den forventede gennemsnitlige emissionsintensitet, opdelt efter vejtype, til potentielle kunder, når de sælger deres køretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 48
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) Denne forordning ***bør ikke finde anvendelse***, ***hvis beregningen*** og ***videregivelsen af*** oplysninger ***om drivhusgasemissioner foretages samlet. Dette omfatter situationer, hvor*** obligatorisk offentliggørelse om miljørelaterede oplysninger med henblik på	(10) ***De data, der genereres ved anvendelsen af*** denne forordning, ***kan samles*** og ***kombineres med yderligere*** oplysninger ***med henblik på*** obligatorisk offentliggørelse om miljørelaterede oplysninger med henblik på bæredygtighedsrapportering og

bæredygtighedsrapportering og udarbejdelse af miljøregnskaber til statistiske formål ***er*** afledt af andre EU-regler, som f.eks. dem, der er fastsat i direktivet om virksomheders bæredygtighedsrapportering[55] og forordningen om europæiske miljøøkonomiske regnskaber[56]. ***Omvendt kan*** oplysninger, der er opnået på grundlag af denne forordning, bidrage til udarbejdelsen af konsoliderede emissionsrapporter, der kræves i henhold til anden gældende EU-lovgivning, forudsat at de respektive metoder og de indsamlede data er tilstrækkeligt kompatible.	udarbejdelse af miljøregnskaber til statistiske formål afledt af andre EU-regler, som f.eks. dem, der er fastsat i direktivet om virksomheders bæredygtighedsrapportering[55] og forordningen om europæiske miljøøkonomiske regnskaber[56]. Oplysninger, der er opnået på grundlag af denne forordning, ***kan*** bidrage til udarbejdelsen af konsoliderede emissionsrapporter, der kræves i henhold til anden gældende EU-lovgivning, forudsat at de respektive metoder og de indsamlede data er tilstrækkeligt kompatible.
[55] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2464 af 14. december 2022 om ændring af forordning (EU) nr. 537/2014, direktiv 2004/109/EF, direktiv 2006/43/EF og direktiv 2013/34/EU for så vidt angår virksomheders bæredygtighedsrapportering (EUT L 322 af 16.12.2022, s. 15).	[55] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2464 af 14. december 2022 om ændring af forordning (EU) nr. 537/2014, direktiv 2004/109/EF, direktiv 2006/43/EF og direktiv 2013/34/EU for så vidt angår virksomheders bæredygtighedsrapportering (EUT L 322 af 16.12.2022, s. 15).
[56] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 691/2011 af 6. juli 2011 om europæiske miljøøkonomiske regnskaber (EUT L 192 af 22.7.2011, s. 1).	[56] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 691/2011 af 6. juli 2011 om europæiske miljøøkonomiske regnskaber (EUT L 192 af 22.7.2011, s. 1).

Or. en

Ændringsforslag 49
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(10a) Denne forordning bør bringes i overensstemmelse med de europæiske standarder for bæredygtighedsrapportering (ESRS), som er et vigtigt element i direktivet om virksomheders bæredygtighedsrapportering (CSRD), og

med anden gældende EU-lovgivning for at forhindre uregelmæssigheder i en transporttjenestes indberetning af drivhusgasemissioner. Anprisninger fremsat på grundlag af outputdata indberettet i overensstemmelse med denne forordning bør være fuldt ud i overensstemmelse med direktiv (EU) (...)/(...) om underbygning og kommunikation af udtrykkelige miljøanprisninger (direktivet om grønne anprisninger) og direktiv (...)/(...) om ændring af direktiv 2005/29/EF og 2011/83/EU for så vidt angår styrkelse af forbrugernes rolle i den grønne omstilling gennem bedre beskyttelse mod urimelig praksis og bedre oplysning.

Or. en

Ændringsforslag 50
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Forslag til forordning
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(10a) Denne forordning bør bringes i overensstemmelse med de europæiske standarder for bæredygtighedsrapportering (ESRS), som er et vigtigt element i direktivet om virksomheders bæredygtighedsrapportering (CSRD), og med anden gældende EU-lovgivning for at forhindre uregelmæssigheder i en transporttjenestes indberetning af drivhusgasemissioner. Anprisninger fremsat på grundlag af outputdata indberettet i overensstemmelse med denne forordning bør være fuldt ud i overensstemmelse med direktiv (EU) (...)/(...) om underbygning og kommunikation af udtrykkelige miljøanprisninger (direktivet om grønne anprisninger) og direktiv (...)/(...) om

ændring af direktiv 2005/29/EF og 2011/83/EU for så vidt angår styrkelse af forbrugernes rolle i den grønne omstilling gennem bedre beskyttelse mod urimelig praksis og bedre oplysning.

Or. en

Ændringsforslag 51
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Forslag til forordning
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(10a) Der bør foretages en livscyklusbaseret vurdering, som bør omfatte emissioner fra oliekilde til hjul, emissioner, der frigives i forbindelse med transport, konstruktion af infrastruktur, produktion af køretøjer, forbrug af andre materialer, vand og bortskaffelse, når køretøjet er udtjent. Livscyklustilgangen skal forhindre eventuel vildledning og ufuldstændig opgørelse af emissionerne fra transporttjenester.

Or. en

Ændringsforslag 52
Jan-Christoph Oetjen, Caroline Nagtegaal

Forslag til forordning
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(10a) Denne forordning bør bringes i overensstemmelse med de europæiske standarder for bæredygtighedsrapportering (ESRS), som er et vigtigt element i direktivet om virksomheders

bæredygtighedsrapportering (CSRD), for at forhindre uregelmæssigheder i en transporttjenestes indberetning af drivhusgasemissioner.

Or. en

Begrundelse

Hvis de europæiske standarder for bæredygtighedsrapportering ikke harmoniseres med CountEmissions EU, er der en risiko for, at der skabes et kludetæppe af rapporteringsmetoder.

Ændringsforslag 53
Nicola Danti

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) En korrekt metode til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester er et af de centrale aspekter af den harmoniserede EU-ramme, der er fastsat i denne forordning. Metoden bør sikre, at de emissionsberegninger, der foretages på tværs af en transportkæde, giver sammenlignelige og nøjagtige drivhusgasemissionsdata, idet der følges et enkelt sæt trin. I metoden bør der også tages tilstrækkeligt hensyn til transportmarkedets behov, så unødvendig kompleksitet og uforholdsmæssigt store byrder og omkostninger undgås, og interessenterne vil tage metoden til sig.	(11) En korrekt metode til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester er et af de centrale aspekter af den harmoniserede EU-ramme, der er fastsat i denne forordning. Metoden bør sikre, at de emissionsberegninger, der foretages på tværs af en transportkæde, giver sammenlignelige og nøjagtige drivhusgasemissionsdata, idet der følges et enkelt sæt trin. I metoden bør der også tages tilstrækkeligt hensyn til transportmarkedets behov, så unødvendig kompleksitet og uforholdsmæssigt store byrder og omkostninger***, især for SMV'er,*** undgås, og interessenterne vil tage metoden til sig.

Or. en

Ændringsforslag 54
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Forslag til forordning

Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) En korrekt metode til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester er et af de centrale aspekter af den harmoniserede EU-ramme, der er fastsat i denne forordning. Metoden bør sikre, at de emissionsberegninger, der foretages på tværs af en transportkæde, giver sammenlignelige og nøjagtige drivhusgasemissionsdata, idet der følges et enkelt sæt trin. I metoden bør der også tages tilstrækkeligt hensyn til transportmarkedets behov, så unødvendig kompleksitet og uforholdsmæssigt store byrder og omkostninger undgås, og interessenterne vil tage metoden til sig.	(11) En korrekt metode til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester ***i hele deres livscyklus*** er et af de centrale aspekter af den harmoniserede EU-ramme, der er fastsat i denne forordning. Metoden bør sikre, at de emissionsberegninger, der foretages på tværs af en transportkæde, giver sammenlignelige og nøjagtige drivhusgasemissionsdata, idet der følges et enkelt sæt trin. I metoden bør der også tages tilstrækkeligt hensyn til transportmarkedets behov, så unødvendig kompleksitet og uforholdsmæssigt store byrder og omkostninger undgås, og interessenterne vil tage metoden til sig.

Or. en

Ændringsforslag 55
Aurélia Beigneux

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) EN ISO-standarden 14083:2023, som blev offentliggjort af Den Europæiske Standardiseringsorganisation[57] i april 2023, og som gennemfører ISO-standard 14083:2023, er valgt som referencemetode i forbindelse med beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i henhold til denne forordning. Analyser har vist, at ISO-standard 14083:2023 er den mest relevante og proportionale med hensyn til at nå målene i denne forordning. Kvantificeringen af emissioner foretages på et grundlag fra oliekilde til hjul, hvilket omfatter drivhusgasemissioner fra energiforsyningen til og anvendelsen af køretøjer under transport- og knudepunktsoperationer.	(12) EN ISO-standarden 14083:2023, som blev offentliggjort af Den Europæiske Standardiseringsorganisation[57] i april 2023, og som gennemfører ISO-standard 14083:2023, er valgt som referencemetode i forbindelse med beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i henhold til denne forordning. Analyser har vist, at ISO-standard 14083:2023 er den mest relevante og proportionale med hensyn til at nå målene i denne forordning. Kvantificeringen af emissioner foretages på et grundlag fra oliekilde til hjul, hvilket omfatter drivhusgasemissioner fra energiforsyningen til og anvendelsen af køretøjer under transport- og knudepunktsoperationer. ***I denne såkaldte***

	"fra oliekilde til hjul"-tilgang er det derfor meget kompliceret at fastslå emissionsniveauet i tilknytning til livscyklussen for den energi, der anvendes inden for transport, fra produktions- eller forarbejdningsformen, uden at risikere at inkriminere de transportvirksomheder, der bruger denne energi, systematisk. Derfor er det hensigtsmæssigt at adskille den del af drivhusgasemissionerne, der produceres under fremstillingen af den energi, der skal bruges i transportkøretøjerne, dvs. før de stilles til rådighed på tankstationer og i ladestandere.
[57] https://www.cencenelec.eu	[57] https://www.cencenelec.eu

Or. fr

Begrundelse

I denne "fra oliekilde til hjul"-tilgang skal livscyklussen for energi eller brændstoffer adskilles på tidspunktet for produktionen af dem, endnu inden de markedsføres på tankstationer eller i ladestandere. Transportørerne er blot brugere af denne energi, og de kan derfor ikke holdes ansvarlige for de drivhusgasemissioner, der måtte være blevet frembragt i løbet af fremstillings- eller forarbejdningsprocessen, inden de blev distribueret til tankstationerne.

Ændringsforslag 56
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) EN ISO-standarden 14083:2023, som blev offentliggjort af Den Europæiske Standardiseringsorganisation[57] i april 2023, og som gennemfører ISO-standard 14083:2023, er valgt som referencemetode i forbindelse med beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i henhold til denne forordning. Analyser har vist, at ISO-standard 14083:2023 er	(12) EN ISO-standarden 14083:2023, som blev offentliggjort af Den Europæiske Standardiseringsorganisation[57] i april 2023, og som gennemfører ISO-standard 14083:2023, er valgt som referencemetode i forbindelse med beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i henhold til denne forordning. Analyser har vist, at ISO-standard 14083:2023 er

den mest relevante og proportionale med hensyn til at nå målene i denne forordning. Kvantificeringen af emissioner foretages på et grundlag fra oliekilde til hjul, hvilket omfatter drivhusgasemissioner fra energiforsyningen til og anvendelsen af køretøjer under transport- og knudepunktsoperationer.

[57] https://www.cencenelec.eu.

den mest relevante og proportionale med hensyn til at nå målene i denne forordning. Kvantificeringen af emissioner foretages på et grundlag fra oliekilde til hjul, hvilket omfatter drivhusgasemissioner fra energiforsyningen til og anvendelsen af køretøjer under transport- og knudepunktsoperationer. ***Kvantificeringen omfatter ikke emissioner fra produktion, vedligeholdelse og bortskaffelse af køretøjer og er derfor ufuldstændig.***

[57] https://www.cencenelec.eu.

Or. en

Ændringsforslag 57
Silvia Modig, Elena Kountoura

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) EN ISO-standarden 14083:2023, som blev offentliggjort af Den Europæiske Standardiseringsorganisation[57] i april 2023, og som gennemfører ISO-standard 14083:2023, er valgt som referencemetode i forbindelse med beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i henhold til denne forordning. Analyser har vist, at ISO-standard 14083:2023 er den mest relevante og proportionale med hensyn til at nå målene i denne forordning. Kvantificeringen af emissioner foretages på et grundlag fra oliekilde til hjul, hvilket omfatter drivhusgasemissioner fra energiforsyningen til og anvendelsen af køretøjer under transport- og knudepunktsoperationer.	(12) EN ISO-standarden 14083:2023, som blev offentliggjort af Den Europæiske Standardiseringsorganisation[57] i april 2023, og som gennemfører ISO-standard 14083:2023, er valgt som referencemetode i forbindelse med beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i henhold til denne forordning. Analyser har vist, at ISO-standard 14083:2023 er den mest relevante og proportionale med hensyn til at nå målene i denne forordning. Kvantificeringen af emissioner foretages på et grundlag fra oliekilde til hjul, hvilket omfatter drivhusgasemissioner fra energiforsyningen til og anvendelsen af køretøjer under transport- og knudepunktsoperationer. ***Kommissionen bør give gratis adgang til denne ISO-standard.***
[57] https://www.cencenelec.eu.	[57] https://www.cencenelec.eu.

Or. en

Ændringsforslag 58
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) EN ISO-standarden 14083:2023, som blev offentliggjort af Den Europæiske Standardiseringsorganisation[57] i april 2023, og som gennemfører ISO-standard 14083:2023, er valgt som referencemetode i forbindelse med beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i henhold til denne forordning. Analyser har vist, at ISO-standard 14083:2023 er den mest relevante og proportionale med hensyn til at nå målene i denne forordning. Kvantificeringen af emissioner ***foretages på et grundlag fra oliekilde til hjul, hvilket*** omfatter drivhusgasemissioner fra energiforsyningen til og anvendelsen af køretøjer under transport- og knudepunktsoperationer.	(12) EN ISO-standarden 14083:2023, som blev offentliggjort af Den Europæiske Standardiseringsorganisation[57] i april 2023, og som gennemfører ISO-standard 14083:2023, er valgt som referencemetode i forbindelse med beregning af drivhusgasemissioner ***fra oliekilde til hjul*** fra transporttjenester i henhold til denne forordning. Analyser har vist, at ISO-standard 14083:2023 er den mest relevante og proportionale med hensyn til at nå målene i denne forordning. Kvantificeringen af emissioner omfatter drivhusgasemissioner fra energiforsyningen til og anvendelsen af køretøjer under transport- og knudepunktsoperationer.
[57] https://www.cencenelec.eu.	[57] https://www.cencenelec.eu.

Or. en

Ændringsforslag 59
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) EN ISO-standarden 14083:2023, som blev offentliggjort af Den Europæiske Standardiseringsorganisation[57] i april 2023, og som gennemfører ISO-standard	(12) EN ISO-standarden 14083:2023, som blev offentliggjort af Den Europæiske Standardiseringsorganisation[57] i april 2023, og som gennemfører ISO-standard

14083:2023, ***er valgt som referencemetode*** i forbindelse med beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i henhold til denne forordning. ***Analyser har vist, at*** ISO-standard 14083:2023 ***er den mest relevante og proportionale med hensyn til at nå*** målene i denne forordning. Kvantificeringen af emissioner foretages på et grundlag fra oliekilde til hjul, hvilket omfatter drivhusgasemissioner fra energiforsyningen til og anvendelsen af køretøjer under transport- og knudepunktsoperationer.	14083:2023, ***bør være referencemetoden*** i forbindelse med beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i henhold til denne forordning. ISO-standard 14083:2023 ***opfylder*** målene i denne forordning***, herunder en hurtig markedsudbredelse og sammenlignelige data***. Kvantificeringen af emissioner foretages på et grundlag fra oliekilde til hjul, hvilket omfatter drivhusgasemissioner fra energiforsyningen til og anvendelsen af køretøjer under transport- og knudepunktsoperationer.
[57] https://www.cencenelec.eu.	[57] https://www.cencenelec.eu.

Or. en

Ændringsforslag 60
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(12a) Kommissionen bør undersøge muligheden for at udvide anvendelsesområdet for referencemetoden i forbindelse med beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i den nærmeste fremtid for at give mulighed for beregning og rapportering af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i hele deres livscyklus, navnlig i forbindelse med produktion, vedligeholdelse og bortskaffelse af køretøjer, konstruktion, vedligeholdelse og brug af infrastruktur og tilsvarende klimavirkninger af ikke-CO_2-relaterede emissioner fra luftfart. I denne henseende bør Kommissionen overveje eksisterende tiltag såsom ISO 14067:2018 og produktkategoriregler på transportområdet som led i det internationale MVD-system

(miljøvaredeklaration).

Or. en

Ændringsforslag 61
Nicola Danti

Forslag til forordning
Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(12a) Kommissionen bør i samarbejde med Den Europæiske Standardiseringsorganisation og medlemsstaternes nationale standardiseringsorganer bestræbe sig på at give transportsektoren gratis adgang til ISO-standard 14083:2023 eller til den tilsvarende europæiske standard EN ISO 14083:2023 for små og mellemstore virksomheder ("SMV'er") som defineret i Kommissionens henstilling 2003/361/EF. Standarderne bør stilles til rådighed i den autentiske udgave såvel som på alle EU's officielle sprog for at gøre forordningen mere tilgængelig for dem, som den gælder for.

Or. en

Ændringsforslag 62
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Der bør lægges vægt på ikke at afvige fra de oprindelige metodevalg i EN ISO-standard 14083:2023, så uoverensstemmelser i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester på markedet undgås, navnlig for så vidt	(13) Der bør ***dog*** lægges vægt på ikke at afvige fra de oprindelige metodevalg i EN ISO-standard 14083:2023, så uoverensstemmelser i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester på markedet undgås, navnlig for så vidt

angår internationale transportkæder. ***Fra tid til anden bør*** behovet for en eventuel tilpasning af EN ISO 14083:2023 i lyset af Unionens politikker og fremtidige ændringer af standarden, som Den Europæiske Standardiseringsorganisation eller et andet kompetent organ måtte foretage, imidlertid vurderes. Hvis en sådan vurdering ***viser***, at der er risiko for, at visse dele af standarden kan skabe unødige ubalancer i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i specifikke markedssegmenter eller føre til uoverensstemmelser mellem standarden og målene i denne forordning eller anden gældende EU-ret, kan Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne overveje at anmode Den Europæiske Standardiseringsorganisation om at revidere standarden behørigt eller beslutte at udelukke den pågældende del af standarden fra denne forordnings anvendelsesområde.	angår internationale transportkæder. Behovet for en eventuel tilpasning af EN ISO 14083:2023 i lyset af Unionens politikker***, herunder kommende lovgivning,*** og fremtidige ændringer af standarden, som Den Europæiske Standardiseringsorganisation eller et andet kompetent organ måtte foretage, ***bør*** imidlertid vurderes ***regelmæssigt***. Hvis en sådan vurdering ***konkluderer***, at der er risiko for, at visse dele af standarden kan skabe unødige ubalancer i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i specifikke markedssegmenter eller føre til uoverensstemmelser mellem standarden og målene i denne forordning eller anden gældende EU-ret, ***navnlig med hensyn til at sikre passende tilpasning til det bindende mål i henhold til EU-lovgivningen, jf. forordning (EU) 2021/1119, om at reducere EU's nettodrivhusgasemissioner med mindst 55 % senest i 2030 sammenlignet med niveauerne i 1990 og målet om at opnå klimaneutralitet for økonomien som helhed senest i 2050,*** kan Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne overveje at anmode Den Europæiske Standardiseringsorganisation om at revidere standarden behørigt eller beslutte at udelukke den pågældende del af standarden fra denne forordnings anvendelsesområde. ***I den forbindelse bør Kommissionen tage behørigt hensyn til anden relevant EU-lovgivning, herunder direktiv (EU) 2023/2413, forordning (EU) 2015/757 og forordning (EU) 2023/2405, herunder den ikke-CO_2-relaterede dimension heraf.***
	Or. en

Ændringsforslag 63
Pascal Canfin

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Der bør lægges vægt på ikke at afvige fra de oprindelige metodevalg i EN ISO-standard 14083:2023, så uoverensstemmelser i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester på markedet undgås, navnlig for så vidt angår internationale transportkæder. Fra tid til anden bør behovet for en eventuel tilpasning af EN ISO 14083:2023 i lyset af Unionens politikker og fremtidige ændringer af standarden, som Den Europæiske Standardiseringsorganisation eller et andet kompetent organ måtte foretage, imidlertid vurderes. Hvis en sådan vurdering viser, at der er risiko for, at visse dele af standarden kan skabe unødige ubalancer i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i specifikke markedssegmenter eller føre til uoverensstemmelser mellem standarden og målene i denne forordning eller anden gældende EU-ret, kan Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne overveje at anmode Den Europæiske Standardiseringsorganisation om at revidere standarden behørigt eller beslutte at udelukke den pågældende del af standarden fra denne forordnings anvendelsesområde.	(13) Der bør lægges vægt på ikke at afvige fra de oprindelige metodevalg i EN ISO-standard 14083:2023, så uoverensstemmelser i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester på markedet undgås, navnlig for så vidt angår internationale transportkæder. Fra tid til anden bør behovet for en eventuel tilpasning af EN ISO 14083:2023 i lyset af Unionens politikker og fremtidige ændringer af standarden, som Den Europæiske Standardiseringsorganisation eller et andet kompetent organ måtte foretage, imidlertid vurderes. Hvis en sådan vurdering viser, at der er risiko for, at visse dele af standarden kan skabe unødige ubalancer i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i specifikke markedssegmenter eller føre til uoverensstemmelser mellem standarden og målene i denne forordning eller anden gældende EU-ret, kan Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne overveje at anmode Den Europæiske Standardiseringsorganisation om at revidere standarden behørigt eller beslutte at udelukke den pågældende del af standarden fra denne forordnings anvendelsesområde. ***En ændring af standarden eller en af dens komponenter, som skaber en åbenlys risiko for uforenelighed med målene i denne forordning og anden gældende EU-lovgivning, navnlig med Unionens langsigtede klimamål og mellemliggende mål som fastsat i forordning (EU) 2021/1119 og anden EU-klimalovgivning, bør være udelukket.***
	Or. en

Ændringsforslag 64
Silvia Modig, Elena Kountoura

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Der bør lægges vægt på ikke at afvige fra de oprindelige metodevalg i EN ISO-standard 14083:2023, så uoverensstemmelser i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester på markedet undgås, navnlig for så vidt angår internationale transportkæder. Fra tid til anden bør behovet for en eventuel tilpasning af EN ISO 14083:2023 i lyset af Unionens politikker og fremtidige ændringer af standarden, som Den Europæiske Standardiseringsorganisation eller et andet kompetent organ måtte foretage, imidlertid vurderes. Hvis en sådan vurdering viser, at der er risiko for, at visse dele af standarden kan skabe unødige ubalancer i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i specifikke markedssegmenter eller føre til uoverensstemmelser mellem standarden og målene i denne forordning eller anden gældende EU-ret, kan Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne overveje at anmode Den Europæiske Standardiseringsorganisation om at revidere standarden behørigt eller beslutte at udelukke den pågældende del af standarden fra denne forordnings anvendelsesområde.	(13) Der bør lægges vægt på ikke at afvige fra de oprindelige metodevalg i EN ISO-standard 14083:2023, så uoverensstemmelser i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester på markedet undgås, navnlig for så vidt angår internationale transportkæder. Fra tid til anden bør behovet for en eventuel tilpasning af EN ISO 14083:2023 i lyset af Unionens politikker og fremtidige ændringer af standarden, som Den Europæiske Standardiseringsorganisation eller et andet kompetent organ måtte foretage, imidlertid vurderes. ***Det er særlig relevant at vurdere eventuelle yderligere elementer og præciseringer med henblik på at styrke standardens positive miljøvirkninger.*** Hvis en sådan vurdering viser, at der er risiko for, at visse dele af standarden kan skabe unødige ubalancer i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i specifikke markedssegmenter eller føre til uoverensstemmelser mellem standarden og målene i denne forordning eller anden gældende EU-ret, kan Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne overveje at anmode Den Europæiske Standardiseringsorganisation om at revidere standarden behørigt eller beslutte at udelukke den pågældende del af standarden fra denne forordnings anvendelsesområde.

Or. en

Ændringsforslag 65
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Forslag til forordning
Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(13a) Der bør udvikles en metode til beregning af emissionerne i hele livscyklussen i forbindelse med konstruktion af infrastruktur, der bruges af køretøjet, og emissionerne i forbindelse med produktion, vedligeholdelse og bortskaffelse af køretøjet. Kommissionen kan tage højde for internationale standarder som ISO 14067, som er i overensstemmelse med internationale standarder på området livscyklusvurdering (ISO 14040 og ISO 14044), det internationale MVD-system, produktkategoriregler på transportområdet eller europæiske standarder for bæredygtighedsrapportering og Kommissionens miljøaftryksmetoder. Livscyklusmetoden bør indføres ved hjælp af en delegeret retsakt.

Or. en

Ændringsforslag 66
Silvia Modig, Elena Kountoura

Forslag til forordning
Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(13a) EN ISO-standard 14083:2023 har sine begrænsninger, navnlig det forhold, at den ikke tager højde for drivhusgasemissioner fra hele transporttjenestens livscyklus. I forbindelse med kommende ændringer af forordningen bør de forskellige muligheder overvejes, og målet bør være at anvende en referencemetode, der tager hensyn til drivhusgasemissionerne i hele transporttjenestens livscyklus.

Or. en

Ændringsforslag 67
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Forslag til forordning
Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(13a) For at undgå at stille køretøjer og materialer produceret i Europa konkurrencemæssigt ufordelagtigt bør Kommissionen medregne emissioner fra produktion og bortskaffelse af køretøjer. Kommissionen bør, i samarbejde med medlemsstaterne, anmode Den Europæiske Standardiseringsorganisation om at revidere standarden i overensstemmelse hermed, når metoden er udarbejdet.

Or. en

Ændringsforslag 68
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(14) For at undgå spredning af unøjagtige oplysninger på markedet kan der opstå et behov for at præcisere referencemetoden med hensyn til drivhusgasemissionsrelevante parametre og antagelser, der benyttes til at beregne emissionerne, før en tjeneste leveres. Det samme gælder for andre relevante tekniske parametre vedrørende tildeling af emissioner eller aggregering af dataelementer, hvis anvendelsen af disse parametre ikke er udtrykkeligt præciseret i metoden.	(14) For at undgå spredning af unøjagtige oplysninger på markedet kan der opstå et behov for at præcisere referencemetoden med hensyn til drivhusgasemissionsrelevante parametre og antagelser, der benyttes til at beregne emissionerne, før en tjeneste leveres. Det samme gælder for ***deling af primære data om de enkelte anvendte typer, opdelt efter transportkædeelement, hvis det er relevant, og*** andre relevante tekniske parametre vedrørende tildeling af emissioner eller aggregering af dataelementer, hvis anvendelsen af disse

parametre ikke er udtrykkeligt præciseret i metoden.

Or. en

Ændringsforslag 69
Nicola Danti

Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(15) Der kan anvendes forskellige typer inputdata, herunder primære data og sekundære data, til at beregne drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Anvendelsen af primære data giver det mest pålidelige og nøjagtige resultat og bør derfor prioriteres for at sikre en gradvis udbredelse af sådanne data i procedurerne for beregning af drivhusgasemissioner. Primære data kan ***imidlertid*** være uopnåelige eller uoverkommeligt dyre for ***visse interessenter***, ***navnlig*** SMV'er. Derfor bør det være tilladt at anvende sekundære data på ***klare*** betingelser.	(15) Der kan anvendes forskellige typer inputdata, herunder primære data og sekundære data, til at beregne drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Anvendelsen af primære data giver det mest pålidelige og nøjagtige resultat og bør derfor prioriteres ***og støttes*** for at sikre en gradvis udbredelse af sådanne data i procedurerne for beregning af drivhusgasemissioner***, hvis anvendelse bør blive obligatorisk fem år efter denne forordnings ikrafttræden***. ***Eftersom*** primære data kan være uopnåelige eller uoverkommeligt dyre for ***små og mellemstore virksomheder***, ***bør*** SMV'er ***imidlertid fritages***. Derfor bør det være tilladt at anvende sekundære data på ***de i denne forordning fastlagte*** betingelser.

Or. en

Ændringsforslag 70
Mario Furore, Maria Angela Danzì

Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(15) Der kan anvendes forskellige typer inputdata, herunder primære data og sekundære data, til at beregne	(15) Der kan anvendes forskellige typer inputdata, herunder primære data og sekundære data, til at beregne

drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Anvendelsen af primære data giver det mest pålidelige og nøjagtige resultat og bør derfor ***prioriteres*** for at sikre en gradvis udbredelse af sådanne data i procedurerne for beregning af drivhusgasemissioner. Primære data kan imidlertid være uopnåelige eller uoverkommeligt dyre for visse interessenter, navnlig SMV'er. Derfor bør det være tilladt at anvende sekundære data på klare betingelser.	drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Anvendelsen af primære data giver det mest pålidelige og nøjagtige resultat og bør derfor ***gøres obligatorisk*** for at sikre en gradvis udbredelse af sådanne data i procedurerne for beregning af drivhusgasemissioner. Primære data kan imidlertid være uopnåelige eller uoverkommeligt dyre for visse interessenter, navnlig SMV'er***, der bør fritages fra forpligtelsen***. Derfor bør det være tilladt ***SMV'er*** at anvende sekundære data på klare betingelser.
	Or. it

Ændringsforslag 71
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(15) Der kan anvendes forskellige typer inputdata, herunder primære data og sekundære data, til at beregne drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Anvendelsen af primære data giver det mest pålidelige ***og*** nøjagtige resultat og bør derfor ***prioriteres for at sikre en gradvis udbredelse af sådanne data*** i procedurerne for beregning af drivhusgasemissioner. Primære data kan imidlertid være uopnåelige ***eller uoverkommeligt dyre*** for ***visse interessenter, navnlig*** SMV'er. Derfor bør det være tilladt at anvende sekundære data på klare betingelser.	(15) Der kan anvendes forskellige typer inputdata, herunder primære data og sekundære data, til at beregne drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Anvendelsen af primære data giver det mest pålidelige***,*** nøjagtige ***og detaljerede*** resultat og bør derfor ***være obligatorisk*** i procedurerne for beregning af drivhusgasemissioner. Primære data kan imidlertid ***i første omgang*** være uopnåelige for SMV'er. Derfor bør det være tilladt ***for SMV'er*** at anvende sekundære data ***i en overgangsperiode på 36 måneder*** på klare betingelser. ***OEM'er bør give SMV'er adgang til data i køretøjer, som er relevante til dette formål.***
	Or. en

Ændringsforslag 72
Silvia Modig, Elena Kountoura

Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(15) Der kan anvendes forskellige typer inputdata, herunder primære data og sekundære data, til at beregne drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Anvendelsen af primære data giver det mest pålidelige og nøjagtige resultat og bør derfor ***prioriteres for at sikre en gradvis udbredelse af sådanne data*** i procedurerne for beregning af drivhusgasemissioner. Primære data kan imidlertid være uopnåelige eller uoverkommeligt dyre for ***visse interessenter, navnlig*** SMV'er. Derfor bør det være tilladt at anvende sekundære data på klare betingelser.	(15) Der kan anvendes forskellige typer inputdata, herunder primære data og sekundære data, til at beregne drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Anvendelsen af primære data giver det mest pålidelige og nøjagtige resultat og bør derfor ***være obligatorisk*** i procedurerne for beregning af drivhusgasemissioner. Primære data kan imidlertid være uopnåelige eller uoverkommeligt dyre for SMV'er. Derfor bør det være tilladt ***for SMV'er*** at anvende sekundære data på klare betingelser.

Or. en

Ændringsforslag 73
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Forslag til forordning
Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(15a) Når en transportarrangør delvist giver en transporttjeneste i underentreprise, bør parterne kunne beslutte, om outputdataene for den del af transporttjenesten, der varetages af underentreprenøren, skal udregnes på grundlag af primære eller sekundære data, uanset hvilken metode transportarrangøren har valgt til beregning af sine egne outputdata.

Or. en

Begrundelse

I situationer, der involverer transporttjenester i underentreprise, bør hovedordremodtageren

være i stand til at acceptere en kombination af primære og sekundære data fra underentreprenører i forbindelse med måling af en transporttjenestes drivhusgasemissioner. Det bør gælde, uanset hvilken metode hovedordremodtageren har valgt til indberetning af drivhusgasemissionerne fra den pågældendes egne vognpark. Hovedordregiveren bør kunne lægge værdierne sammen i forbindelse med indberetningen, uanset hvordan værdierne er udregnet (dvs. baseret på primære eller sekundære data).

Ændringsforslag 74
Nicola Danti

Forslag til forordning
Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(15a) Medlemsstaterne kan indføre incitamenter af administrativ, finansiel eller operationel karakter for at fremme brugen af primære data, og medlemsstaterne bør i denne henseende underrette Kommissionen, når de indfører sådanne incitamenter, således at Kommissionen kan overvåge det indre marked for at sikre, at det er velfungerende, samt sikre lige vilkår.

Or. en

Ændringsforslag 75
Pascal Canfin

Forslag til forordning
Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(15a) For at opnå en mere omfattende brug af primære data bør en medlemsstat dog kunne fastsætte, at anvendelsen af primære data er obligatorisk for transportoperationer på dens område for enheder, hvis antal ansatte overstiger en bestemt tærskel, der er fastsat i national ret, når transporttjenesten starter og slutter på dens område.

Or. en

Ændringsforslag 76
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Forslag til forordning
Betragtning 15 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(15b) Når en transportarrangør, der helt eller delvist giver den konkrete ydelse af en transporttjeneste i underentreprise og beslutter at medregne underleverandørens data om drivhusgasemissioner i sin overordnede beregning, bør den pågældende transportarrangør kunne anvende sekundære data om underentreprenørens/underentreprenørernes transporttjenester. Der bør kunne bruges sekundære data fra en eller flere underentreprenører, selv hvis de primære data bruges til beregning af drivhusgasemissioner fra andre underentreprenørers transporttjenester eller transportarrangørens egen vognpark.

Or. en

Begrundelse

I situationer, der involverer transporttjenester i underentreprise, bør hovedordremodtageren være i stand til at acceptere en kombination af primære og sekundære data fra underentreprenører i forbindelse med måling af en transporttjenestes drivhusgasemissioner. Det bør gælde, uanset hvilken metode hovedordremodtageren har valgt til indberetning af drivhusgasemissionerne fra den pågældendes egne vognpark. Hovedordregiveren bør kunne lægge værdierne sammen i forbindelse med indberetningen, uanset hvordan værdierne er udregnet (dvs. baseret på primære eller sekundære data).

Ændringsforslag 77
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(16) ***Hvad angår sekundære data kan*** drivhusgasemissionerne fra en transporttjeneste beregnes ved hjælp af standardværdier eller modellerede data. Anvendelsen af standardværdier og modellerede data bør imidlertid give nøjagtige og pålidelige oplysninger om en specifik transporttjenestes drivhusgasemissioner, og derfor bør standardværdierne fastsættes og de modellerede data udarbejdes på en neutral og objektiv måde på grundlag af pålidelige kilder og passende parametre.	(16) Drivhusgasemissionerne fra en transporttjeneste ***kan, når det er relevant,*** beregnes ved hjælp af standardværdier eller modellerede data ***("sekundære data")***. Anvendelsen af standardværdier og modellerede data bør imidlertid give nøjagtige og pålidelige oplysninger om en specifik transporttjenestes drivhusgasemissioner, og derfor bør standardværdierne fastsættes og de modellerede data udarbejdes ***og løbende ajourføres*** på en neutral og objektiv måde på grundlag af pålidelige kilder og passende parametre. ***Den foretrukne type database (en database med transportpræstationsdata med peerreferencer) er baseret på regelmæssig indsamling af primære data i en peergruppe med sektorspecifik og geografisk differentiering omregnet til emissionsintensitetsfaktorer, der kan bruges af SMV'er. Databaser og standardværdier, der ville give anledning til undervurdering af de resulterende emissioner sammenlignet med rapportering af primære data, anses for ikke at leve op til kravene i den tekniske kvalitetskontrol. Tekniske kvalitetskontroller bør foretages regelmæssigt.***

Or. en

Ændringsforslag 78
Silvia Modig, Elena Kountoura

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) Der bør derfor oprettes en central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet for at forbedre sammenligneligheden af de	(17) Der bør derfor oprettes en central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet for at forbedre sammenligneligheden af de

drivhusgasemissionsresultater, der opnås i forbindelse med anvendelsen af denne forordning. ***I betragtning af*** de sektormæssige, nationale og regionale specificiteter ved sådanne standardværdier i hele Unionen ***bør andre relevante databaser og datasæt, der drives af*** tredjeparter***, være tilladt*** på betingelse af, at de underkastes en teknisk kvalitetskontrol på EU-plan.

drivhusgasemissionsresultater, der opnås i forbindelse med anvendelsen af denne forordning. ***Kommissionen bør, når den, med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur, opretter og ajourfører databasen, så nøjagtigt som muligt tage højde for*** de sektormæssige, nationale og regionale specificiteter ved sådanne standardværdier i hele Unionen***. Databasen bør omfatte særskilte tabeller for hver transportform.*** Tredjeparter ***bør have mulighed for at bidrage til databasen*** på betingelse af, at de ***indsendte data*** underkastes en teknisk kvalitetskontrol på EU-plan. ***Input fra tredjeparter kan være værdifulde, navnlig med hensyn til at forbedre nøjagtigheden af værdier for de sektormæssige, nationale og regionale specificiteter.***

Or. en

Ændringsforslag 79
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) Der bør derfor oprettes en central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet for at forbedre sammenligneligheden af de drivhusgasemissionsresultater, der opnås i forbindelse med anvendelsen af denne forordning. I betragtning af de sektormæssige, nationale og regionale specificiteter ved sådanne standardværdier i hele Unionen bør andre relevante databaser og datasæt, der drives af tredjeparter, være tilladt på betingelse af, at de underkastes en teknisk kvalitetskontrol på EU-plan.	(17) Der bør derfor oprettes en central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet***, opdelt efter transportform og efter forskellige energibærere samt køretøjer i vognparken,*** for at forbedre sammenligneligheden af de drivhusgasemissionsresultater, der opnås i forbindelse med anvendelsen af denne forordning. ***Denne database bør sikre en tilstrækkelig detaljeringsgrad og afspejle de sektormæssige, nationale og regionale specificiteter i hele Unionen og bør omfatte særskilte tabeller for de enkelte transportformer, den bør ajourføres regelmæssigt, og den nyeste teknologiske udvikling inden for emissionsreduktion***

	bør inddrages så vidt muligt. I betragtning af de sektormæssige, nationale og regionale specificiteter ved sådanne standardværdier i hele Unionen bør andre relevante databaser og datasæt, der drives af tredjeparter, være tilladt ***i en overgangsperiode*** på betingelse af, at de underkastes en teknisk kvalitetskontrol på EU-plan.

Or. en

Ændringsforslag 80
Nicola Danti

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) Der bør derfor oprettes en central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet for at forbedre sammenligneligheden af de drivhusgasemissionsresultater, der opnås i forbindelse med anvendelsen af denne forordning. I betragtning af de sektormæssige, nationale og regionale specificiteter ved sådanne standardværdier i hele Unionen bør andre relevante databaser og datasæt, der drives af tredjeparter, være tilladt på betingelse af, at de underkastes en teknisk kvalitetskontrol på EU-plan.	(17) Der bør derfor oprettes en central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet ***opdelt efter transportform*** for at forbedre sammenligneligheden af de drivhusgasemissionsresultater, der opnås i forbindelse med anvendelsen af denne forordning. I betragtning af de sektormæssige, nationale og regionale specificiteter ved sådanne standardværdier i hele Unionen bør andre relevante databaser og datasæt, der drives af tredjeparter, være tilladt på betingelse af, at de underkastes en teknisk kvalitetskontrol på EU-plan.

Or. en

Ændringsforslag 81
Silvia Modig, Elena Kountoura

Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) Ved bestemmelsen af en transporttjenestes drivhusgasemissionsintensitet skal drivhusgasemissionsfaktorer for transportenergibærere give drivhusgasemissionsskøn, der afspejler den forbrugte energimængde i perspektivet fra oliekilde til hjul. Der bør derfor oprettes en central EU-database over drivhusgasemissionsfaktorer for energibærere for at sikre sammenligneligheden og kvaliteten af inputdata.	(18) Ved bestemmelsen af en transporttjenestes drivhusgasemissionsintensitet skal drivhusgasemissionsfaktorer for transportenergibærere give drivhusgasemissionsskøn, der afspejler den forbrugte energimængde i perspektivet fra oliekilde til hjul. Der bør derfor oprettes en central EU-database over drivhusgasemissionsfaktorer for energibærere for at sikre sammenligneligheden og kvaliteten af inputdata. ***I lyset af de positive virkninger af brugen af nulemissionsteknologier og behovet for at yde støtte til dem på kort sigt bør elektricitets drivhusgasemissionsfaktor tælle som nul. Kommissionen kan overveje muligheden for at tage højde for elektricitets faktiske drivhusgasemissionsfaktor på et senere tidspunkt i forbindelse med revisionen eller udskiftningen af EN ISO-standard 14083:2023 og samtidig sikre, at primære eller sekundære værdier for forskellige brændstoffers drivhusgasemissionsfaktorer nøjagtigt afspejler deres faktiske emissioner.***

Or. en

Ændringsforslag 82
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 18 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(18a) Der bør tilskyndes til en lokalitetsbaseret tilgang, som afhænger af, at der forefindes et sæt ajourførte og nøjagtige intensitetsværdier for de enkelte medlemsstater, ved kvantificeringen af emissionerne i forbindelse med elforbrug på grundlag af ajourførte og nøjagtige

emissionsintensitetsværdier for de enkelte medlemsstater. Der bør desuden anvendes en markedsbaseret tilgang, forudsat at der sikres passende sporbarhed ved hjælp af en kontrakt, der kan akkrediteres, med oprindelsesgarantier. De ved denne forordning oprettede databaser bør bruge tal, der er baseret på en lokalitetsbaseret tilgang.

Or. en

Ændringsforslag 83
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) Udviklingen og vedligeholdelsen af ***EU-databaserne over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet og drivhusgasemissionsfaktorer*** samt den tekniske kvalitetskontrol af eksterne databaser og datasæt, der drives af tredjeparter, bør foretages af et neutralt og kompetent organ, der opererer på EU-plan. Det Europæiske Miljøagentur er i kraft af sine beføjelser bedst i stand til at yde den nødvendige bistand til en korrekt gennemførelse af denne del af forordningen. Hvis det er relevant, kan dette arbejde omfatte bidrag og støtte fra andre sektorspecifikke EU-organer i overensstemmelse med særskilt EU-ret.	(19) Udviklingen og vedligeholdelsen af ***de ved denne forordning oprettede EU-databaser*** samt den tekniske kvalitetskontrol af eksterne databaser og datasæt, der drives af tredjeparter, bør foretages af et neutralt og kompetent organ, der opererer på EU-plan. Det Europæiske Miljøagentur er i kraft af sine beføjelser bedst i stand til at yde den nødvendige bistand til en korrekt gennemførelse af denne del af forordningen. Hvis det er relevant, kan dette arbejde omfatte bidrag og støtte fra andre sektorspecifikke EU-organer i overensstemmelse med særskilt EU-ret.

Or. en

Ændringsforslag 84
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) Udviklingen og vedligeholdelsen af EU-databaserne over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet og drivhusgasemissionsfaktorer samt den tekniske kvalitetskontrol af ***eksterne*** databaser og datasæt***, der drives af tredjeparter,*** bør foretages af et neutralt og kompetent organ, der opererer på EU-plan. Det Europæiske Miljøagentur er i kraft af sine beføjelser bedst i stand til at yde den nødvendige bistand til en korrekt gennemførelse af denne del af forordningen. Hvis det er relevant, kan dette arbejde omfatte bidrag og støtte fra andre sektorspecifikke EU-organer i overensstemmelse med særskilt EU-ret.	(19) Udviklingen og vedligeholdelsen af EU-databaserne over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet og drivhusgasemissionsfaktorer samt den tekniske kvalitetskontrol af databaser og datasæt bør foretages af et neutralt og kompetent organ, der opererer på EU-plan. Det Europæiske Miljøagentur er i kraft af sine beføjelser bedst i stand til at yde den nødvendige bistand til en korrekt gennemførelse af denne del af forordningen. Hvis det er relevant, kan dette arbejde omfatte bidrag og støtte fra andre sektorspecifikke EU-organer i overensstemmelse med særskilt EU-ret.

Or. en

Ændringsforslag 85
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) Udviklingen og vedligeholdelsen af EU-databaserne over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet og drivhusgasemissionsfaktorer samt den tekniske kvalitetskontrol af ***eksterne*** databaser og datasæt***, der drives af tredjeparter,*** bør foretages af et neutralt og kompetent organ, der opererer på EU-plan. Det Europæiske Miljøagentur er i kraft af sine beføjelser bedst i stand til at yde den nødvendige bistand til en korrekt gennemførelse af denne del af forordningen. Hvis det er relevant, kan dette arbejde omfatte bidrag og støtte fra andre sektorspecifikke EU-organer i overensstemmelse med særskilt EU-ret.	(19) Udviklingen og vedligeholdelsen af EU-databaserne over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet og drivhusgasemissionsfaktorer samt den tekniske kvalitetskontrol af databaser og datasæt bør foretages af et neutralt og kompetent organ, der opererer på EU-plan. Det Europæiske Miljøagentur er i kraft af sine beføjelser bedst i stand til at yde den nødvendige bistand til en korrekt gennemførelse af denne del af forordningen. Hvis det er relevant, kan dette arbejde omfatte bidrag og støtte fra andre sektorspecifikke EU-organer i overensstemmelse med særskilt EU-ret.

Or. en

Ændringsforslag 86
Silvia Modig, Elena Kountoura

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) Udviklingen og vedligeholdelsen af EU-databaserne over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet og drivhusgasemissionsfaktorer samt den tekniske kvalitetskontrol af ***eksterne databaser og datasæt, der drives*** af tredjeparter**,** bør foretages af et neutralt og kompetent organ, der opererer på EU-plan. Det Europæiske Miljøagentur er i kraft af sine beføjelser bedst i stand til at yde den nødvendige bistand til en korrekt gennemførelse af denne del af forordningen. Hvis det er relevant, kan dette arbejde omfatte bidrag og støtte fra andre sektorspecifikke EU-organer i overensstemmelse med særskilt EU-ret.	(19) Udviklingen og vedligeholdelsen af EU-databaserne over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet og drivhusgasemissionsfaktorer samt den tekniske kvalitetskontrol af ***de*** af tredjeparter ***indgivne data*** bør foretages af et neutralt og kompetent organ, der opererer på EU-plan. Det Europæiske Miljøagentur er i kraft af sine beføjelser bedst i stand til at yde den nødvendige bistand til en korrekt gennemførelse af denne del af forordningen. Hvis det er relevant, kan dette arbejde omfatte bidrag og støtte fra andre sektorspecifikke EU-organer i overensstemmelse med særskilt EU-ret.

Or. en

Ændringsforslag 87
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 19 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(19a) I forbindelse med udviklingen af databaserne skal Kommissionen og Det Europæiske Miljøagentur være særligt opmærksomme på at sikre, at standardværdierne skaber lige vilkår mellem alle transportformer, idet der tages højde for begrænsningerne i den i artikel 4, stk. 1, omhandlede standard, og

	idet det sikres, at værdierne og deres korrelationer er i overensstemmelse med den europæiske klimalovs endelige mål. De bør imødegå mulige forvridninger af potentielle standardværdier, der kunne være uforholdsmæssigt fordelagtige for bestemte transportformer, og de bør tage hensyn til de eksisterende forskelle i vognparker, herunder mange forskellige køretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 88
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) Modellerede data kan anvendes, hvis de er baseret på en model, der er udarbejdet i overensstemmelse med referencemetoden og, hvis det er relevant, andre bestemmelser vedrørende anvendelsen af sekundære data og beregningsværktøjer, der er fastsat i denne forordning.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 89
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Forslag til forordning
Betragtning 21

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(21) I henhold til forordning (EU) 2015/757[58] og direktiv 2003/87/EF[59] skal der foretages indsamling, beregning og årlig rapportering i forbindelse med CO_2-	(21) I henhold til forordning (EU) 2015/757[58] og direktiv 2003/87/EF[59] skal der foretages indsamling, beregning og årlig rapportering i forbindelse med CO_2-

emissioner fra henholdsvis skibe og luftfartøjer. Forordning (EU) 2015/757 og direktiv 2003/87/EF kan til en vis grad være supplerende til bestemmelserne i denne forordning, navnlig for så vidt angår generering af data om forbrændt brændstof som input til kvantificering af emissioner fra transporttjenester. Inputdata i forbindelse med drivhusgasemissioner fra transporttjenester kan også hidrøre fra gennemførelsen af andre lovgivningsmæssige rammer, f.eks. forordning (EU) 2019/1242[60] ***og*** forordning (EU) 2019/631[61].

emissioner fra henholdsvis skibe og luftfartøjer. Forordning (EU) 2015/757 og direktiv 2003/87/EF kan til en vis grad være supplerende til bestemmelserne i denne forordning, navnlig for så vidt angår generering af data om forbrændt brændstof som input til kvantificering af emissioner fra transporttjenester. Inputdata i forbindelse med drivhusgasemissioner fra transporttjenester kan også hidrøre fra gennemførelsen af andre lovgivningsmæssige rammer, f.eks. forordning (EU) 2019/1242[60]***,*** forordning (EU) 2019/631[61] ***og forordning (EU) 2023/2405***.

---

[58] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af kuldioxidemissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

[58] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af kuldioxidemissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

[59] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

[59] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

[60] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO_2-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019).

[60] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO_2-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019).

[61] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (omarbejdning) (EØS-relevant tekst.) (EUT L 111, 25.4.2019, ***p.*** 13).

[61] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (omarbejdning) (EØS-relevant tekst.) (EUT L 111, 25.4.2019, ***s.*** 13).

Or. en

Ændringsforslag 90
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 22

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(22) For at udtrykke outputdata om drivhusgasemissioner bør der fastsættes fælles parametre, som danner grundlag for sammenligning af disse data, og så der kan foretages effektiv benchmarking af forskellige transporttjenester. Fælles parametre bør også muliggøre klar kommunikation fra dataleverandørernes side og sikre, at datamodtagerne forstår denne kommunikation korrekt.	(22) For at udtrykke outputdata om drivhusgasemissioner bør der fastsættes fælles parametre, som danner grundlag for sammenligning af disse data, og så der kan foretages effektiv benchmarking af forskellige transporttjenester. Fælles parametre bør også muliggøre klar kommunikation fra dataleverandørernes side og sikre, at datamodtagerne forstår denne kommunikation korrekt. ***I denne henseende bør denne forordning, ved bestemmelse af afstand, navnlig i forbindelse med fastlæggelse af emissionsintensitet, kun bruge storcirkelafstand, jf. ISO 14083, med henblik på at øge sammenligneligheden og mindske den administrative byrde, undtagen i tilfælde hvor nøjagtige primære data om den faktiske afstand kan bruges både i tælleren og nævneren såsom i jernbanesektoren.***

Or. en

Ændringsforslag 91
Silvia Modig, Elena Kountoura

Forslag til forordning
Betragtning 22

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(22) For at udtrykke outputdata om drivhusgasemissioner bør der fastsættes fælles parametre, som danner grundlag for	(22) For at udtrykke outputdata om drivhusgasemissioner bør der fastsættes fælles parametre, som danner grundlag for

sammenligning af disse data, og så der kan foretages effektiv benchmarking af forskellige transporttjenester. Fælles parametre bør også muliggøre klar kommunikation fra dataleverandørernes side og sikre, at datamodtagerne forstår denne kommunikation korrekt.	sammenligning af disse data, og så der kan foretages effektiv benchmarking af forskellige transporttjenester. Fælles parametre bør også muliggøre klar kommunikation fra dataleverandørernes side og sikre, at datamodtagerne forstår denne kommunikation korrekt. ***Det bør præciseres, at berørte enheder ikke må kunne reducere mængden af drivhusgasemissioner i outputdataene ved at bruge enheder for kulstoffjernelse.***

Or. en

Ændringsforslag 92
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 22 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(22a) For at undgå grønvaskning er det vigtigt at sikre harmonisering, ikke kun af beregningsmetoden, men også af præsentationen af outputdata. Kun de verificerede emissions- og emissionsintensitetstal er objektivt set sammenlignelige. Disse outputdata bør præsenteres klart og ikke underkastes kategoriseringer såsom farvekodnings- eller klassificeringsordninger, der kan fortolkes individuelt. Det er desuden afgørende, at alle transporttjenester udbudt af en berørt enhed og hele dens vognpark opgøres og ikke blot den del af vognparken, der har den laveste drivhusgasemissionsintensitet, da en sådan delvis opgørelse også kan udgøre grønvaskning. Denne information til brugere og potentielle kunder bør indeholde klare oplysninger om, hvor stor en andel primære data der er brugt, med henblik på at belønne anvendelse af primære data.

Or. en

Ændringsforslag 93
Silvia Modig, Elena Kountoura

Forslag til forordning
Betragtning 22 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(22a) For at fremme miljømæssigt fornuftige adfærdsmæssige valg bør Kommissionen oprette en gratis portal, hvor brugere kan undersøge de outputdata, der indgives af enheder i henhold til denne forordning. Portalen bør gøre det muligt for brugere let at identificere og sammenligne CO_2-aftrykket for forskellige rejseleverandører inden for angivne geografiske områder og se andelen af transporttjenester leveret ved hjælp af nulemissionskøretøjer. Portalen bør give mulighed for søgninger og downloads med henblik på eksempelvis at støtte forskning i transporttjenester i Unionen.

Or. en

Ændringsforslag 94
Silvia Modig, Elena Kountoura

Forslag til forordning
Betragtning 22 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(22b) Farvekodede kommunikationsordninger hjælper borgerne, især borgere med begrænset viden om emnet, med at forstå emissionsdata og sammenligne forskellige tjenesteudbyderes tilsvarende emissioner og miljøvenlighed. Der bør derfor indføres en farvekodet kommunikationsordning for drivhusgasemissioner fra

transporttjenester i en delegeret retsakt.

Or. en

Ændringsforslag 95
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 23

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(23) Alle disaggregerede oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, der videregives til en tredjepart til kommercielle eller reguleringsmæssige formål i overensstemmelse med denne forordnings anvendelsesområde, bør absolut og i fremherskende grad omfatte outputdata, der er udarbejdet efter de specifikke regler for beregning af drivhusgasemissioner, der er fastsat i denne forordning. ***Yderligere dataelementer, der tjener andre formål end dem, der er defineret i denne forordning, kan tilføjes, hvis det er relevant.***	(23) Alle disaggregerede oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, der videregives***, herunder*** til en tredjepart***,*** til kommercielle eller reguleringsmæssige formål i overensstemmelse med denne forordnings anvendelsesområde, bør absolut og i fremherskende grad omfatte outputdata, der er udarbejdet efter de specifikke regler for beregning af drivhusgasemissioner, der er fastsat i denne forordning***, herunder oplysninger om den anvendte metode og de anvendte antagelser og oplysninger om, hvor stor en andel primære data af hver enkelt type der er brugt, opdelt efter transportkædeelement, hvis det er relevant, og dermed fremme gennemsigtighed og give virksomheder med mere detaljerede inputdata og dermed outputdata af højere kvalitet om deres emissioner en kvalitativt sammenlignelig fordel***.

Or. en

Ændringsforslag 96
Nicola Danti

Forslag til forordning
Betragtning 23 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

(23a) Videregivelse af oplysninger om drivhusgasemissioner inden leveringen af en transporttjeneste er afgørende for at tilskynde borgerne til at træffe et informeret valg. Oplysninger om drivhusgasemissioner kan dog videregives efter leveringen af transporttjenesten i behørigt begrundede tilfælde, især når kommunikationen mellem virksomheder kræver et mere detaljeret informationsniveau, navnlig i forbindelse med logistikkæder og underentrepriseforhold.

Or. en

Ændringsforslag 97
Pascal Canfin

Forslag til forordning
Betragtning 23 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(23a) Oplysninger om emissioner fra transporttjenester giver forbrugerne og borgerne mulighed for at træffe velinformerede valg og påvirker de virksomheder, der organiserer og leverer disse tjenester på markedet. Oplysninger om drivhusgasemissionerne i forbindelse med en given transporttjeneste bør derfor om muligt videregives af de berørte enheder før leveringen af transporttjenesten.

Or. en

Ændringsforslag 98
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 25

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(25) Medmindre der gælder særskilte ordninger, bør en dataformidler, der indsamler oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste fra en berørt enhed eller en anden relevant juridisk eller fysisk person og videregiver dem på markedet, ikke anses for at være ansvarlig i tilfælde af, at disse oplysninger overtræder nogen af de krav vedrørende beregning og verifikation af drivhusgasemissioner fra transporttjenester og certificering af beregningsværktøjer, der er fastsat i denne forordning. Dataformidleren bør dog bestræbe sig på at forhindre, at der videregives unøjagtige eller ukorrekte oplysninger, og bør overholde reglerne vedrørende outputdata om drivhusgasemissioner, kommunikation og gennemsigtighed. Derudover bør dataformidleren angive kilden til oplysningerne for at gøre det muligt at identificere de pågældende oplysningers ophav.	(25) Medmindre der gælder særskilte ordninger, bør en dataformidler, der indsamler oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste fra en berørt enhed eller en anden relevant juridisk eller fysisk person og videregiver dem på markedet, ikke anses for at være ansvarlig i tilfælde af, at disse oplysninger overtræder nogen af de krav vedrørende beregning og verifikation af drivhusgasemissioner fra transporttjenester og certificering af beregningsværktøjer, der er fastsat i denne forordning. Dataformidleren bør dog ***være ansvarlig for at sikre videregivelsen af sådanne obligatoriske oplysninger og samtidig*** bestræbe sig på at forhindre, at der videregives unøjagtige eller ukorrekte oplysninger, ***og dermed forhindre vanskeliggørelse af et emissionsbaseret valg fra forbrugerens side*** og bør overholde reglerne vedrørende outputdata om drivhusgasemissioner, kommunikation og gennemsigtighed. Derudover bør dataformidleren angive kilden til oplysningerne for at gøre det muligt at identificere de pågældende oplysningers ophav.

Or. en

Ændringsforslag 99
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Forslag til forordning
Betragtning 25

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(25) ***Medmindre der gælder særskilte ordninger, bør*** en dataformidler, der indsamler oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste fra en berørt enhed eller	(25) En dataformidler, der indsamler oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste fra en berørt enhed eller en anden relevant juridisk eller fysisk person ***bør kun videregive de data*** på

en anden relevant juridisk eller fysisk person ***og videregiver dem*** på markedet, ***ikke anses for at være ansvarlig i tilfælde af, at disse oplysninger overtræder nogen af*** de krav vedrørende beregning og verifikation af drivhusgasemissioner fra transporttjenester og certificering af beregningsværktøjer, der er fastsat i denne forordning. Dataformidleren bør ***dog*** bestræbe sig på at forhindre, at der videregives unøjagtige eller ukorrekte oplysninger, og bør overholde reglerne vedrørende outputdata om drivhusgasemissioner, kommunikation og gennemsigtighed. Derudover bør dataformidleren angive kilden til oplysningerne for at gøre det muligt at identificere de pågældende oplysningers ophav.

markedet, ***der opfylder*** de krav vedrørende beregning og verifikation af drivhusgasemissioner fra transporttjenester og certificering af beregningsværktøjer, der er fastsat i denne forordning. Dataformidleren bør bestræbe sig på at forhindre, at der videregives unøjagtige eller ukorrekte oplysninger, og bør overholde reglerne vedrørende outputdata om drivhusgasemissioner, kommunikation og gennemsigtighed. Derudover bør dataformidleren angive kilden til oplysningerne for at gøre det muligt at identificere de pågældende oplysningers ophav. ***Dataene bør videregives gratis.***

Or. en

Ændringsforslag 100
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 25 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(25a) For at sikre, at kunder har fuldt kendskab til en transporttjenestes forventede emissioner og de tilgængelige alternativer og dermed kan træffe et velinformeret valg, især i forbindelse med passagertransport og pakkelevering, bør rejseleverandøren, og dataformidlere såsom leverandører eller søgemaskiner, digitale navigations- og ruteplanlægningstjenester samt tankstationer og ladestandere, vise de forventede emissioner baseret på tidligere beregnede data om tilsvarende tjenester inden købet af transporttjenesten eller indgåelsen af kontrakten. Sådanne data bør automatisk videregives til og deles med partnere i logistik- og

transportkæden og især til dataformidlere inden for anvendelsesområdet for [forordningen om multimodale digitale mobilitetstjenester]. Dataformidlerne bør forpligtes til at angive oplysningerne synligt ved hvert søgeresultat og medtage emissionsklassificering som standardsorteringsmulighed, hvor den mest miljøvenlige løsning vises først, samt som en mulighed for let sammenligning mellem forskellige transportformer, herunder brug af personbil og cykel, når det er relevant. Erhvervsdrivende inden for e-handel bør også vise transporttjenestens emissioner i forbindelse med de forskellige pakkeleveringsmuligheder, sammen med de aktuelt tilgængelige datoer og omkostninger. Outputdataene om transporttjenestens reelle emissioner bør også videregives efter dens gennemførelse.

Or. en

Ændringsforslag 101
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 25 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(25b) Cykelfragt bruges i stigende grad inden for logistikken som en effektiv og stort set emissionsfri transportform til indsamling og levering over den sidste kilometer, især i byområder og på andre korte afstande. Tjenester i forbindelse med passagertransport såsom cykeludlejning og delecykelordninger er også i stigning. Logistikvirksomheder, der bruger cykelfragt, navnlig SMV'er, er også villige til og indstillede på at indberette deres emissioner, der så vidt muligt bør bruges som benchmark i forhold til alternative transportformer for

lignende tjenester. Delecykelordninger og emissionsdata herom videregivet af ordningernes enheder bør som standard integreres i ruteplanlægnings- og navigationssystemer sammen med data for andre transportformer.

Or. en

Ændringsforslag 102
Silvia Modig, Elena Kountoura

Forslag til forordning
Betragtning 26

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(26) Eksterne beregningsværktøjer, der stilles til rådighed på markedet til bredere kommerciel eller ikkekommerciel anvendelse, kan gøre det lettere at opgøre drivhusgasemissioner fra transporttjenester og dermed understøtte udbredelsen blandt bredere grupper af interessenter. Anvendelsen af sådanne værktøjer bør certificeres for at garantere, at de er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, navnlig med hensyn til anvendelsen af den fælles referencemetode og et hensigtsmæssigt sæt inputdata.	(26) Eksterne beregningsværktøjer, der stilles til rådighed på markedet til bredere kommerciel eller ikkekommerciel anvendelse, kan gøre det lettere at opgøre drivhusgasemissioner fra transporttjenester og dermed understøtte udbredelsen blandt bredere grupper af interessenter. Anvendelsen af sådanne værktøjer bør certificeres for at garantere, at de er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, navnlig med hensyn til anvendelsen af den fælles referencemetode og et hensigtsmæssigt sæt inputdata. ***Det bør fremgå af certificeringen, om beregningsværktøjet understøtter beregninger baseret på primære data. For at skabe et fælles og let sammenligneligt redskab, og mindske de administrative og økonomiske byrder for enheder, der ønsker at beregne deres emissioner, bør Kommissionen desuden udvikle et beregningsredskab, der er offentligt tilgængeligt og gratis.***

Or. en

Ændringsforslag 103
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas, Maria Grapini

Forslag til forordning
Betragtning 26

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(26) Eksterne beregningsværktøjer, der stilles til rådighed på markedet til bredere kommerciel eller ikkekommerciel anvendelse, kan gøre det lettere at opgøre drivhusgasemissioner fra transporttjenester og dermed understøtte udbredelsen blandt bredere grupper af interessenter. Anvendelsen af sådanne værktøjer bør certificeres for at garantere, at de er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, navnlig med hensyn til anvendelsen af den fælles referencemetode og et hensigtsmæssigt sæt inputdata.	(26) Eksterne beregningsværktøjer, der stilles til rådighed på markedet til bredere kommerciel eller ikkekommerciel anvendelse, kan gøre det lettere at opgøre drivhusgasemissioner fra transporttjenester og dermed understøtte udbredelsen blandt bredere grupper af interessenter. Anvendelsen af sådanne værktøjer bør certificeres for at garantere, at de er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, navnlig med hensyn til anvendelsen af den fælles referencemetode og et hensigtsmæssigt sæt inputdata. ***For at skabe lige vilkår, især for så vidt angår SMV'er, og gøre outputdataene lettere sammenlignelige bør Kommissionen udvikle et beregningsværktøj, der opfylder kravene, og gøre det offentligt og gratis tilgængeligt.***

Or. en

Begrundelse

For at fremme anvendelsen af denne frivillige opgørelsesmetode skal Kommissionen, som har opnået tilstrækkelig ekspertise inden for oprettelse af centrale databaser, offentliggøre et beregningsredskab i overensstemmelse med denne forordning.

Ændringsforslag 104
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 26

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(26) Eksterne beregningsværktøjer, der stilles til rådighed på markedet til bredere kommerciel eller ikkekommerciel anvendelse, kan gøre det lettere at opgøre drivhusgasemissioner fra transporttjenester	(26) Eksterne beregningsværktøjer, der stilles til rådighed på markedet til bredere kommerciel eller ikkekommerciel anvendelse, kan gøre det lettere at opgøre drivhusgasemissioner fra transporttjenester

og dermed understøtte udbredelsen blandt bredere grupper af interessenter. Anvendelsen af sådanne værktøjer bør certificeres for at garantere, at de er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, navnlig med hensyn til anvendelsen af den fælles referencemetode og et hensigtsmæssigt sæt inputdata.	og dermed understøtte udbredelsen blandt bredere grupper af interessenter. Anvendelsen af sådanne værktøjer bør certificeres for at garantere, at de er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, navnlig med hensyn til anvendelsen af den fælles referencemetode og et hensigtsmæssigt sæt inputdata. ***De bør tilpasses til kravene i referencemetoden.***

Or. en

Ændringsforslag 105
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 26 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(26a) For at skabe en fælles og let sammenlignelig procedure og mindske de administrative og økonomiske byrder for enheder, der ønsker at beregne deres emissioner, bør Kommissionen desuden udvikle et gratis og offentligt tilgængeligt beregningsredskab, der sikrer outputdataenes tilgængelighed. Der skal gennemføres offentlige høringer i udviklingsfasen med deltagelse af de berørte interessenter og civilsamfundsorganisationer, navnlig på klimaområdet.

Or. en

Ændringsforslag 106
Nicola Danti

Forslag til forordning
Betragtning 26 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

(26a) Under hensyntagen til eksisterende praksisser såsom EPA's (United States Environmental Protection Agency) Simplified GHG Emissions Calculator[62a], for at fremme SMV'ers gennemførelse af denne forordning, for at gøre beregningen mindre kompleks og for at mindske de administrative og økonomiske byrder for SMV'er bør Kommissionen udvikle et forenklet beregningsværktøj til fastlæggelse af outputdata ("CountGHG4SMEs").

[62a] https://www.epa.gov/climateleadership/simplified-ghg-emissions-calculator.

Or. en

Ændringsforslag 107
Nicola Danti

Forslag til forordning
Betragtning 26 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(26b) "CountGHG4SMEs" bør bestå af elektroniske Excel-regneark med tilhørende dokumenter med trin-for-trin-vejledninger. Et vejledningsdokument bør indeholde: en oversigt over protokollen med information om den sektor, de kilder og den eller de processer, den dækker, en eller flere metoder til bestemmelse af CO_2- og andre drivhusgasemissioner, vejledning i indsamling af aktivitetsdata og valg af relevante emissionsfaktorer og sandsynlige emissionskilder og deres anvendelsesområder (specifikke for en bestemt sektor).

Or. en

Ændringsforslag 108
Nicola Danti

Forslag til forordning
Betragtning 26 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(26c) Kommissionen bør stille "CountGHG4SMEs" gratis til rådighed for SMV'er i et brugervenligt og let tilgængeligt format online på en nærmere angivet EU-platform. Den bør sikre, at dette redskab øger opmærksomheden og tilskynder til brug af primære data til beregning af drivhusgasemissioner.

Or. en

Ændringsforslag 109
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 27

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(27) Et korrekt udformet verifikationssystem til overensstemmelse af outputdata om drivhusgasemissioner, der videregives på markedet, og de underliggende beregningsprocedurer med de krav, der er fastsat i denne forordning, bør i væsentlig grad øge tilliden til sådanne datas pålidelighed og nøjagtighed. Enheder, der med succes har gennemgået ***overensstemmelsesvurderingen***, bør have ret til at få udstedt et overensstemmelsesbevis, der er almindeligt anerkendt i hele Unionen. Hvis der var medtaget primære data, bør dette fremgå af overensstemmelsesbeviset, navnlig for at tilskynde alle enheder, der er berørt af reglerne i denne forordning, til at indsamle og anvende primære data.	(27) Et korrekt udformet verifikationssystem til overensstemmelse af outputdata om drivhusgasemissioner, der videregives på markedet, og de underliggende beregningsprocedurer med de krav, der er fastsat i denne forordning, bør i væsentlig grad øge tilliden til sådanne datas pålidelighed og nøjagtighed. Enheder, der med succes har gennemgået ***den obligatoriske overensstemmelsesvurdering***, bør have ret til at få udstedt et overensstemmelsesbevis, der er almindeligt anerkendt i hele Unionen. Hvis der var medtaget primære data, bør dette fremgå af overensstemmelsesbeviset***. Andelen af primære data om de enkelte typer, eventuelt opdelt efter transportkædeelement, angives sammen med outputdataene som relevant***

information for brugeren om beregningens pålidelighed, navnlig for at tilskynde alle enheder, der er berørt af reglerne i denne forordning, til at indsamle og anvende primære data.

Or. en

Ændringsforslag 110
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) ***Den administrative byrde i forbindelse med verifikation kan være uforholdsmæssig stor for mindre virksomheder og bør derfor undgås. Med henblik herpå bør SMV'er undtages fra kravene vedrørende verifikation, medmindre disse virksomheder ønsker at få udstedt et overensstemmelsesbevis. Desuden*** bør store virksomheder ***tage hensyn til proportionalitetsprincippet, når de overvejer at anmode om*** overensstemmelseskontrol fra partnere i værdikæden, navnlig SMV'er.	(28) ***For at sikre lige vilkår*** bør store virksomheder ***sikre*** overensstemmelseskontrol fra partnere i værdikæden, ***når det er nødvendigt og med henblik på at forbedre datakvaliteten,*** navnlig SMV'er***, der varetager deres tjenester som underentreprenører***.

Or. en

Ændringsforslag 111
Silvia Modig, Elena Kountoura

Forslag til forordning
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Den administrative byrde i forbindelse med verifikation kan være uforholdsmæssig stor for mindre virksomheder og bør derfor undgås. Med henblik herpå bør SMV'er undtages fra	(28) Den administrative byrde i forbindelse med verifikation kan være uforholdsmæssig stor for mindre virksomheder og bør derfor undgås. Med henblik herpå bør SMV'er undtages fra

kravene vedrørende verifikation, medmindre disse virksomheder ønsker at få udstedt et overensstemmelsesbevis. ***Desuden bør store virksomheder tage hensyn til proportionalitetsprincippet, når de overvejer at anmode om overensstemmelseskontrol fra partnere i værdikæden, navnlig SMV'er.***	kravene vedrørende verifikation, medmindre disse virksomheder ønsker at få udstedt et overensstemmelsesbevis***, eller de yder transporttjenester som underentreprenører til større enheder, der henhører under forordningens anvendelsesområde***.

Or. en

Ændringsforslag 112
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 28 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(28a) Kommissionen bør sikre passende vejledning til SMV'er om anvendelsen af denne forordning, især for så vidt angår selve beregningen, i form af bl.a. målrettede retningslinjer. En større enhed, der giver tjenester i underentreprise til en SMV, bør også påtage sig sit ansvar i den forbindelse. For at minimere og gradvist indføre eventuelle yderligere administrative byrder kan SMV'er, som dog stadig bør underkastes kontrol for at sikre pålidelige outputdata og lige vilkår for alle, desuden midlertidigt fritages for visse aspekter såsom brugen af primære data. I denne henseende kan det overvejes at indføre et trindelt system for anvendelsen af denne forordning, hvor den i første omgang ville være baseret på frivilligt tilvalg for berørte enheder for efterfølgende at blive obligatorisk for alle transportvirksomheder.

Or. en

Ændringsforslag 113

Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Forslag til forordning
Betragtning 28 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(28a) Drivhusgasemissionsopgørelse baseret på primære data kan afdække mængden af forbrugt brændstof eller energi i forbindelse med specifikke kunder, og derfor kan emissioner omvendt konverteres til driftsudgifter. Især i godstransportsektoren påvirker dette SMV'ernes forhandlingsposition negativt. Store virksomheder bør derfor ikke kunne anmode om drivhusgasemissioner baseret på primære data fra partnere i værdikæden, navnlig fra SMV'er.

Or. en

Ændringsforslag 114
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 29

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(29) Hvis verifikationen af oplysninger om drivhusgasemissionsdata for transporttjenester er organiseret i overensstemmelse med specifikke regler fastsat i anden EU-lovgivning, herunder en forordning om sikring af lige vilkår for bæredygtig lufttransport, der er gennemført af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur, skal disse regler behandles på en tilsvarende måde, forudsat at verifikationsvurderingen foretages i overensstemmelse med kravene i denne forordning.	(29) Hvis verifikationen af oplysninger om drivhusgasemissionsdata for transporttjenester er organiseret i overensstemmelse med specifikke regler fastsat i anden EU-lovgivning, herunder en forordning om sikring af lige vilkår for bæredygtig lufttransport, der er gennemført af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur, ***eller opgørelse af ikke-CO_2-relaterede emissioner fra luftfart i henhold til forordning (EU) 2023/2405 (EU ETS inden for luftfart) og forordning (EU) 2015/757 (forordningen om overvågning, rapportering og verifikation)***, skal disse regler behandles

på en tilsvarende måde, forudsat at verifikationsvurderingen foretages i overensstemmelse med kravene i denne forordning.

Or. en

Ændringsforslag 115
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Forslag til forordning
Betragtning 29

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(29) Hvis verifikationen af oplysninger om drivhusgasemissionsdata for transporttjenester er organiseret i overensstemmelse med specifikke regler fastsat i anden EU-lovgivning, herunder ***en*** forordning om sikring af lige vilkår for bæredygtig lufttransport***, der er gennemført*** af ***Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur***, skal disse regler behandles på en tilsvarende måde***, forudsat at verifikationsvurderingen foretages i overensstemmelse med kravene i denne forordning***.	(29) Hvis ***indsamlingen,*** verifikationen ***og distributionen*** af oplysninger om drivhusgasemissionsdata for transporttjenester er organiseret i overensstemmelse med specifikke regler fastsat i anden EU-lovgivning, herunder forordning ***(EU) 2023/2405*** om sikring af lige vilkår for bæredygtig lufttransport ***og indførelse*** af ***en miljømærkningsordning***, skal disse regler behandles på en tilsvarende måde.

Or. en

Ændringsforslag 116
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 29 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(29a) For at sikre passende anvendelse og gennemførelse af denne forordning bør medlemsstaterne bidrage til dens håndhævelse, herunder ved indførelse af en sanktionsordning. Disse økonomiske

sanktioner bør stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning, tage højde for bl.a. gentagne tilfælde af manglende beregning og indsendelse af data eller levering af ikkeretvisende oplysninger fra de berørte enheders side. De fastsatte minimums- eller maksimumsbeløb må under ingen omstændigheder tilskynde til manglende overholdelse af reglerne.

Or. en

Ændringsforslag 117
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Forslag til forordning
Betragtning 30

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(30) For at muliggøre en effektiv anvendelse af denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår vurdering og udelukkelse af bestemte elementer i referencemetoden, indgivelse af anmodninger til Den Europæiske Standardiseringsorganisation, fastsættelse af regler for gennemførelse af den tekniske kvalitetskontrol af eksterne databaser over standardværdier, tilpasning af parametre for outputdata om drivhusgasemissioner og fastsættelse af yderligere metoder og kriterier til akkreditering af overensstemmelsesvurderingsorganer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning[62]. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen	(30) For at muliggøre en effektiv anvendelse af denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ***udvikling af metoden til beregning af emissionerne i hele livscyklussen i forbindelse med konstruktion af infrastruktur, der bruges af køretøjet, og emissionerne fra produktion, vedligeholdelse og bortskaffelse af køretøjet,*** vurdering og udelukkelse af bestemte elementer i referencemetoden, indgivelse af anmodninger til Den Europæiske Standardiseringsorganisation, fastsættelse af regler for gennemførelse af den tekniske kvalitetskontrol af eksterne databaser over standardværdier, tilpasning af parametre for outputdata om drivhusgasemissioner og fastsættelse af yderligere metoder og kriterier til akkreditering af overensstemmelsesvurderingsorganer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen

af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning[62]. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

[62] Interinstitutionel aftale mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Kommissionen om bedre lovgivning (EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1).

[62] Interinstitutionel aftale mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Kommissionen om bedre lovgivning (EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1).

Or. en

Ændringsforslag 118
Silvia Modig, Elena Kountoura

Forslag til forordning
Betragtning 33

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(33) For at nå det grundlæggende mål om at tilskynde til adfærdsændringer hos virksomheder og kunder for at reducere drivhusgasemissionerne fra transporttjenester gennem udbredelse og anvendelse af sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata er det i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet nødvendigt og hensigtsmæssigt at fastsætte regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Denne forordning går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå de tilstræbte mål, i overensstemmelse med artikel 5, stk. 4, i traktaten om Den	(33) For at nå det grundlæggende mål om at tilskynde til ***offentlige indkøb med et mindre CO_2-aftryk og*** adfærdsændringer hos virksomheder og kunder for at reducere drivhusgasemissionerne fra transporttjenester***, især når køb foretages helt eller delvist med offentlige midler,*** gennem udbredelse og anvendelse af sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata er det i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet nødvendigt og hensigtsmæssigt at fastsætte regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Denne forordning går

Europæiske Union —	ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå de tilstræbte mål, i overensstemmelse med artikel 5, stk. 4, i traktaten om Den Europæiske Union —

Or. en

Ændringsforslag 119
Nicola Danti

Forslag til forordning
Betragtning 33 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(33a) I forbindelse med evalueringen af denne forordning bør Kommissionen undersøge, om det er nødvendigt og muligt at inddrage processer i forbindelse med produktion, vedligeholdelse og bortskaffelse af køretøjer samt omladnings- og ind-/udskibningsudstyr i metoden til beregning af drivhusgasemissioner. Denne inddragelse har til formål at indføre en samlet livscyklusbaseret tilgang til drivhusgasemissioner i overensstemmelse med tilgangen, hvor der tages højde for det bredere CO_2-aftryk, som beskrevet i hvidbogen om transport fra 2011 og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet fra december 2020. Denne samlede tilgang kræver, at emissionerne opgøres i hele livscyklussen, herunder emissioner i tidligere led i kæden og i forbindelse med bortskaffelse.

Or. en