

COM(2023) 441 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2022/2023

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 21 septembre 2023

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 21 septembre 2023

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL sur la
comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport

E 18151



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 14 juillet 2023
(OR. en)

11821/23

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0266(COD)**

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

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	12 juillet 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2023) 441 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL sur la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2023) 441 final.

p.j.: COM(2023) 441 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Strasbourg, le 11.7.2023
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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

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

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

- Justification et objectifs de la proposition

La comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre est une mesure utilisée dans différents secteurs économiques afin de produire des données sur les émissions de gaz à effet de serre provenant d'activités spécifiques des entreprises et des particuliers. Dans le secteur des transports, des informations transparentes sur les émissions des services de transport permettent aux clients de faire des choix éclairés et influencent les décisions commerciales des entités qui organisent et fournissent ces services sur le marché. La mise à disposition de données fiables sur les émissions peut encourager la durabilité, l'innovation et les changements de comportements en faveur d'options de transport durables. Les avantages et la valeur ajoutée de la comptabilisation des émissions sont démontrés par les résultats des systèmes existants de surveillance et de déclaration des émissions dans l'UE et au-delà¹.

Pour libérer le potentiel de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre dans les transports, il faut que les calculs sous-jacents soient comparables et précis et qu'ils tiennent compte des caractéristiques spécifiques d'un service de transport donné. Par conséquent, les émissions devraient être quantifiées sur la base d'une approche méthodologique scientifiquement solide, détaillée et harmonisée.

Toutefois, il n'existe actuellement aucun cadre universellement accepté pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport². Pour quantifier ces émissions, les acteurs du secteur des transports peuvent choisir entre différentes normes, méthodes et outils de calcul et de multiples bases de données et ensembles de données par défaut sur les émissions. Il en résulte souvent des écarts importants dans les résultats, qui compromettent la comparabilité des chiffres relatifs aux émissions de gaz à effet de serre sur le marché et fournissent des informations inexactes et trompeuses sur les performances d'un service de transport. Il existe également un risque de sélectionner une méthode et des données par défaut pour le calcul des émissions fondées sur ce qui est plus avantageux pour une entité individuelle. Cette situation crée des conditions propices à l'écoblanchiment³ et risque de donner de mauvaises incitations aux utilisateurs. L'absence de cadre standard est communément admise; l'industrie et les gouvernements nationaux⁴ ont tenté plusieurs fois d'en élaborer un. Toutefois, aucun de ces efforts n'a permis d'harmoniser

¹ Dans le secteur du fret, par exemple, le programme [Lean and Green](#), basé dans l'UE, et le programme américain [SmartWay](#).

² Des statistiques et des comptes de l'environnement harmonisés sur les émissions de gaz à effet de serre de tous les secteurs économiques, y compris les transports, sont produits par les États membres et communiqués à la Commission conformément au règlement (UE) n° 691/2011 du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2011 relatif aux comptes économiques européens de l'environnement ([JO L 192 du 22.7.2011, p. 1](#)). Ces données sont disponibles à l'échelle nationale, ventilées selon la nomenclature des activités économiques de la NACE Rév. 2, et leur niveau de granularité n'est donc pas suffisant pour atténuer le problème décrit ci-dessus.

³ L'écoblanchiment est la pratique des entreprises consistant à donner une fausse impression positive de leurs incidences ou avantages environnementaux.

⁴ La première norme spécifique aux services de transport a été introduite en 2012 par le [Comité européen de normalisation \(CEN\)](#). La norme CEN EN 16258:2012 définit une méthode commune pour le calcul et la déclaration de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre liées à tout service de transport. La norme EN 16258:2012 a contribué significativement à l'harmonisation des processus de comptabilisation des émissions dans les transports. Toutefois, elle n'a pas été jugée suffisamment précise pour fournir des données totalement comparables et cohérentes sur les émissions des différents services de transport. Parmi les autres exemples d'initiatives visant à harmoniser la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport figurent l'[article L. 1431-3 du Code français des transports](#) et le cadre du [Global Logistics Emissions Council](#).

les méthodes de comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre ou d'utiliser de manière cohérente les données relatives aux gaz à effet de serre au niveau de l'Union.

Le secteur des transports juge également problématique le manque d'informations fiables et comparables sur les émissions de gaz à effet de serre des services de transport. Lors de la consultation publique ouverte, 80 % des participants ont reconnu la prévalence de ce problème et l'ont jugé important ou très important. Des points de vue similaires ont été constatés lors de l'analyse des réponses à l'appel à contributions de la présente initiative, de l'enquête ciblée auprès des parties prenantes et des discussions menées lors de l'atelier.

En outre, malgré l'intérêt croissant des acteurs du secteur des transports pour les données sur les performances des transports en matière de gaz à effet de serre, l'adoption globale de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport reste très limitée. Les utilisateurs de services de transport n'obtiennent généralement pas d'informations précises sur les performances des services de transport, et les organisateurs de services de transport, y compris les transporteurs, ne calculent pas systématiquement leurs émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, la majorité des personnes qui calculent les émissions ont tendance à le faire au niveau de l'entreprise ou du véhicule et ne sont pas en mesure de produire des données sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport⁵. Or, seul ce dernier type d'informations est utile pour soutenir et influencer efficacement les décisions des utilisateurs des services de transport. On estime que près de 600 000 entités du secteur des transports de l'UE mesurent leurs émissions de gaz à effet de serre (2020), mais que seulement 21 660 d'entre elles le font au niveau de désagrégation nécessaire pour produire des données sur les émissions de gaz à effet de serre des services de transport. Cela ne représente que 1,2 % des quelque 1,8 million d'entités qui effectuent des opérations de transport de manière autonome⁶. La faible adoption de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre est principalement observée parmi les micro, petites et moyennes entreprises (PME)⁷, qui représentent la grande majorité des entités opérant sur le marché des transports de l'UE.

La faible adoption de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre dans les services de transport a également été soulignée comme posant problème lors de différentes activités de consultation. Lors de la consultation publique ouverte, 45 organisations sur 56 (80 %), 61 particuliers sur 70 (87 %) et 60 clients en ligne sur 65 (92 %) ont déclaré ne pas recevoir suffisamment d'informations lorsqu'ils planifient/organisent un voyage ou un envoi ou choisissent la livraison d'un colis. En outre, 26 personnes sur les 31 ayant répondu à l'enquête ciblée (84 %) ont estimé que le niveau actuel d'adoption était faible ou très faible. En ce qui concerne la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre, l'enquête ciblée a montré que 78 % des répondants (29 sur 37) mesurent déjà leurs émissions d'une manière ou d'une autre, mais seulement 35 % (9 sur 26) de ceux qui les mesurent le font au niveau du service de transport. Toutefois, cette constatation pourrait ne pas être pleinement représentative de toutes les entités concernées, étant donné que le nombre réel d'entreprises qui calculent les émissions de gaz à effet de serre des services de transport semble nettement inférieur.

⁵ Pour produire des données précises sur la performance d'un service de transport en matière de gaz à effet de serre (en particulier dans la chaîne de transport multimodal), il convient de calculer les émissions de chaque élément de la chaîne de transport (segment de transport). Ce niveau de calcul nécessite des données spécifiques et est plus complexe et plus coûteux pour une organisation individuelle.

⁶ Environ 1,8 million au total [Ecorys et CE Delft (2023), étude accompagnant l'analyse d'impact].

⁷ Recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises ([JO L 124 du 20.5.2003, p. 36](#)).

L'UE a reconnu la nécessité d'un cadre méthodologique harmonisé pour la comptabilisation des émissions des services de transport. Entre 2011 et 2019, il y a eu deux projets consécutifs financés par l'UE: le projet COFRET («Carbon Footprint of Freight Transport»)⁸, au titre du septième programme-cadre (7^e PC), et le projet LEARN (Logistics Emissions Accounting & Reduction Network)⁹ au titre d'Horizon 2020. Ces projets portaient sur le calcul, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre provenant des services de transport, dans le but de mettre au point une méthode globale. Ces efforts ont soutenu la mise en place et l'élaboration d'un cadre du Global Logistics Emissions Council¹⁰, dirigé par l'industrie, et ont mis en place une action coordonnée en vue de l'élaboration d'une norme de l'Organisation internationale de normalisation (ISO)¹¹ complète et personnalisée. L'ISO a publié cette nouvelle norme ISO 14083:2023 en mars 2023. Par la suite, le CEN l'a transposée en tant que norme européenne équivalente EN ISO 14083:2023.

La présente initiative vise à surmonter les obstacles qui empêchent l'harmonisation des mesures et des calculs des émissions de gaz à effet de serre et à faciliter leur adoption dans le secteur des transports. Elle établit un cadre réglementaire commun pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport tout au long de la chaîne de transport multimodal, créant ainsi des conditions de concurrence équitables entre les modes, les segments et les réseaux nationaux de l'UE. La transparence accrue des performances des différents services devrait inciter les acteurs du marché à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à rendre les transports plus efficaces et plus durables.

Le présent règlement ne rend pas obligatoire la déclaration des émissions de gaz à effet de serre. Il vise à soutenir d'autres mesures spécifiques prises par l'industrie et les pouvoirs publics pour faciliter la transition écologique. Ces mesures comprennent l'inclusion de clauses de transparence sur les émissions de gaz à effet de serre dans les contrats de transport, la fourniture aux passagers d'informations sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service donné ou la fixation de critères liés au climat pour les procédures de passation de marchés écologiques et les programmes de transport écologiques. Elles peuvent être mises en œuvre au moyen d'accords distincts, notamment entre autorités et entreprises et entre entreprises, mais elles doivent toujours respecter les règles spécifiques relatives au calcul, à la justification et à la communication des émissions de gaz à effet de serre des services de transport telles que définies dans la présente initiative.

À ce stade, il convient également de noter que, bien que le présent règlement traite des émissions de gaz à effet de serre du puits à la roue générées à la fois par l'utilisation des véhicules et par l'approvisionnement énergétique de ces derniers¹², le secteur des transports a bel et bien d'autres effets néfastes, dont les émissions de polluants atmosphériques et les émissions sonores et leurs incidences sur la santé et l'environnement. Ces conséquences ne relèvent pas du champ d'application de l'initiative proposée.

Pour atteindre correctement ses objectifs, l'initiative a été structurée en sept grands domaines d'action, qui sont décrits ci-dessous:

- Méthode: établissement d'une méthode de référence commune garantissant que les calculs des émissions de gaz à effet de serre des services de transport soient normalisés dans l'ensemble du secteur des transports.

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

⁹ <https://learnproject.net/>

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

¹¹ <https://www.iso.org/home.html>

¹² Aux fins du présent règlement, la notion «du puits à la roue» s'applique à tous les modes de transport.

Cette méthode de référence est un élément essentiel de l'initiative et a donc fait l'objet d'une attention particulière lors des travaux préparatoires. Un certain nombre d'approches ont été analysées, qui divergent en ce qui concerne le champ d'application et la méthode de calcul des émissions de gaz à effet de serre et l'attribution des émissions aux services de transport. En conséquence, la nouvelle norme ISO 14083:2023¹³ a été choisie comme étant la plus pertinente et la plus proportionnée pour atteindre les objectifs fixés à ce stade. La norme ISO 14083:2023 constitue un pas en avant vers l'établissement d'un ensemble commun de règles et de principes de calcul des émissions de gaz à effet de serre pour les opérations de transport, dans le cadre duquel la quantification est effectuée «du puits à la roue». Cette norme étant mondialement admise, elle peut être utilisée pour produire des données sur les émissions de gaz à effet de serre pour les chaînes de transport internationales, créant ainsi la possibilité d'un alignement à l'échelle mondiale.

Par ailleurs, le règlement devrait tenir compte de l'éventuelle future évolution de la norme et être en mesure d'accommoder la flexibilité qui est intégrée dans ses composantes. Par conséquent, les futures révisions et modifications de la norme devraient être étroitement surveillées, examinées et, dans des cas justifiés, exclues du champ d'application de la présente initiative, afin de garantir la cohérence de la méthode de référence avec les objectifs du présent règlement et les autres dispositions applicables du droit de l'Union. En outre, il convient d'examiner la nécessité de procéder à des ajustements et d'apporter des clarifications supplémentaires, en particulier si l'utilisation de cette norme crée un risque de déséquilibres indus résultant du calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport dans des segments de transport spécifiques.

- Données d'entrée et sources: fournir une approche harmonisée des données d'entrée, en incitant à utiliser les données primaires, en autorisant les données modélisées, en améliorant la fiabilité, l'accessibilité et la pertinence des valeurs par défaut et en atténuant les écarts entre les ensembles de données nationaux, régionaux et sectoriels.

En l'absence d'une approche commune des données d'entrée, les résultats des calculs des émissions de gaz à effet de serre resteront incohérents et incomparables, même en utilisant la même méthode de référence. Cette question figurait en bonne place dans toutes les activités de consultation des parties prenantes. Différents types de données d'entrée, y compris des données primaires et secondaires, sont nécessaires ou utilisés pour calculer les émissions de gaz à effet de serre des services de transport. L'utilisation de données primaires permet d'obtenir les résultats de calcul les plus fiables. Toutefois, ces types de données sont souvent indisponibles ou d'un coût prohibitif pour certaines parties prenantes, en particulier les PME, de sorte que l'utilisation de données secondaires devrait également être envisagée. Afin de garantir des résultats comparables et précis pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre, il convient donc de reconnaître et de privilégier l'utilisation de données primaires et de fonder les données secondaires sur des estimations crédibles ainsi que sur des bases de données et des ensembles de données scientifiquement prouvés et fiables. Les données secondaires peuvent être déterminées à l'aide de valeurs par défaut ou de modèles.

L'utilisation de valeurs par défaut devrait permettre d'obtenir des informations précises et fiables sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport spécifique. Ces valeurs devraient donc être élaborées de manière neutre et objective et provenir de sources fiables. Les valeurs par défaut sont tirées de la littérature et d'autres publications et incluent

¹³ Aux fins du présent règlement, la version européenne de cette norme (EN ISO 14083:2023) a été retenue comme méthode de référence.

les valeurs d'intensité des émissions de gaz à effet de serre et les facteurs d'émission de gaz à effet de serre (également appelés, en fonction de la source, facteurs d'émission d'énergie ou de carburant).

Les valeurs par défaut relatives à l'intensité des émissions de gaz à effet de serre correspondent à des données spécifiques relatives à la performance (activité) des transports et aux émissions de gaz à effet de serre et sont utilisées pour produire des informations sur les émissions d'un service de transport donné. Ces valeurs devraient donc être fondées sur des paramètres qui ressemblent étroitement à ceux d'un service particulier. Afin de garantir la comparabilité des résultats du calcul des émissions, il convient de créer une base de données centrale de l'UE contenant ces valeurs. Toutefois, compte tenu de leur grande spécificité sectorielle, nationale et régionale, d'autres bases de données et ensembles de données pertinents gérés par des tiers devraient également être autorisés, à condition qu'ils fassent l'objet d'un contrôle de qualité spécifique au niveau de l'UE.

Les facteurs d'émission de gaz à effet de serre rapportent la quantité d'énergie utilisée lors d'une opération aux émissions de gaz à effet de serre «du puits à la roue». Ces facteurs sont nécessaires pour calculer l'intensité des émissions de gaz à effet de serre «du puits à la roue» d'un service de transport donné. La détermination des facteurs d'émission de gaz à effet de serre sur la base d'une méthode uniforme et de sources fiables engendre des niveaux de variabilité acceptables. Par conséquent, il convient de créer une base de données centrale de l'UE sur les facteurs d'émission de gaz à effet de serre, en tenant dûment compte des initiatives réglementaires pertinentes de l'Union et d'autres sources fiables, y compris la directive révisée sur les énergies renouvelables (RED II)¹⁴ (une fois adoptée) et un thème spécifique du programme Horizon Europe¹⁵.

Un organe de l'UE neutre et compétent devrait élaborer et tenir à jour les bases de données de l'UE sur les valeurs par défaut relatives à l'intensité des émissions de gaz à effet de serre et aux facteurs d'émission de gaz à effet de serre. Cet organe devrait également effectuer des contrôles de qualité technique des bases de données et des ensembles de données externes de tiers. L'Agence européenne pour l'environnement (AEE) est considérée comme l'organe le plus approprié pour fournir l'assistance nécessaire à la bonne mise en œuvre de cette partie du règlement. Le cas échéant, les travaux de l'Agence peuvent s'appuyer sur la contribution d'autres organes sectoriels de l'UE, tels que l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), qui seront chargés de la mise en œuvre du label environnemental pour les vols dans le cadre de l'initiative ReFuelEU Aviation¹⁶, et être soutenus par eux.

Les données modélisées combinent des données primaires avec certains paramètres pertinents en matière d'émissions de gaz à effet de serre pour une opération spécifique de transport ou de plateforme. Ces paramètres devraient être représentatifs, précis et strictement fondés sur les exigences de la méthode de référence. Il en résultera le meilleur aperçu possible des émissions réelles de gaz à effet de serre d'un service de transport.

¹⁴ Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil et la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, et abrogeant la directive (UE) 2015/652 du Conseil [COM(2021) 557 final].

¹⁵ [Financement & appels d'offres \(europa.eu\)](https://europea.eu)

¹⁶ Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable [COM(2021) 561 final].

- Applicabilité: déterminer l'instrument politique approprié (contraignant ou volontaire) pour appliquer efficacement l'initiative sur le marché de l'Union.

En mettant en balance, d'une part, l'efficacité de l'instrument et, d'autre part, la charge administrative et les coûts éventuels pour le secteur des transports, une approche volontairement contraignante est apparue comme la plus appropriée. Une telle approche n'impose l'obligation d'utiliser le cadre commun que lorsqu'une entité fournissant ou organisant un service de transport choisit ou est chargée par d'autres moyens¹⁷ de calculer et de publier les données relatives aux émissions de gaz à effet de serre pour ce service. Cette approche est particulièrement pertinente pour les PME, qui représentent la grande majorité des entreprises actives dans le secteur des transports et qui, très souvent, n'ont pas la capacité suffisante pour mesurer et calculer les émissions de gaz à effet de serre provenant de leurs activités de transport. Cette approche garantit cependant la prévisibilité sur le plan réglementaire et les conditions de concurrence équitables nécessaires à la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre pour ceux qui publient ou partagent des informations sur leurs émissions. Au fil du temps, cela devrait se traduire par une impulsion progressive du marché en faveur de l'adoption accrue du cadre par le secteur des transports.

- Données de sortie sur les émissions de gaz à effet de serre et transparence: définir des indicateurs appropriés pour la production et le partage des données relatives aux émissions de gaz à effet de serre et établir des règles communes pour la communication et la transparence des résultats de la comptabilisation des émissions.

Des indicateurs harmonisés pour les données de sortie relatives aux émissions sont nécessaires afin de garantir la cohérence des unités de mesure lors de la publication de données sur les émissions de gaz à effet de serre des services de transport entre tous les segments de la chaîne de transport et au-delà. Des indicateurs communs permettent aux fournisseurs de données de communiquer clairement celles-ci et aux destinataires de bien les comprendre, ce qui est essentiel pour comparer correctement les données relatives aux émissions de gaz à effet de serre sur le marché et soutenir les choix des usagers des transports. En outre, les entités qui calculent et publient des données relatives aux émissions de gaz à effet de serre doivent établir et conserver des preuves des calculs effectués. Ces preuves devraient être fournies à la demande d'une autorité compétente ou de tout autre tiers sur la base d'accords individuels distincts, tels que ceux découlant d'exigences légales spécifiques ou de clauses contractuelles interentreprises. Ces dispositions visent principalement à garantir la confiance dans la fiabilité et l'exactitude des données communiquées.

- Soutien à la mise en œuvre: assurer une mise en œuvre harmonisée de la présente initiative dans différents segments de transport.

Le soutien à la mise en œuvre garantit que les règles du règlement soient interprétées et appliquées de la même manière par les organismes opérant dans différents segments de la chaîne de transport dans l'ensemble de l'UE. Il comprend, en particulier, des lignes directrices générales clarifiant et expliquant certaines parties de l'initiative aux différents acteurs, ce qui aidera ces derniers à appliquer les règles dans leurs pratiques commerciales habituelles. Le soutien peut notamment inclure des orientations sur les exigences en matière de données, la gestion et le partage des données, les processus de calcul des émissions et la vérification de la conformité. La Commission se réserve le droit exclusif d'élaborer ces lignes directrices générales sur la base de son évaluation des besoins du secteur des transports et de la valeur ajoutée que ces orientations apporteront sur le marché.

¹⁷ Par exemple, en vertu d'une autre législation de l'UE ou nationale ou dans le cadre de relations contractuelles.

- Conformité: garantir un système de vérification commun, proportionné et fiable pour les données relatives aux émissions de gaz à effet de serre des services de transport et pour les processus de calcul sous-jacents.

Un système de vérification des données relatives aux émissions de GES et des processus de calcul sous-jacents est un autre besoin qui a été fermement exprimé lors des consultations des parties prenantes. L'analyse d'impact a confirmé cette nécessité et a montré qu'un système de vérification bien conçu pouvait accroître considérablement la confiance du secteur des transports dans les données relatives aux émissions de GES et améliorer l'adoption de la comptabilisation des émissions de GES en général. Toutefois, les exigences liées aux processus de vérification entraînent souvent des coûts et une charge administrative supplémentaires pour le secteur. Par conséquent, il convient de veiller à ne pas créer davantage de formalités administratives contre-productives qui empêcheraient l'utilisation du cadre commun pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre dans les pratiques commerciales plus larges. C'est la raison pour laquelle la présente proposition impose uniquement aux grandes entités de vérifier leur conformité aux règles énoncées dans le présent règlement, tout en autorisant les PME à le faire de manière volontaire.

- Mesures complémentaires: élaboration et utilisation d'outils techniques de calcul

La disponibilité d'outils techniques de calcul (tels que des applications en ligne, des modèles et des logiciels) constitue un outil utile pour faciliter l'adoption de la méthode commune de comptabilisation des émissions dans le secteur des transports. Les outils de calcul externes commerciaux et non commerciaux proposés pour une utilisation plus large sur le marché peuvent servir efficacement l'objectif de l'initiative. Ils présentent des caractéristiques appropriées pour le calcul automatique des émissions et offrent suffisamment de souplesse pour ajuster rapidement les formules de calcul et les données en cas de besoin. Ces outils doivent toutefois être utilisés dans le respect des exigences énoncées dans le présent règlement, notamment en ce qui concerne l'utilisation de la méthode de référence commune, des paramètres de modélisation et de l'ensemble approprié de valeurs par défaut. Par conséquent, l'utilisation d'outils de calcul externes devrait être autorisée, à condition qu'ils soient officiellement certifiés.

- Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action

Les transports¹⁸ représentaient 26 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre de l'UE en 2020, dont environ 20 % pour le seul transport routier¹⁹. Par conséquent, cette initiative doit être replacée dans le contexte du pacte vert pour l'Europe²⁰ et de la loi européenne sur le climat²¹, qui définissent les étapes vers la neutralité climatique d'ici à 2050.

La stratégie de mobilité durable et intelligente²², publiée le 9 décembre 2020, jette les bases qui permettront au système de transport de l'UE d'accomplir cette transformation (y compris

¹⁸ Y compris le transport aérien et maritime international.

¹⁹ [Statistical pocketbook 2022 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&code=sdg_13_3_1&plugin=1).

²⁰ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» [COM(2019) 640 final].

²¹ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») ([JO L 243 du 9.7.2021, p. 1](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj)).

²² Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» [COM(2020) 789 final].

de réduire de 90 % les émissions de gaz à effet de serre des transports d'ici à 2050) et qui permettront la mise en place d'un système de transport intelligent, compétitif, sûr, accessible et abordable. Outre des actions ciblées visant à rendre les différents modes de transport plus durables, la stratégie envisage également des incitations à choisir les options de transport les plus durables, tant au sein d'un mode de transport qu'entre les différents modes. Les incitations peuvent être à la fois de nature économique et non économique: il peut notamment s'agir d'une amélioration des informations fournies aux usagers ou d'une transparence accrue au sujet de la performance des services de transport en matière d'émissions de GES. C'est la raison pour laquelle la stratégie prévoit²³ de «mettre en place un cadre européen pour la mesure harmonisée des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs des transports et de la logistique. Fondé sur des normes mondiales, il pourrait ensuite être utilisé pour fournir aux entreprises et aux utilisateurs finaux une estimation de l'empreinte carbone des choix pour lesquels ils ont opté, et pour accroître la demande des utilisateurs finaux et des consommateurs pour des solutions de transport et de mobilité plus durables, tout en évitant l'écoblanchiment». Le présent règlement constitue donc une réponse politique appropriée.

Certaines considérations politiques ont déjà été formulées en ce qui concerne la comptabilisation des émissions des services de transport. Dans son livre blanc de 2011 sur les transports²⁴, la Commission a présenté une vision pour l'avenir du système de transport de l'UE. Elle y a défini un programme d'action visant à relever les défis futurs, notamment en maintenant et en développant les transports et en réduisant considérablement l'empreinte carbone des opérations de transport et des opérations logistiques. L'une des initiatives spécifiques destinées à contribuer à la réalisation de ces objectifs a été l'élaboration de normes européennes communes pour l'estimation de l'empreinte carbone des services de transport de passagers et de marchandises. L'objectif était de fournir un outil aux entreprises qui souhaitent utiliser des services moins nocifs pour l'environnement et aux passagers souhaitant voyager de manière plus durable sur le plan environnemental. Ces plans ont donné lieu à de nouvelles actions dans ce domaine d'action, dont le projet de recherche LEARN susmentionné.

- Cohérence avec les autres politiques de l'Union

En tant qu'initiative transversale pour tous les modes de transport, le présent règlement crée des synergies avec d'autres mesures réglementaires de l'UE concernant les cadres de réduction des émissions, les normes relatives aux carburants et aux émissions, l'amélioration de la transparence pour les usagers et le renforcement des droits des consommateurs, et les complète. Ces liens avec d'autres politiques concernent, en particulier, l'utilisation des données d'entrée et des méthodes de comptabilisation des émissions, ainsi que les exigences en matière de communication univoque sur les émissions de gaz à effet de serre des services de transport.

Il existe des liens importants avec les mesures réglementaires relatives à la collecte d'informations sur les émissions et aux rapports sur l'état de l'environnement. Dans le cadre du système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) de l'UE²⁵, les navires maritimes d'une jauge brute supérieure à 5 000 à destination et en provenance des ports de l'UE doivent surveiller, vérifier et déclarer chaque année leurs émissions de CO₂ sur la base

²³ Action 33 du plan d'action accompagnant la stratégie de mobilité durable et intelligente.

²⁴ LIVRE BLANC «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» [COM(2011) 144 final].

²⁵ Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 relatif à la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE ([JO L 123 du 19.5.2015, p. 55](#)).

du carburant consommé dans l'exercice de leurs activités²⁶. Dans le secteur de l'aviation, le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE-UE)²⁷ impose aux compagnies aériennes de calculer les émissions de CO₂ par vol et de présenter chaque année une déclaration d'émissions. Si le système MRV de l'UE et le SEQE de l'UE poursuivent des objectifs différents et ne permettent pas de comptabiliser les émissions de gaz à effet de serre de services spécifiques, ils peuvent être considérés comme complémentaires du présent règlement, en particulier en ce qui concerne la collecte des données réelles sur la consommation de carburant.

La cohérence des données d'entrée pour la quantification des émissions de gaz à effet de serre est également abordée dans le cadre des initiatives émergentes de l'UE sur l'adoption de carburants renouvelables à émissions de carbone faibles ou nulles. Cette initiative comprend une réflexion approfondie sur le paquet «Ajustement à l'objectif 55»²⁸ et fait tout particulièrement référence aux propositions de la Commission relatives à la directive révisée sur les énergies renouvelables (RED II) et à la nouvelle initiative FuelEU Maritime²⁹. La directive RED II révisée et l'initiative FuelEU Maritime fourniront spécifiquement des ensembles de valeurs par défaut pour les facteurs d'émission de gaz à effet de serre (énergie). Il s'agira d'estimations des émissions de gaz à effet de serre fondées sur la quantité d'énergie consommée selon l'approche «du puits à la roue»³⁰. Tous ces aspects revêtent une grande importance pour la mise en œuvre uniforme de la présente initiative sur le marché de l'Union. Cette mise en œuvre tiendra toutefois également compte d'autres cadres législatifs, tels que les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs³¹ et les véhicules utilitaires légers neufs³², les orientations statistiques d'Eurostat pour les comptes économiques de l'environnement³³ ainsi que les mesures prévues au niveau de l'UE concernant l'accès aux données générées à bord des véhicules³⁴. À cet égard, d'éventuelles synergies peuvent être liées, par exemple, à la collecte de données sur la consommation de carburant et à l'établissement d'un environnement commun de valeurs par défaut.

²⁶ Les données surveillées et communiquées aux fins du règlement MRV de l'UE sont destinées à être utilisées pour d'autres initiatives à venir, telles que l'inclusion éventuelle du transport maritime dans le SEQE de l'UE ou l'initiative FuelEU Maritime.

²⁷ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil ([JO L 275 du 25.10.2003, p. 32](#)).

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

²⁹ Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE [COM(2021) 562 final].

³⁰ Cela diffère de l'approche actuellement appliquée dans le cadre du système MRV de l'UE, du système de collecte de données de l'OMI, du CORSIA et du SEQE de l'UE, qui ne concernent que les émissions liées à la propulsion des véhicules («du réservoir à la roue»).

³¹ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil et (UE) 2018/956 et la directive 96/53/CE du Conseil ([JO L 198 du 25.7.2019](#)).

³² Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 ([JO L 111 du 25.4.2019, p. 13](#)).

³³ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/environment/methodolog>

³⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Acces-aux-donnees-aux-fonctions-et-aux-ressources-des-vehicules_fr

Les informations sur les émissions de gaz à effet de serre calculées et collectées lors de l'application des règles énoncées dans le présent règlement peuvent être utilisées pour la publication d'informations par les entreprises, par exemple au titre de la directive sur la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises (CSRD)³⁵ et des normes européennes d'information en matière de durabilité connexes, actuellement en préparation³⁶. La CSRD et la présente initiative sont cohérentes dans leur approche, puisqu'elles reconnaissent à la fois les émissions d'équivalent CO₂ de catégorie 1 (émissions directes résultant de l'activité propre), de catégorie 2 (émissions indirectes résultant de la production d'électricité, de vapeur, de chaleur ou de froid acheté ou acquis consommée par l'entreprise déclarante) et de catégorie 3 (émissions indirectes générées dans la chaîne de valeur)³⁷. Ces cadres diffèrent au niveau de leur objet et de leur niveau de précision (la CSRD couvre les émissions d'une entreprise entière, tandis que le présent règlement couvre les émissions des services de transport). Toutefois, les informations générées par cette initiative peuvent contribuer à la publication d'informations générales en matière de durabilité par les entreprises, facilitant ainsi la mise en œuvre de la CSRD.

ReFuelEU Aviation, une autre initiative du paquet «Ajustement à l'objectif 55», comprend des dispositions relatives à un label environnemental spécifique pour les vols³⁸ afin d'aider les consommateurs à faire des choix éclairés et de promouvoir des voyages plus écologiques. La Commission veillera à ce que l'élaboration du système de labels pour les vols soit correctement coordonnée avec la mise en œuvre de la présente initiative afin de garantir la cohérence et la fiabilité des données relatives aux émissions de gaz à effet de serre des transports.

Le règlement (UE) 2020/1056 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI)³⁹ concerne l'échange d'informations réglementaires au format électronique sur le transport de marchandises par route, chemin de fer, voie aérienne et voies navigables intérieures. Il permettra aux opérateurs de prouver le respect de nombreuses formalités déclaratives nationales et européennes applicables au transport de marchandises. En mettant en place un réseau de partage de données entièrement décentralisé, mais harmonisé et fiable, eFTI devrait faciliter le partage des données relatives aux émissions de GES entre les différents organismes et les utilisateurs individuels, en soutenant ainsi la mise en œuvre de la présente initiative.

Le présent règlement vise également à compléter le plan d'action en faveur de l'économie circulaire⁴⁰ et, dans le cadre de celui-ci, les initiatives spécifiques visant à fournir les bonnes

³⁵ Directive (UE) 2022/2464 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 modifiant le règlement (UE) n° 537/2014 et les directives 2004/109/CE, 2006/43/CE et 2013/34/UE en ce qui concerne la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises ([JO L 322 du 16.12.2022, p. 15](#)).

³⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-Normes-europeennes-dinformation-en-matiere-de-durabilite-premier-ensemble-de-normes_fr

³⁷ Définies dans le [protocole GES](#).

³⁸ L'élaboration d'un label environnemental pour l'aviation repose sur l'action 35 de la stratégie de mobilité durable et intelligente. Ce label peut se composer de différents éléments, dont une évaluation des émissions dues aux vols. Le label prévu au titre de ReFuelEU Aviation ne ciblera que les émissions dues aux vols: d'autres labels ciblant les aéronefs ou les compagnies aériennes pourraient être développés séparément à un stade ultérieur.

³⁹ Règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises ([JO L 249 du 31.7.2020, p. 33](#)).

⁴⁰ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive» [COM(2020) 98 final].

informations aux consommateurs. En particulier, il présente des liens potentiels avec l'initiative relative à l'empreinte environnementale de produit (EEP)⁴¹ liée aux exigences méthodologiques à respecter pour quantifier les émissions. À l'origine, l'EEP a été élaborée dans le cadre de l'initiative pour le marché unique des produits verts⁴². Elle fournit une méthode intersectorielle générale pour mesurer la performance environnementale d'un bien ou d'un service tout au long de son cycle de vie. Toutefois, le cadre général de l'EEP ne traite pas spécifiquement des services de transport, et sa mise en œuvre à des fins d'évaluation comparative des émissions nécessiterait toujours d'élaborer des règles de définition des catégories détaillées⁴³.

Des synergies ont également été recensées avec i) la directive 2005/29/CE relative aux pratiques commerciales déloyales des entreprises vis-à-vis des consommateurs dans le marché intérieur, qui s'applique aux allégations environnementales trompeuses, et ii) la proposition de directive visant à donner aux consommateurs les moyens d'agir pour la transition écologique (modifiant la directive 2005/29/CE), qui fixe un certain nombre d'exigences spécifiques concernant les allégations environnementales et interdit la communication d'allégations environnementales génériques qui ne sont pas fondées sur la performance environnementale reconnue et pertinente⁴⁴. Ces synergies concernent principalement la nécessité de disposer d'informations fiables et de meilleure qualité sur la durabilité des services. Il s'agit notamment de protéger les consommateurs contre les informations fausses ou trompeuses qui peuvent donner l'impression qu'un service est plus respectueux de l'environnement qu'il ne l'est en réalité. La présente initiative réglerait des aspects spécifiques des allégations environnementales en fournissant un cadre harmonisé et universellement applicable, garantissant ainsi que des données précises et comparables sur les émissions soient mises à la disposition des consommateurs par les organismes qui comptabilisent les émissions des services de transport.

La proposition de directive de la Commission relative à la justification et à la communication des allégations environnementales explicites (directive sur les allégations écologiques)⁴⁵ est conçue comme une *lex specialis* par rapport à la directive 2005/29/CE. La directive sur les allégations écologiques fixe des exigences détaillées pour l'évaluation étayant les allégations environnementales explicites, ainsi que des règles spécifiques sur les systèmes de labels environnementaux afin d'améliorer la confiance dans la crédibilité des allégations environnementales et de réduire la prolifération de labels environnementaux. Le présent règlement établit des règles méthodologiques destinées à étayer les allégations environnementales explicites relatives aux émissions de gaz à effet de serre des services de transport «du puits à la roue», et il prime dès lors, pour ces allégations, sur les règles relatives

⁴¹ Recommandation (UE) 2021/2279 de la Commission du 15 décembre 2021 relative à l'utilisation de méthodes d'empreinte environnementale pour mesurer et indiquer la performance environnementale des produits et des organisations sur l'ensemble du cycle de vie ([JO L 471 du 30.12.2021, p. 1](#)).

⁴² Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil intitulée «Mise en place du marché unique des produits verts – Faciliter l'amélioration de l'information relative à la performance environnementale des produits et des organisations» (COM (2013) 196 final).

⁴³ À l'heure actuelle, les règles des catégories de l'EEP doivent encore être élaborées pour un large éventail de produits et de services.

⁴⁴ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant les directives 2005/29/CE et 2011/83/UE pour donner aux consommateurs les moyens d'agir en faveur de la transition écologique grâce à une meilleure protection contre les pratiques déloyales et à de meilleures informations [COM(2022) 143 final].

⁴⁵ Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relative à la justification et à la communication des allégations environnementales explicites (directive sur les allégations écologiques) [COM(2023) 166 final].

à la justification, à la communication et à la vérification énoncées dans la directive sur les allégations écologiques.

Bien que les émissions de polluants ne relèvent pas du champ d'application de l'initiative, le présent règlement devrait générer des avantages connexes sous la forme d'une réduction de la pollution due aux transports, conformément aux objectifs du plan d'action «zéro pollution» de la Commission⁴⁶.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

L'initiative serait proposée sur la base de l'article 91, paragraphe 1, et de l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Conformément à l'article 4, paragraphe 2, du traité, la compétence partagée entre l'UE et les États membres s'applique dans le domaine des transports.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Dimension européenne du problème

En établissant des règles harmonisées pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre au niveau des services de transport, la présente initiative est particulièrement pertinente pour les opérations transfrontières entre les États membres de l'UE. Ce niveau d'harmonisation, principalement lié aux choix méthodologiques, aux données d'entrée et aux règles communes de vérification, ne peut être atteint efficacement par l'action individuelle des États membres. Jusqu'à présent, seule la France a mis en place un cadre méthodologique harmonisé spécifique, comprenant des mesures visant à encourager son adoption⁴⁷. Toutefois, si d'autres États membres lui emboîtaient le pas, cela pourrait conduire à des exigences très diverses en matière de calcul ou de communication d'informations pour les organisateurs et les utilisateurs de services de transport, avec des coûts et des charges administratives supplémentaires pour les industries opérant par-delà les frontières. Les actions menées à l'échelle nationale pourraient également réduire l'efficacité générale de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre, étant donné que les données de sortie relatives aux émissions de gaz à effet de serre provenant des services de transport fournis dans différents pays ne seraient pas comparables, ce qui supposerait un risque important de confusion pour les usagers et générerait ainsi des incitations différentes, voire négatives, pour les entités proposant des services de transport sur le marché.

Valeur ajoutée d'une action au niveau de l'UE

Le secteur des transports de l'UE présente une forte dimension transfrontière et joue un rôle important pour la libre circulation des personnes et des marchandises dans le marché intérieur de l'UE. Des services de transport efficaces sont essentiels pour répondre à la demande des usagers des transports, soutenir la croissance de l'économie de l'UE et préserver le mode de vie des citoyens. Dans le même temps, il convient d'attirer l'attention sur les défis liés aux incidences environnementales des transports, qui continuent de s'accroître principalement en

⁴⁶ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Cap sur une planète en bonne santé pour tous – Plan d'action de l'UE: «Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols» [COM(2021) 400 final].

⁴⁷ Code français des transports; voir ci-dessus.

raison de l'augmentation du trafic de marchandises et de passagers sur le réseau européen⁴⁸. La présente initiative est donc conçue comme un catalyseur permettant à la communauté des transports de faciliter sa transition écologique. En assurant une transparence accrue sur la performance des services de transport, elle conduira à créer des incitations en faveur de solutions et d'innovations plus durables, en fournissant davantage d'informations aux clients afin qu'ils fassent leurs propres choix. Comme indiqué ci-dessus, toute approche nationale serait extrêmement contre-productive pour atteindre ces objectifs, avec un risque important d'exigences contradictoires et de méthodes et de données incohérentes.

- **Proportionnalité**

Les choix relatifs aux mesures stratégiques pertinentes et à l'option stratégique constituant la structure de la présente initiative ont été effectués en tenant dûment compte du principe de proportionnalité, ce qui a conduit à l'approche la plus équilibrée possible. Premièrement, le règlement envisage d'utiliser la norme existante, largement reconnue, à savoir ISO 14083:2023, dans sa version européenne EN ISO 14083:2023, comme méthode de référence pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport. Cette mesure a reçu un soutien important de la part des parties prenantes ayant participé à diverses activités de consultation et devrait donc être très bien reçue et très bien appliquée sur le marché des transports. Deuxièmement, l'initiative prévoit une mise en œuvre décentralisée de certains éléments, notamment en autorisant, sous certaines conditions, l'utilisation de bases de données et d'ensembles de données externes pour les valeurs par défaut et les facteurs d'émission, ainsi que d'outils de calcul des émissions de gaz à effet de serre exploités par des tiers. Troisièmement, elle fixe des exigences rationnelles pour la vérification des données relatives aux émissions de gaz à effet de serre et les processus de calcul, en exemptant les PME, à moins qu'elles ne souhaitent se soumettre à la vérification sur une base volontaire. Enfin, en prévoyant une application volontairement contraignante du cadre harmonisé, la présente proposition n'impose les exigences qu'aux entités qui choisissent ou sont chargées par d'autres moyens de calculer et de partager leurs données relatives aux émissions de gaz à effet de serre. Cet aspect est important pour les parties prenantes, en particulier les PME, qui, très souvent, ne sont pas en mesure de commencer à comptabiliser efficacement les émissions de gaz à effet de serre au niveau des services de transport à court terme, et attendent donc une approche plus progressive qui tienne compte de leur situation spécifique et leur permette d'adopter, à terme, le cadre commun.

- **Choix de l'instrument**

L'analyse d'impact a démontré que des mesures réglementaires étaient nécessaires pour atteindre les objectifs de l'initiative. Le règlement est l'instrument le plus approprié pour garantir l'exécution commune des mesures prévues, tout en réduisant le risque de distorsion sur le marché unique, qui pourrait découler des différences dans la manière dont les États membres de l'UE transposent les exigences en droit national. L'adoption d'une approche harmonisée devrait répondre à des règles homogènes afin d'assurer la comparabilité et une qualité et une granularité suffisantes des données produites. Il est crucial d'éviter de résoudre l'actuelle mosaïque de mesures divergentes en intervenant à l'échelle nationale ou sectorielle, ce qui serait le cas si les mesures étaient mises en œuvre au titre d'une directive intersectorielle.

La proposition est de nature hautement technique, et il est probable qu'elle doive être régulièrement modifiée pour tenir compte des évolutions techniques et juridiques, notamment

⁴⁸ [Statistical pocketbook 2022 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&code=sdg_13_3_1).

en ce qui concerne la méthode de calcul de référence commune et les règles relatives aux données d'entrée, à la certification et à la vérification. Par conséquent, un certain nombre de mesures déléguées et d'exécution sont également prévues. Elles mettront l'accent en particulier sur les spécifications techniques destinées à mettre en œuvre les exigences fonctionnelles.

3. RESULTATS DES EVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTERESSEES ET DES ANALYSES D'IMPACT

• Consultation des parties intéressées

La Commission a associé activement les parties intéressées et procédé à des consultations approfondies tout au long du processus d'analyse d'impact.

L'avis des parties intéressées a commencé à être recueilli en réponse à la publication de l'appel à contributions (du 19 novembre au 17 décembre 2021). Au total, 64 réponses ont été reçues, lesquelles ont permis d'affiner l'approche et de mieux définir les obstacles à la comptabilisation harmonisée des émissions de GAZ À EFFET DE SERRE des services de transport.

Dans le cadre de la préparation de la proposition, les autres activités de consultation ont été les suivantes:

- une consultation publique ouverte organisée par la Commission du 25 juillet au 20 octobre 2022. Au total, 188 réponses ont été reçues, de la part d'une grande diversité de groupes de parties intéressées. Les réponses provenaient d'entreprises (63), d'associations professionnelles (59), de citoyens de l'UE (26), d'autorités publiques (26), d'ONG (8), d'établissements universitaires et de recherche (4), d'organisations de consommateurs (3), de syndicats (2), d'organisations environnementales (1) et d'autres parties prenantes (10)⁴⁹;
- des entretiens exploratoires organisés par le consultant responsable de l'étude accompagnant l'analyse d'impact, en juillet 2022, à l'intention d'une association de transport de passagers, d'une association de chargeurs, d'une organisation environnementale à but non lucratif et d'un programme de transport écologique;
- une consultation des parties intéressées ciblée organisée par le consultant responsable de l'étude accompagnant l'analyse d'impact, incluant une enquête et une série d'entretiens. L'enquête s'est déroulée d'août à octobre 2022 et s'adressait à des entreprises individuelles (12), à des associations de transport (9), aux pouvoirs publics (4), à des associations de consommateurs et de passagers (2), aux établissements universitaires et de recherche (1) et à d'autres types de parties prenantes (4). Les entretiens ont ciblé des représentants de différentes parties prenantes (38), dont des entreprises (22), des associations professionnelles (7), des organisations de consommateurs (1), des autorités publiques (1) et d'autres types de parties prenantes (5);
- un atelier avec les parties prenantes, organisé conjointement par la Commission et le consultant chargé de l'étude accompagnant l'analyse d'impact, le 27 octobre 2022, avec 43 participants représentant 33 parties prenantes, dont des entreprises, des organisations professionnelles, des autorités publiques et des experts individuels.

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

Premièrement, il convient de noter que le concept et les objectifs de l'initiative ont reçu un large soutien dans toutes les activités de consultation. D'une manière générale, les parties prenantes reconnaissent qu'un cadre harmonisé de mesure et de calcul est nécessaire, étant donné que la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre est de plus en plus intégrée dans l'écosystème politique plus large et dans les processus décisionnels des usagers des services de transport. Elles savent qu'il sera de plus en plus important, au fil du temps, de disposer d'informations pertinentes sur les émissions de gaz à effet de serre pour préserver leur compétitivité (ou leurs relations avec les investisseurs), et elles investissent donc dans des systèmes permettant de calculer les émissions et de les communiquer efficacement. Une meilleure mesure des émissions est également considérée par beaucoup comme un moyen d'établir et de surveiller des objectifs de durabilité spécifiques afin de réduire les émissions et les coûts.

Les informations fournies par les parties prenantes ont été essentielles pour permettre à la Commission d'ajuster la conception de la définition du problème, d'obtenir des contributions pour l'élaboration des options stratégiques ainsi que de faciliter l'évaluation des effets économiques, sociaux et environnementaux, notamment en vue de déterminer quelle option est susceptible de maximiser le ratio coût-avantage pour la société.

En ce qui concerne la définition du problème, la consultation a fait apparaître un consensus parmi tous les groupes de parties prenantes quant à la pertinence des problèmes spécifiques qui avaient été préalablement recensés dans le cadre du processus d'analyse d'impact, à savoir *«la comparabilité limitée des résultats de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre dans les transports et la logistique»* et *«l'adoption limitée de la comptabilisation des émissions dans les pratiques commerciales habituelles»*. Les parties prenantes participantes ont également confirmé la pertinence générale des causes sous-jacentes du problème, mais ont souligné la nécessité d'ajuster certains éléments, en particulier pour souligner l'importance des données d'entrée pour le calcul des émissions de GAZ À EFFET DE SERRE, et pour mieux refléter les problèmes liés au manque de confiance dans les données de sortie relatives aux émissions de gaz à effet de serre divulguées sur le marché et à la réticence des acteurs du marché à partager des données opérationnelles sensibles. L'arbre des problèmes a été mis à jour en conséquence.

Interrogées au sujet des solutions envisageables, les parties prenantes ont apporté une contribution très précieuse à l'élaboration et à l'évaluation des mesures et options stratégiques pertinentes. En ce qui concerne le cadre méthodologique, la majorité d'entre elles ont préconisé l'adoption d'approches de comptabilisation des gaz à effet de serre existantes ou émergentes, de préférence celles offrant une marge de manœuvre globale pour le calcul des émissions. Les parties prenantes ont également suggéré que l'UE encourage l'utilisation de données primaires et crée un système commun de valeurs par défaut en cas d'indisponibilité de données primaires. Elles ont également souligné la nécessité de disposer de lignes directrices harmonisées pour la mise en œuvre effective du cadre dans des segments spécifiques du secteur des transports, afin de garantir sa compréhension et son utilisation uniformes dans différentes parties de la chaîne de transport. En outre, la nécessité d'un système spécifique de vérification des données et des processus de calcul des émissions de gaz à effet de serre figurait en bonne place dans les contributions reçues, malgré les réserves des parties prenantes quant à la charge administrative et aux coûts associés, en particulier pour les PME. En ce qui concerne l'applicabilité, si certaines parties prenantes ont estimé qu'une obligation serait le moyen le plus efficace pour créer des conditions de concurrence équitables sur le marché des transports, l'approche volontairement contraignante a été globalement jugée la plus réalisable et la plus efficace, notamment en raison, selon une remarque formulée au

cours des entretiens et de l'atelier, de l'incidence disproportionnée de l'instrument obligatoire sur les PME.

- **Obtention d'expertise**

Une étude a été menée par un prestataire externe pour accompagner l'analyse d'impact étayant la proposition. Cette étude a été lancée en mars 2022 et s'est achevée en février 2023. L'étude a fourni de précieuses informations à la Commission, notamment pour concevoir les options stratégiques, évaluer les incidences attendues et recueillir l'avis des parties intéressées directement concernées.

- **Analyse d'impact**

Les mesures incluses dans la présente proposition se sont appuyées sur les résultats de l'analyse d'impact. Le rapport d'analyse d'impact [SWD(2023) XXXXX] a reçu un avis positif assorti de réserves du comité d'examen de la réglementation de la Commission [SEC(2023) XXX]. Dans son avis, le comité a formulé un certain nombre de recommandations sur les éléments de preuve présentés, qui ont été dûment prises en compte; l'annexe 1 du rapport d'analyse d'impact comprend une description succincte de la manière dont cela a été fait.

Six options stratégiques ont été examinées dans le contexte de l'analyse d'impact pour atteindre les objectifs fixés. Ces options s'articulaient autour de sept domaines d'action, déjà examinés plus haut: «méthode», «données d'entrée et sources», «applicabilité», «données de sortie sur les émissions de gaz à effet de serre et transparence», «soutien à la mise en œuvre», «conformité» et «mesures complémentaires».

Les options stratégiques prévoyaient plusieurs approches de conception du cadre harmonisé, qui différaient essentiellement au niveau du choix de la méthode de référence, de l'utilisation des données d'entrée, du système de vérification applicable pour les données et les processus de calcul des émissions de gaz à effet de serre, de l'utilisation d'outils de calcul des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que la manière dont le règlement devrait être imposé. Il convient de noter que certains éléments liés aux données d'entrée, à savoir la recommandation relative à l'utilisation de données primaires, la création d'une base de données centrale de l'UE pour les facteurs d'émission de gaz à effet de serre et les règles relatives aux données modélisées, ont été traités de la même manière dans l'ensemble des différentes mesures et de toutes les options stratégiques.

Les options stratégiques envisagées étaient les suivantes:

- L'option stratégique n° 1 (OS 1) envisageait le niveau le plus élevé de centralisation et d'harmonisation pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport, et prévoyait d'encourager son adoption sur le marché en imposant l'obligation d'appliquer entièrement le présent règlement à toutes les entités fournissant ou organisant des services de transport. L'OS 1 comprenait une méthode de référence exhaustive fondée sur la norme ISO 14083, mais assortie de certains éléments méthodologiques supplémentaires améliorant la précision et la comparabilité des résultats du calcul des émissions de gaz à effet de serre, et imposait des exigences de vérification obligatoire des données et des processus de calcul des émissions de gaz à effet de serre à toutes les entités concernées. Elle autorisait également des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre, à la seule condition qu'elles proviennent d'une base de données centrale établie au niveau de l'UE. À terme, l'OS 1 proposait que l'UE mette en place un outil de calcul commun afin de faciliter la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport sur le marché.

- L’option stratégique n° 2 (OS 2) supposait, par rapport à l’OS 1, un niveau de centralisation tout aussi élevé en ce qui concerne le traitement des données d’entrée et l’utilisation de l’outil commun de calcul, mais une mise en œuvre largement simplifiée de l’initiative sur le marché. En ce qui concerne cette dernière, l’OS 2 proposait une application entièrement volontaire du présent règlement par les parties prenantes, une vérification volontaire des données et des processus de calcul des émissions de gaz à effet de serre ainsi qu’une méthode de référence plus favorable établie par la norme ISO 14083 reconnue au niveau mondial.
- L’option stratégique n° 3 (OS 3) comprenait des mesures permettant une approche quasi volontaire et décentralisée en ce qui concerne la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre. En principe, cette option prévoyait une applicabilité fondée sur une approche volontairement contraignante, en n’imposant l’obligation d’utiliser le cadre commun qu’aux entités qui choisissent (ou sont chargées par d’autres moyens) de calculer et de publier des données sur les émissions de gaz à effet de serre liées aux services de transport. En ce qui concerne les données d’entrée, l’OS 3 proposait une base de données centrale de l’UE contenant des valeurs par défaut pour l’intensité des émissions de gaz à effet de serre, mais, contrairement à l’OS 1 et à l’OS 2, elle autorisait l’utilisation d’ensembles de données nationaux, régionaux ou sectoriels supplémentaires, sous réserve d’un processus spécifique d’assurance de la qualité. En outre, l’OS 3 n’imposait la vérification du respect du cadre commun de comptabilisation des gaz à effet de serre qu’aux entités dépassant une certaine taille, c’est-à-dire les grandes organisations, et permettait l’utilisation des outils de calcul externes proposés sur le marché par l’industrie et les autorités publiques, à condition que ces outils soient certifiés conformes aux exigences de l’initiative. En ce qui concerne l’approche méthodologique, l’OS 3 a retenu la méthode globale fondée sur la norme ISO 14083 en y ajoutant des éléments supplémentaires identiques à ceux de l’OS 1.
- L’option stratégique n° 4 (OS 4) reproduisait l’OS 3 en ce qui concerne la composition de la quasi-totalité des mesures, à l’exception de celle relative à la méthode de calcul. Pour celle-ci, l’OS 4 incluait la norme mondiale ISO 14083, qui figurait également dans les OS 2 et 6.
- L’option stratégique n° 5 (OS 5) différait des OS 3 et 4 sur deux aspects: le choix méthodologique, puisqu’elle a retenu les règles de définition des catégories de l’empreinte environnementale de produit (EEPCR) pour les émissions de gaz à effet de serre des services de transport, et la base de données entièrement centralisée contenant des valeurs par défaut pour l’intensité des émissions de gaz à effet de serre, comme celle utilisée pour l’OS 1 et l’OS 2.
- L’option stratégique n° 6 (OS 6) envisageait un ensemble de mesures presque identique à celui de l’OS 4, à une seule exception près: elle imposait l’applicabilité obligatoire (comme l’OS 1) du règlement à toutes les entités participant à la fourniture ou à l’organisation de services de transport.

Toutes les options stratégiques prévoyaient l’application identique de deux mesures: l’établissement d’indicateurs harmonisés de la production de gaz à effet de serre, assorti de règles communes en matière de communication et de transparence, et la fourniture de lignes directrices horizontales pour la mise en œuvre de l’initiative sur le marché des transports.

Après évaluation, l’OS 4 a été considérée comme l’option privilégiée. Cette option assure un équilibre optimal entre les objectifs de l’initiative et les coûts globaux de mise en œuvre, en donnant ainsi le meilleur rapport coûts/avantages.

L'OS 4 se traduira par une réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres coûts externes connexes découlant de la fourniture de services de transport sur le marché de l'UE. Cette réduction sera principalement due aux effets sur les comportements, qui inciteront à utiliser davantage des solutions de transport plus durables et à optimiser les déplacements. Les économies connexes en termes de coûts externes ont été estimées à 674 millions d'EUR pour les émissions de gaz à effet de serre, à 163,5 millions d'EUR pour la pollution atmosphérique et à 645 millions d'EUR pour les accidents, par rapport au scénario de référence et exprimées en valeur actuelle nette pour la période 2025-2050 aux prix de 2022. Ces économies ont notamment été calculées en supposant que des activités allaient passer d'un mode de transport à un autre et que les déplacements seraient optimisés, tant pour les passagers que pour les marchandises, grâce à une meilleure connaissance de la performance des services de transport et à une disponibilité accrue de données. Les exploitants et les passagers devraient réaliser des économies de carburant de 2,4 milliards d'EUR grâce à la réduction de l'activité des modes de transport à forte intensité de carburant et d'énergie. L'amélioration de la comparabilité des données relatives aux émissions de gaz à effet de serre devrait également se traduire par une transparence et une crédibilité accrues, par des effets positifs sur la réputation et l'image publique des organisateurs et des prestataires de services de transport, ainsi que par des niveaux de confiance plus élevés entre les partenaires de la chaîne de transport.

Les principaux coûts résultant de l'intervention proposée sont supportés par les entreprises. Ils comprennent les coûts d'ajustement liés à l'utilisation (adaptation ou lancement) d'un nouveau cadre méthodologique relatif aux gaz à effet de serre et aux activités de vérification correspondantes (1,5 milliard d'EUR), ainsi que les coûts administratifs découlant de la certification des outils de calcul et du contrôle de la qualité des bases de données externes contenant des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre (0,5 million d'EUR). Des coûts administratifs ont également été recensés pour les organismes nationaux d'accréditation qui seraient responsables de l'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité chargés des activités de vérification et de certification (0,1 million d'EUR). En outre, des coûts d'ajustement supplémentaires ont été pris en considération pour les instituts nationaux de statistique, en particulier pour le passage à un format unique de valeur pour les émissions de gaz à effet de serre (0,1 million d'EUR), et en ce qui concerne l'Agence européenne pour l'environnement, pour la mise en place et la maintenance des bases de données de l'UE pour les données d'entrée, ainsi que pour le contrôle de la qualité des bases de données externes qui doivent être autorisées au titre de l'initiative (3,9 millions d'EUR).

Les avantages nets de l'option privilégiée s'élèvent donc à 2,4 milliards d'EUR et s'étalent sur l'horizon temporel de l'initiative.

Réglementation affûtée et simplification

Étant donné qu'il s'agit d'une nouvelle proposition, aucune évaluation ni aucun bilan de qualité n'ont été effectués.

- **Droits fondamentaux**

La proposition est conforme à la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition génère une augmentation des coûts actuels nets pour le budget de l'Union chiffrée à 0,6 million d'EUR sur la période 2025-2027, ainsi que des ressources supplémentaires de 6,3 millions d'EUR pour la période 2028-2050. L'incidence budgétaire de

la proposition est décrite plus en détail dans la fiche financière législative annexée à la présente proposition à titre informatif.

L'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est donnée à titre indicatif, sans préjudice de l'accord sur le futur CFP.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

• Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information

La Commission suivra la mise en œuvre, les résultats et les incidences de la présente initiative au moyen de plusieurs mécanismes de suivi/d'évaluation. Les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs spécifiques de la proposition seront mesurés en particulier au moyen des données collectées sur le nombre de bases de données externes de valeurs par défaut ayant fait l'objet d'un contrôle de qualité, sur le nombre d'entités ayant fait l'objet de la vérification, sur le nombre d'organismes d'évaluation de la conformité accrédités au titre du présent règlement, sur le nombre d'outils de calcul certifiés et sur le nombre d'entités comptabilisant les émissions de gaz à effet de serre des services de transport. Les demandes d'information (y compris rapports, études et enquêtes) seront soigneusement équilibrées afin de ne pas faire peser une charge supplémentaire sur les parties prenantes.

Cinq ans après la date de pleine application du règlement, la Commission évaluera les règles afin de vérifier si les objectifs de l'initiative ont été atteints.

• Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition

L'article 1^{er} décrit l'objet du règlement proposé.

L'article 2 définit le champ d'application du règlement.

L'article 3 énonce plusieurs définitions.

L'article 4 établit la méthode de calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport.

L'article 5 fixe les règles relatives à l'utilisation de données primaires et secondaires pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport.

L'article 6 établit une base de données centrale de l'UE contenant des valeurs par défaut.

L'article 7 établit des règles pour l'utilisation de bases de données et d'ensembles de données contenant des valeurs par défaut exploités par des tiers.

L'article 8 établit une base de données centrale de l'UE contenant des facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut.

L'article 9 fixe les exigences relatives aux données de sortie résultant des calculs des émissions de gaz à effet de serre des services de transport.

L'article 10 établit des règles pour la communication et la transparence des résultats des calculs des émissions de gaz à effet de serre.

L'article 11 établit des règles générales pour la certification des outils de calcul externes.

L'article 12 établit une obligation générale de vérification des données de sortie.

L'article 13 fixe les règles relatives aux activités et au processus de vérification.

L'article 14 définit les exigences applicables aux organismes d'évaluation de la conformité.

L'article 15 établit des procédures pour l'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité.

L'article 16 établit les conditions d'attribution de pouvoirs délégués à la Commission en vertu du présent règlement.

L'article 17 établit la procédure de comité pour l'exercice, par la Commission, du pouvoir d'adopter des actes d'exécution.

L'article 18 impose à la Commission de procéder à une évaluation du présent règlement.

L'article 19 inclut des dispositions relatives à la date d'entrée en vigueur et d'application du présent règlement.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen⁵⁰,

vu l'avis du Comité des régions⁵¹,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Il est essentiel de soutenir les efforts visant à améliorer la durabilité et l'efficacité du système de transport de l'Union pour maintenir une trajectoire stable vers la neutralité climatique d'ici à 2050, tout en tenant dûment compte de la nécessité de préserver la croissance continue et la compétitivité de l'industrie européenne.
- (2) La comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre est utilisée dans différents secteurs économiques – y compris celui des transports – afin de quantifier les émissions de gaz à effet de serre provenant d'activités spécifiques des entreprises et des particuliers. Une meilleure information sur la performance des services de transport est un outil puissant pour inciter les usagers des transports à faire des choix plus durables ainsi que pour influencer les décisions commerciales des organisateurs et des opérateurs de transport. Il est indispensable de disposer de données fiables et comparables sur les émissions de gaz à effet de serre pour créer ce type d'incitations et ainsi pousser les consommateurs et les entreprises à changer leurs comportements, en vue de contribuer aux objectifs du pacte vert pour l'Europe⁵² dans le domaine des transports et de la loi européenne sur le climat.

⁵⁰ [JO C ... du ... , p.]

⁵¹ [JO C ... du ... , p.]

⁵² Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» [COM(2019) 640 final].

- (3) Malgré l'intérêt croissant des acteurs du secteur des transports, l'adoption globale de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport reste limitée. La plupart du temps, les usagers n'obtiennent pas d'informations précises sur les performances des services de transport, et les organisateurs et les opérateurs de services de transport ne calculent ni ne communiquent leurs émissions de gaz à effet de serre. Une adoption extrêmement faible de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre est observée parmi les petites et moyennes entreprises (PME), qui représentent la grande majorité des entreprises proposant des services de transport sur le marché de l'UE.
- (4) En 2011, la Commission européenne a adopté le livre blanc sur les transports⁵³, qui présentait une vision pour l'avenir du système de transport de l'UE et définissait un programme d'action visant à relever les défis futurs dans le domaine des transports, notamment la nécessité de maintenir et de développer la mobilité et de réduire considérablement l'empreinte carbone des opérations de transport et des opérations logistiques.
- (5) La stratégie de mobilité durable et intelligente adoptée en décembre 2020⁵⁴ évoque des incitations pour choisir les solutions de transport les plus durables, aussi bien au sein d'un mode de transport qu'entre les différents modes. Ces incitations incluent la mise en place d'un cadre européen pour la mesure harmonisée des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs des transports et de la logistique. Fondé sur des normes reconnues au niveau mondial, il pourrait ensuite être utilisé pour fournir aux entreprises et aux utilisateurs finaux une estimation de l'empreinte carbone des choix pour lesquels ils ont opté, et pour accroître la demande des utilisateurs finaux et des consommateurs pour des solutions de transport et de mobilité plus durables, tout en évitant l'écoblanchiment.
- (6) L'établissement de règles harmonisées pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport de marchandises et de voyageurs est donc approprié pour obtenir des chiffres comparables sur les émissions de gaz à effet de serre des services de transport et pour éviter que l'existence de différents choix de méthodes de calcul des émissions et de données d'entrée ne génère des informations trompeuses quant à la performance des services de transport. Ces règles devraient garantir des conditions de concurrence équitables entre les modes de transport, les segments et les réseaux nationaux de l'Union. Elles devraient également contribuer à inciter les entreprises et les clients à changer leurs comportements afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des services de transport grâce à l'adoption et à l'utilisation de données comparables et fiables sur les émissions de gaz à effet de serre.
- (7) Le présent règlement devrait mettre à disposition un cadre de référence pour les autres mesures de réduction des émissions que pourraient adopter les autorités publiques et l'industrie, y compris pour l'inclusion de clauses de transparence sur les émissions de gaz à effet de serre dans les contrats de transport, la fourniture aux passagers ou aux clients d'informations sur les émissions de gaz à effet de serre d'une option de transport ou de livraison ou la fixation de critères liés au climat pour les procédures de passation de marchés écologiques.
- (8) Malgré les avantages d'une transparence accrue concernant la performance des services de transport, l'application obligatoire du présent règlement à toutes les entités offrant des services

⁵³ LIVRE BLANC «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» [COM(2011) 144 final].

⁵⁴ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente: mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» [COM(2020) 789 final].

de transport sur le marché de l'Union serait disproportionnée et entraînerait des coûts et des charges excessifs. Par conséquent, le présent règlement ne devrait s'appliquer qu'aux entités qui décident, ou sont chargées en vertu d'autres régimes législatifs et non législatifs applicables, de calculer et de publier des informations sur les émissions de gaz à effet de serre des services de transport de marchandises ou de passagers qui commencent ou s'achèvent sur le territoire de l'Union. Cela inclut donc les services dont le point d'origine ou de destination est situé dans un pays tiers.

- (9) Le présent règlement ne devrait pas s'appliquer aux intermédiaires de données, tels que ceux qui proposent des services numériques de mobilité multimodale, lorsqu'ils ne calculent pas directement les informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre des services de transport mais communiquent uniquement des informations sur ces émissions fournies par une entité concernée ou une autre personne physique ou morale concernée. Toutefois, les intermédiaires de données devraient être liés par les règles applicables relatives à la communication et à la transparence des données publiées sur les émissions de gaz à effet de serre, afin de garantir la comparabilité de ces données sur le marché.
- (10) Le présent règlement ne devrait pas s'appliquer lorsque le calcul et la communication des émissions de gaz à effet de serre sont effectués sous une forme agrégée, y compris dans les situations dans lesquelles l'obligation de publier des informations environnementales pour la publication d'informations sur la durabilité et l'établissement de comptes de l'environnement à des fins statistiques découle d'autres règles de l'Union, telles que celles définies dans la directive sur la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises⁵⁵ et dans le règlement relatif aux comptes économiques européens de l'environnement⁵⁶. À l'inverse, les informations obtenues sur la base du présent règlement peuvent contribuer à l'élaboration des déclarations d'émissions consolidées requises en vertu d'autres dispositions applicables du droit de l'Union, à condition que les méthodes respectives et les données collectées soient suffisamment compatibles.
- (11) Une méthode appropriée de calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport est l'un des aspects essentiels du cadre harmonisé de l'Union établi par le présent règlement. Cette méthode devrait garantir que les calculs des émissions effectués tout au long d'une chaîne de transport fournissent des données comparables et précises sur les émissions de gaz à effet de serre, en suivant un seul et même ensemble d'étapes méthodologiques. Elle devrait également tenir dûment compte des besoins du marché des transports, afin d'éviter une complexité inutile et une charge et des coûts excessifs et être acceptée par les parties prenantes.
- (12) La norme EN ISO 14083:2023, publiée par le Comité européen de normalisation⁵⁷ en avril 2023 et transposant la norme ISO 14083:2023, a été choisie comme méthode de référence pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport au titre du présent règlement. Lors de l'analyse, la norme ISO 14083:2023 s'est révélée la plus pertinente et la plus proportionnée pour atteindre les objectifs du présent règlement. La quantification des émissions est effectuée sur une base «du puits à la roue», c'est-à-dire en incluant les émissions de gaz à

⁵⁵ Directive (UE) 2022/2464 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 modifiant le règlement (UE) n° 537/2014 et les directives 2004/109/CE, 2006/43/CE et 2013/34/UE en ce qui concerne la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises ([JO L 322 du 16.12.2022, p. 15](#)).

⁵⁶ Règlement (UE) n° 691/2011 du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2011 relatif aux comptes économiques européens de l'environnement ([JO L 192 du 22.7.2011, p. 1](#)).

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

effet de serre provenant de la fourniture d'énergie et de l'utilisation des véhicules pendant les opérations de transport et les opérations de plateforme.

- (13) Il convient de veiller à ne pas s'écarter des choix méthodologiques initiaux de la norme EN ISO 14083:2023, afin d'éviter des incohérences dans le calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport sur le marché, en particulier dans le contexte des chaînes de transport internationales. Toutefois, de temps à autre, il convient d'évaluer la nécessité d'une éventuelle adaptation de la norme EN ISO 14083:2023 du point de vue des politiques de l'Union, ainsi que de futures modifications de cette norme par le Comité européen de normalisation ou par un autre organisme compétent. Si ces évaluations révèlent un risque que certaines parties de la norme engendrent des déséquilibres injustifiés dans les calculs des émissions de gaz à effet de serre des services de transport dans des segments de marché spécifiques ou entraînent des divergences entre cette norme et les objectifs du présent règlement ou d'autres dispositions applicables du droit de l'Union, la Commission, en coopération avec les États membres, peut envisager de demander au Comité européen de normalisation de réviser la norme en conséquence, ou de décider d'exclure cette partie de la norme du champ d'application du présent règlement.
- (14) Afin d'éviter la diffusion d'informations inexactes sur le marché, il peut s'avérer nécessaire de clarifier la méthode de référence en ce qui concerne les paramètres et hypothèses pertinents pour les émissions de gaz à effet de serre utilisés pour calculer les émissions avant la fourniture d'un service. Il en va de même pour d'autres paramètres techniques pertinents liés à l'attribution des émissions ou à l'agrégation des éléments de données dans le cas où l'utilisation de ces paramètres n'est pas explicitement précisée dans la méthode.
- (15) Différents types de données d'entrée, y compris des données primaires et secondaires, peuvent être utilisés pour calculer les émissions de gaz à effet de serre des services de transport. L'utilisation de données primaires donne les résultats les plus fiables et les plus précis; il convient donc de privilégier l'adoption progressive de ces données dans les processus de calcul des émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, les données primaires peuvent être impossibles à obtenir ou trop coûteuses à générer pour certaines parties prenantes, en particulier les PME. Par conséquent, l'utilisation de données secondaires devrait être autorisée dans des conditions claires.
- (16) En ce qui concerne les données secondaires, les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport peuvent être calculées sur la base de valeurs par défaut ou de données modélisées. L'utilisation de valeurs par défaut et de données modélisées devrait toutefois permettre d'obtenir des informations précises et fiables sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport spécifique et, par conséquent, les valeurs par défaut devraient être fixées et les données modélisées devraient être élaborées de manière neutre et objective, sur la base de sources fiables et de paramètres adéquats.
- (17) Il convient donc d'établir une base de données centrale de l'UE contenant des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre afin d'améliorer la comparabilité des données sur les émissions de gaz à effet de serre obtenues dans le cadre de l'application du présent règlement. Toutefois, compte tenu des spécificités sectorielles, nationales et régionales de ces valeurs par défaut dans l'ensemble de l'Union, d'autres bases de données et ensembles de données pertinents exploités par des tiers devraient être autorisés, à condition qu'ils fassent l'objet d'un contrôle de qualité technique au niveau de l'Union.
- (18) Lors de la détermination de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport, il est nécessaire de connaître les facteurs d'émission de gaz à effet de serre des

vecteurs énergétiques des transports afin de calculer des estimations des émissions de gaz à effet de serre reflétant la quantité d'énergie utilisée dans le cadre d'une approche «du puits à la roue». Il convient donc d'établir une base de données centrale de l'UE sur les facteurs d'émission de gaz à effet de serre des vecteurs énergétiques afin de garantir la comparabilité et la qualité des données d'entrée.

- (19) Le développement et la maintenance des bases de données de l'UE contenant les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre et les facteurs d'émission de gaz à effet de serre, ainsi que le contrôle de qualité technique des bases de données externes et des ensembles de données exploités par des tiers, devraient être assurés par un organisme neutre et compétent opérant au niveau de l'Union. Compte tenu de son mandat, l'Agence européenne pour l'environnement est la mieux placée pour fournir l'assistance nécessaire à la bonne mise en œuvre de cette partie du règlement. Le cas échéant, ces travaux peuvent s'appuyer sur la contribution d'autres organes sectoriels de l'UE, conformément à une autre législation de l'Union, et être soutenus par eux.
- (20) Des données modélisées peuvent être utilisées si elles sont fondées sur un modèle établi conformément à la méthode de référence et, le cas échéant, aux autres dispositions relatives à l'utilisation de données secondaires et d'outils de calcul énoncées dans le présent règlement.
- (21) Le règlement (UE) 2015/757⁵⁸ et la directive 2003/87/CE⁵⁹ exigent la collecte, le calcul et la déclaration annuelle des émissions de CO₂ des navires et aéronefs, respectivement. Le règlement (UE) 2015/757 et la directive 2003/87/CE peuvent, dans une certaine mesure, compléter les dispositions énoncées dans le présent règlement, notamment en ce qui concerne la production de données relatives à la consommation de carburant en vue de quantifier les émissions des services de transport. Des données d'entrée pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport peuvent également être produites dans le cadre de la mise en œuvre d'autres cadres législatifs, tels que le règlement (UE) 2019/1242⁶⁰ et le règlement (UE) 2019/631⁶¹.
- (22) Il convient d'établir des indicateurs communs afin de produire des données comparables sur les émissions de gaz à effet de serre qui permettront une comparaison efficace des différents services de transport. Des indicateurs communs devraient également permettre aux fournisseurs de données de communiquer clairement celles-ci et aux destinataires de bien les comprendre.
- (23) Toute information désagrégée sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport qui est communiquée à un tiers à des fins commerciales ou réglementaires conformément au champ d'application du présent règlement devrait obligatoirement inclure, de manière bien

⁵⁸ Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 relatif à la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE ([JO L 123 du 19.5.2015, p. 55](#)).

⁵⁹ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil ([JO L 275 du 25.10.2003, p. 32](#)).

⁶⁰ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil et (UE) 2018/956 et la directive 96/53/CE du Conseil ([JO L 198 du 25.7.2019](#)).

⁶¹ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (refonte) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.) ([JO L 111 du 25.4.2019, p. 13](#))

visible, les données de sortie produites conformément aux règles spécifiques de calcul des émissions de gaz à effet de serre établies par le présent règlement. Des éléments de données supplémentaires, utilisés à des fins autres que celles définies dans le présent règlement, peuvent être ajoutés, le cas échéant.

- (24) Afin de démontrer le respect des exigences énoncées dans le présent règlement, une entité qui calcule et communique des informations sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport devrait être en mesure de produire des éléments de preuve étayant les données de sortie en question. Ces éléments de preuve devraient être établis conformément aux règles relatives à la déclaration au niveau des services de transport établies par la norme EN ISO 14083:2023 et doivent être mis à la disposition des autorités compétentes, par exemple des tribunaux, ou de tout autre tiers si des accords distincts l'exigent, y compris des accords entre entreprises.
- (25) Sous réserve de l'application d'accords distincts, un intermédiaire de données qui collecte des informations sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport auprès d'une entité concernée ou d'une autre personne physique ou morale concernée et qui les communique sur le marché ne devrait pas être considéré comme responsable dans le cas où ces informations enfreindraient l'une des exigences énoncées dans le présent règlement concernant le calcul et la vérification des émissions de gaz à effet de serre des services de transport et la certification des outils de calcul. Il devrait toutefois s'efforcer d'éviter la communication d'informations inexactes ou erronées et respecter les règles relatives aux données de sortie sur les émissions de gaz à effet de serre, à la communication et à la transparence. En outre, l'intermédiaire de données devrait fournir la source de ces informations, afin de permettre l'identification du fournisseur d'informations concerné.
- (26) Les outils de calcul externes qui sont fournis sur le marché pour une utilisation commerciale et non commerciale plus large peuvent faciliter la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport, en favorisant ainsi son adoption par des groupes plus larges de parties prenantes. L'utilisation de ces outils devrait être certifiée afin de garantir leur conformité aux exigences du présent règlement, notamment en ce qui concerne l'utilisation de la méthode de référence commune et d'un ensemble approprié de données d'entrée.
- (27) Un système bien conçu de vérification de la conformité des données de sortie relatives aux émissions de gaz à effet de serre communiquées sur le marché et des processus de calcul sous-jacents avec les exigences énoncées dans le présent règlement devrait renforcer sensiblement la confiance dans la fiabilité et l'exactitude de ces données. Les entités qui se sont soumises avec succès à l'évaluation de la conformité devraient avoir le droit d'obtenir une preuve de conformité communément reconnue dans toute l'Union. Cette preuve de conformité devrait mentionner l'éventuelle inclusion de données primaires, notamment afin d'encourager la collecte et l'utilisation de données primaires par toute entité concernée par les règles énoncées dans le présent règlement.
- (28) La charge administrative liée à la vérification pourrait être disproportionnée pour les petites entreprises et devrait donc être évitée. À cette fin, les PME devraient être exemptées des exigences liées à la vérification, à moins qu'elles ne souhaitent obtenir la preuve de conformité correspondante. En outre, les grandes entreprises devraient tenir compte du principe de proportionnalité lorsqu'elles envisagent de demander la vérification de la conformité aux partenaires de la chaîne de valeur, en particulier aux PME.
- (29) Si la vérification des informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre des services de transport est organisée conformément aux règles spécifiques établies par d'autres actes

législatifs de l'Union, y compris un règlement visant à garantir des conditions de concurrence équitables pour un transport aérien durable, et mises en œuvre par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, ces règles sont traitées de manière équivalente, à condition que l'évaluation de vérification soit établie conformément aux exigences du présent règlement.

- (30) Afin de permettre le fonctionnement efficace du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'évaluation et l'exclusion de certains éléments de la méthode de référence, la soumission de demandes au Comité européen de normalisation, l'établissement de règles relatives à la réalisation du contrôle de qualité technique des bases de données externes contenant les valeurs par défaut, l'adaptation des indicateurs pour la production de données sur les émissions de gaz à effet de serre et l'élaboration d'autres méthodes et critères d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes énoncés dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»⁶². En particulier, pour que soit garantie une égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents en même temps que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission prenant part à la préparation des actes délégués.
- (31) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer à la Commission les compétences d'exécution relatives à la certification des outils de calcul et à la vérification des données sur les émissions de gaz à effet de serre. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁶³.
- (32) La comparabilité des données relatives aux émissions de gaz à effet de serre des services de transport et l'adoption plus large de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre dans les pratiques commerciales ne sont pas des objectifs qui peuvent être atteints de manière suffisante par les États membres sans risquer d'introduire des formalités administratives sur le marché intérieur et de générer des coûts et des charges administratives supplémentaires pour les industries. Ces objectifs peuvent plutôt, en raison des effets de réseau d'une action conjointe des États membres, être mieux réalisés au niveau de l'Union. L'Union peut donc adopter des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne.
- (33) Conformément au principe de proportionnalité, il est nécessaire et approprié, pour atteindre l'objectif fondamental consistant à inciter les entreprises et les clients à changer leurs comportements en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des services de transport grâce à l'adoption et à l'utilisation de données comparables et fiables sur les émissions de gaz à effet de serre, d'établir des règles relatives à la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport. Le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire

⁶² Accord interinstitutionnel entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne «Mieux légiférer» ([JO L 123 du 12.5.2016, p. 1](#)).

⁶³ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission ([JO L 55 du 28.2.2011, p. 13](#)).

pour atteindre les objectifs poursuivis, conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 4, du traité sur l'Union européenne,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE 1

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des règles pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport qui commencent ou aboutissent sur le territoire de l'Union.

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique à toute entité fournissant ou organisant des services de fret et de transport de voyageurs dans l'Union qui calcule les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport commençant ou aboutissant sur le territoire de l'Union et qui communique à un tiers des informations désagrégées sur ces émissions à des fins commerciales ou réglementaires.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «gaz à effet de serre», des composants gazeux de l'atmosphère, d'origine naturelle et humaine, qui absorbent et émettent un rayonnement à certaines longueurs d'onde du spectre du rayonnement infrarouge émis par la surface de la terre, par l'atmosphère et par les nuages;
- 2) «émission de gaz à effet de serre», le rejet d'un gaz à effet de serre dans l'atmosphère, exprimé en masse d'équivalent dioxyde de carbone;
- 3) «équivalent dioxyde de carbone (CO₂e)», l'unité de comparaison du forçage radiatif d'un gaz à effet de serre et du dioxyde de carbone;
- 4) «comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre», les actions effectuées pour quantifier, au moyen de mesures et de calculs, les émissions de gaz à effet de serre et les déclarer;
- 5) «service de transport», le transport de marchandises ou de voyageurs d'une origine à une destination; un service de transport peut comporter un ou plusieurs éléments de la chaîne de transport nécessitant à la fois une ou plusieurs opérations de transport et/ou une ou plusieurs opérations de plateforme;
- 6) «opération de transport», l'exploitation d'un véhicule en vue du transport de passagers et/ou de marchandises;

- 7) «opération de plateforme», une opération visant à transférer des marchandises ou des passagers par l'intermédiaire d'une plateforme;
- 8) «véhicule», un moyen de transport de passagers et/ou de marchandises dans tous les modes de transport;
- 9) «chaîne de transport», une séquence d'éléments de transport liés au fret ou à un (groupe de) voyageurs(s) qui, considérés ensemble, constituent leur mouvement d'une origine vers une destination;
- 10) «élément de la chaîne de transport», une section d'une chaîne de transport au sein de laquelle le fret ou un (groupe de) voyageurs(s) sont transportés par un seul véhicule ou transitent via une seule plateforme;
- 11) «divulcation d'informations sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport», la communication à un tiers d'informations désagrégées sur les émissions de gaz à effet de serre liées à un service de transport spécifique par une entité concernée ou par un intermédiaire de données, dans le cadre de la fourniture, de la communication ou de la commercialisation de ce service, avant ou après la fourniture du service de transport;
- 12) «entité concernée», toute entité qui calcule les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport commençant ou aboutissant sur le territoire de l'Union et qui communique à un tiers des informations sur ces émissions à des fins commerciales ou réglementaires;
- 13) «intermédiaire de données», une personne physique ou morale qui collecte et communique des informations sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport sur la base d'arrangements juridiques, contractuels ou autres distincts;
- 14) «activité émettrice de gaz à effet de serre», une activité entraînant une émission de gaz à effet de serre;
- 15) «données sur une activité émettrice de gaz à effet de serre», la mesure quantitative d'une activité émettrice de gaz à effet de serre;
- 16) «intensité des émissions de gaz à effet de serre», le coefficient décrivant le rapport entre les données spécifiées sur une activité émettrice de gaz à effet de serre et les émissions de gaz à effet de serre;
- 17) «facteur d'émission de gaz à effet de serre», le coefficient décrivant le rapport entre l'activité émettrice de gaz à effet de serre et les émissions de gaz à effet de serre;
- 18) «émissions de gaz à effet de serre du puits à la roue», les émissions représentant l'incidence à la fois de l'utilisation des véhicules et de l'approvisionnement énergétique des véhicules en termes de gaz à effet de serre;
- 19) «émissions du réservoir à la roue», les émissions résultant de la consommation d'énergie due à la propulsion du véhicule; un sous-ensemble des émissions «du puits à la roue»;
- 20) «vecteur énergétique», une substance ou un phénomène qui peut être utilisé pour fournir un travail mécanique ou de la chaleur ou pour réaliser des procédés chimiques ou physiques;
- 21) «données primaires», la valeur quantifiée d'un procédé ou d'une activité obtenue à partir d'une mesure directe ou d'un calcul fondé sur des mesures directes;
- 22) «données secondaires», soit des données modélisées, soit des valeurs par défaut qui ne satisfont pas aux exigences applicables aux données primaires, y compris les données provenant de bases de données et de la littérature publiée, les facteurs d'émission de gaz à

effet de serre par défaut provenant des inventaires nationaux, les données calculées, les estimations ou d'autres données représentatives et les données obtenues à partir de processus d'approximation ou d'estimations;

- 23) «valeur par défaut», la valeur secondaire de données provenant d'une source publiée, qui est prise par défaut en cas d'absence de données primaires ou modélisées;
- 24) «données modélisées», les données établies à l'aide d'un modèle qui tient compte des données primaires et/ou des paramètres relatifs aux émissions de gaz à effet de serre d'une opération de transport ou d'une opération de plateforme, y compris en utilisant un modèle fourni au moyen d'un outil de calcul;
- 25) «données de sortie», les données désagrégées sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport établies à l'aide de la méthode de référence et des données d'entrée définies par le présent règlement;
- 26) «indicateurs», une mesure d'évaluation quantitative;
- 27) «éléments de preuve étayant les informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport», l'établissement, sur demande, d'un rapport au niveau d'un service de transport, conformément à la norme EN ISO 14083:2023;
- 28) «outil de calcul», une application, un modèle ou un logiciel permettant le calcul automatique des émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport;
- 29) «outil de calcul externe», un outil de calcul fourni sur le marché par un tiers pour une utilisation commerciale ou non commerciale plus large;
- 30) «organisme d'évaluation de la conformité», un organisme d'évaluation de la conformité tel que défini à l'article 2, point 13), du règlement (CE) n° 765/2008⁶⁴;

CHAPITRE II

MÉTHODOLOGIE

Article 4

Méthode de calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport

- 1. Les émissions de gaz à effet de serre des services de transport sont calculées sur la base de la méthode définie dans la norme EN ISO 14083:2023, dans sa version actualisée, et des règles énoncées au chapitre III du présent règlement.
- 2. La Commission évalue la nécessité d'un ajustement de tout élément de la norme visée au paragraphe 1, au plus tard 36 mois après la date d'application du présent règlement.
- 3. La Commission peut lancer un contrôle de conformité afin d'évaluer toute modification de la norme visée au paragraphe 1. Le contrôle de conformité est initié par la Commission, qui peut, le cas échéant, agir à la demande d'un État membre.

⁶⁴ Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil ([JO L 218 du 13.8.2008](#)).

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 afin d'exclure du champ d'application du présent règlement une modification visée au paragraphe 3 et un élément visé au paragraphe 2 si, sur la base de son évaluation, cette modification ou cet élément crée un risque manifeste d'incompatibilité avec les objectifs du présent règlement et d'autres règles de l'Union applicables.
5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 pour demander au Comité européen de normalisation de réviser la norme visée au paragraphe 1, y compris sur la base des résultats de l'évaluation visée au paragraphe 2 et du contrôle de conformité visé au paragraphe 3.
6. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution conformément à l'article 17 pour compléter le présent règlement en vue de clarifier la méthode de référence visée au paragraphe 1, afin d'assurer sa mise en œuvre uniforme sur le marché en ce qui concerne l'approche permettant de déterminer les paramètres appropriés pertinents en matière d'émissions pour calculer les émissions de gaz à effet de serre avant la fourniture d'un service et, le cas échéant, d'autres paramètres techniques liés à l'allocation des émissions ou à l'agrégation des éléments de données qui ne sont pas explicitement expliqués dans cette méthode.

CHAPITRE III

DONNÉES D'ENTRÉE ET SOURCES

Article 5

Utilisation de données primaires et secondaires

1. Les entités visées à l'article 2 donnent la priorité à l'utilisation des données primaires pour calculer les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport.
2. L'utilisation de données secondaires pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport est autorisée dans les conditions suivantes:
 - (a) les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre sont dérivées:
 - (i) d'une base de données centrale de l'UE contenant les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre, visée à l'article 6, paragraphe 1;
 - (ii) de bases de données et d'ensembles de données des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre exploitées par des tiers, conformément à l'article 7;
 - (b) les facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut pour les vecteurs énergétiques de transport sont dérivés de la base de données centrale de l'UE des facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut visée à l'article 8;
 - (c) les données modélisées reposent sur un modèle établi conformément à la méthode visée à l'article 4 et aux règles énoncées à l'article 5, paragraphe 2, point b), et à l'article 11, le cas échéant.

Article 6

Base de données centrale de l'UE contenant les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre

1. La Commission, avec l'aide de l'Agence européenne pour l'environnement, établit une base de données centrale de l'Union contenant les valeurs par défaut de l'intensité des émissions visées à l'article 5, paragraphe 2, point a) i).
2. La Commission assure la maintenance, la mise à jour et le développement continu de la base de données visée au paragraphe 1, en tenant compte de l'évolution de l'état de la technique dans le secteur des transports et des nouvelles approches méthodologiques pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre.
3. L'accès à la base de données visée au paragraphe 1 pour consulter ou utiliser les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions est ouvert au public et gratuit.

Article 7

Bases de données et ensembles de données des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre exploitées par des tiers

1. Le développeur d'une base de données ou d'un ensemble de données visés à l'article 5, paragraphe 2, point a) ii), soumet à la Commission une demande de vérification de la qualité technique des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre incluses dans cette base de données ou cet ensemble de données. La Commission, avec l'aide de l'Agence européenne pour l'environnement, procède à la vérification de la qualité technique conformément aux exigences énoncées aux articles 4 à 8 du présent règlement.
2. Ne sont utilisés aux fins de l'utilisation de données secondaires, conformément à l'article 5, paragraphe 2, point a) ii), que les bases de données et les ensembles de données des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions qui ont fait l'objet d'une évaluation positive dans le cadre de la vérification de la qualité technique visée au paragraphe 1.
3. La vérification de la qualité technique est requise au plus tard 24 mois après la date d'application du présent règlement. Un résultat positif d'une vérification de qualité est valable deux ans.
4. La Commission adopte des actes d'exécution conformément à l'article 17 afin de compléter le présent règlement en établissant les règles et conditions nécessaires à la réalisation de la vérification de la qualité technique visée au paragraphe 1.

Article 8

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

1. La Commission, avec l'aide de l'Agence européenne pour l'environnement, établit une base de données centrale de l'UE contenant les facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut visés à l'article 5, paragraphe 2, point b).
2. La Commission, avec l'aide de l'Agence européenne pour l'environnement, assure la maintenance, la mise à jour et le développement continu de la base de données visée au

paragraphe 1, en tenant compte de l'évolution de l'état de la technique dans le secteur des transports et des nouvelles approches méthodologiques pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre.

3. L'accès à la base de données visée au paragraphe 1 pour consulter ou utiliser les facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut est ouvert au public et gratuit.

CHAPITRE IV

DONNÉES DE SORTIE ET TRANSPARENCE

Article 9

Établissement des données de sortie relatives aux émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport

1. Les données de sortie sont établies à l'aide de la méthode de référence et des données d'entrée conformément aux articles 4 à 8 du présent règlement.
2. Les données de sortie peuvent être établies à l'aide d'outils de calcul. Les outils de calcul externes sont conformes aux exigences énoncées à l'article 11.
3. Les données de sortie comprennent au minimum la masse totale d'équivalent dioxyde de carbone (CO₂e) par service de transport et, pour un type de service de transport donné, au moins l'un des indicateurs suivants:
 - (a) masse de CO₂e par tonne-kilomètre, ou unités équivalentes, pour le transport de marchandises;
 - (b) masse de CO₂e par tonne, ou unités équivalentes, pour la capacité d'une plateforme de fret;
 - (c) masse de CO₂e par passager-kilomètre, ou unités équivalentes, pour le transport de passagers;
 - (d) masse de CO₂e par passager, ou unités équivalentes, pour la capacité d'une plateforme de passagers.
4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 afin de compléter la liste des indicateurs pour les données de sortie visée au paragraphe 3.

Article 10

Communication et transparence

1. Les entités concernées communiquent les données de sortie de manière claire et non ambiguë. Lorsque les entités concernées communiquent des données de sortie, elles incluent dans la communication la mention suivante: «Émissions de gaz à effet de serre du puits à la roue calculées conformément au règlement [référence au présent règlement] du Parlement européen et du Conseil», au moins dans l'une des langues officielles de l'UE et, si possible, dans une langue officielle d'un État membre sur le territoire duquel le service est fourni.
2. Lorsque les données de sortie sont obtenues et communiquées par un intermédiaire de données sur la base d'arrangements distincts, les règles énoncées au paragraphe 1 et à l'article 9,

paragraphe 3, s'appliquent. Lorsqu'il communique des données de sortie, l'intermédiaire de données inclut une référence à la source de ces données.

3. Lorsque des données primaires sont utilisées au sens de l'article 5, paragraphe 1, les entités concernées sont habilitées à communiquer ce fait à tout tiers si l'utilisation des données primaires a été vérifiée conformément aux articles 12 et 13.
4. Les entités concernées sont en mesure d'établir des éléments de preuve justifiant la manière dont les données de sortie ont été établies. Ces éléments de preuve sont établis conformément aux exigences définies par la méthode de référence visée à l'article 4, paragraphe 1, et:
 - (a) ils servent de base à l'évaluation de vérification conformément aux articles 12 et 13;
 - (b) ils sont mis à disposition, à la demande d'une autorité compétente ou d'un autre tiers, dans la mesure où des arrangements juridiques ou contractuels distincts s'appliquent;
 - (c) lorsque la vérification est effectuée conformément aux articles 12 et 13, elle comporte une référence à la preuve de conformité visée à l'article 13, paragraphe 6, ainsi que les coordonnées de l'organisme d'évaluation de la conformité qui a établi ladite preuve;
 - (d) lorsque les données de sortie sont établies au moyen d'un outil de calcul externe visé à l'article 9, paragraphe 2, elles incluent une référence à cet outil de calcul.
5. Les données de sortie et les éléments de preuve visés au paragraphe 5 sont établis de manière claire et non équivoque, au moins dans l'une des langues officielles de l'Union. Dans la mesure du possible, ils sont mis à disposition sous la forme d'un lien internet, d'un code QR ou d'une solution équivalente.
6. Les données à caractère personnel sont traitées conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil⁶⁵.
7. Tout destinataire des données de sortie et des éléments de preuves visés au paragraphe 5 prend des mesures pour garantir la confidentialité des données commerciales pertinentes qui sont traitées et communiquées conformément au présent règlement, et veille à ce que ces données ne puissent être consultées, traitées et divulguées que lorsque cela est autorisé.

CHAPITRE V

MESURES COMPLÉMENTAIRES

Article 11

Certification des outils de calcul

1. Les outils de calcul externes visés à l'article 9, paragraphe 2, sont certifiés par un organisme d'évaluation de la conformité visé à l'article 14.

⁶⁵ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) ([JO L 119 du 4.5.2016, p. 1](#)).

2. Le développeur d'outils de calcul soumet une demande à un organisme d'évaluation de la conformité, qui évalue la conformité de l'outil de calcul avec les exigences énoncées aux articles 4 à 9. En cas d'évaluation positive, l'organisme d'évaluation de la conformité délivre un certificat de conformité de l'outil de calcul au présent règlement. En cas d'évaluation négative, l'organisme d'évaluation de la conformité fournit au demandeur les raisons de cette évaluation négative.
3. L'organisme d'évaluation de la conformité concerné tient à jour une liste des outils de calcul qu'il a certifiés et de ceux dont il a retiré ou suspendu la certification. Il publie cette liste sur son site web, et communique sans délai l'adresse de ce site à la Commission.
4. Le certificat a une durée de validité de deux ans.
5. La Commission publie sur son site web officiel la liste de tous les outils de calcul certifiés conformément aux paragraphes 1 et 2.
6. La Commission adopte des actes d'exécution conformément à l'article 17 afin d'établir des règles relatives à la certification des outils de calcul et au certificat de conformité correspondant, y compris des règles relatives au renouvellement, à la suspension et au retrait de la certification.

CHAPITRE VI

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

Article 12

Champ de la vérification

1. Les données de sortie visées à l'article 9 sont soumises à la vérification de leur conformité aux exigences énoncées aux articles 4 à 9 du présent règlement.
2. Les exigences de vérification visées au paragraphe 1 s'appliquent aux entités concernées visées à l'article 2, à l'exception des micro, petites et moyennes entreprises visées dans la recommandation 2003/361/CE de la Commission⁶⁶. Les micro, petites et moyennes entreprises peuvent faire l'objet d'une vérification à leur demande.

Article 13

Activités et processus de vérification

1. L'organisme d'évaluation de la conformité visé à l'article 14 vérifie la fiabilité, la crédibilité, la conformité et l'exactitude des données de sortie communiquées par une entité concernée.
2. La vérification est effectuée conformément aux exigences énoncées aux articles 4 à 9 et sur la base des preuves visées à l'article 10, paragraphe 5. Cette vérification porte sur:

⁶⁶ Recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises ([JO L 124 du 20.5.2003, p. 36](#)).

- (a) la méthode de calcul utilisée;
 - (b) la ou les sources des données d'entrée utilisées pour le calcul;
 - (c) l'exactitude du calcul effectué;
 - (d) les indicateurs utilisés.
3. Lorsque des outils de calcul externes sont utilisés, l'organisme d'évaluation de la conformité tient compte de leurs certificats de conformité respectifs visés à l'article 11.
 4. Si, à l'issue de l'évaluation de vérification, l'organisme de l'évaluation de la conformité constate des calculs inexacts ou des cas de non-conformité aux articles 4 à 9 du présent règlement, il en informe l'entité concernée dans les meilleurs délais. L'entité concernée corrige ensuite les calculs ou les cas de non-conformité de manière que le processus de vérification puisse être achevé.
 5. L'entité concernée fournit à l'organisme d'évaluation de la conformité toute information complémentaire pouvant lui permettre de mener à bien les procédures de vérification. L'organisme d'évaluation de la conformité peut effectuer des contrôles pendant le processus de vérification, afin de déterminer la fiabilité des données et des calculs.
 6. À l'issue de la vérification, l'organisme d'évaluation de la conformité établit, le cas échéant, une preuve de conformité confirmant que les données de sortie sont conformes aux exigences respectives énoncées dans le présent règlement.
 7. L'organisme d'évaluation de la conformité concerné établit et tient à jour une liste des entités qui ont été soumises à la vérification prévue aux paragraphes 1 à 6. Au plus tard le 31 mars de chaque année, l'organisme d'évaluation de la conformité notifie cette liste à la Commission.
 8. Lorsque d'autres actes législatifs de l'Union établissent des règles spécifiques relatives à l'évaluation de vérification des données de sortie, ces règles sont traitées de manière équivalente, à condition que l'évaluation de vérification soit établie conformément au présent règlement.
 9. La Commission adopte des actes d'exécution conformément à l'article 17 établissant des règles détaillées relatives à la vérification des données de sortie et des preuves de conformité correspondantes. Ces règles comprennent des dispositions relatives aux éléments de preuve visés à l'article 10, paragraphe 5, et aux droits de communication associés à l'utilisation des données primaires visées à l'article 10, paragraphe 4.

CHAPITRE VII

ACCRÉDITATION

Article 14

Organismes d'évaluation de la conformité

1. Les organismes d'évaluation de la conformité sont accrédités pour effectuer les activités de vérification ou de certification visées aux articles 11, 12 et 13.
2. L'organisme d'évaluation de la conformité est indépendant de l'entité sollicitant les activités de vérification ou de certification visées aux articles 11, 12 et 13.

3. L'organisme d'évaluation de la conformité, ses cadres supérieurs et le personnel chargé d'exécuter les tâches de vérification n'exercent aucune activité susceptible d'entrer en conflit avec leur indépendance de jugement ou leur intégrité dans le cadre de leurs activités de vérification ou de certification.
4. L'organisme d'évaluation de la conformité et son personnel accomplissent les activités de vérification ou de certification avec la plus haute intégrité professionnelle et la compétence technique requise et sont à l'abri de toute pression ou incitation, notamment d'ordre financier, susceptible d'influencer leur jugement ou les résultats de leurs activités de vérification, en particulier de la part de personnes ou de groupes de personnes intéressés par ces résultats.
5. L'organisme d'évaluation de la conformité dispose de l'expertise, de l'équipement et de l'infrastructure nécessaires pour mener à bien les activités de vérification ou de certification pour lesquelles il a été accrédité.
6. Le personnel d'un organisme d'évaluation de la conformité est lié par le secret professionnel pour toutes les informations obtenues dans le cadre de l'exécution des tâches de vérification et de certification.
7. Lorsqu'un organisme d'évaluation de la conformité sous-traite des tâches spécifiques liées à la vérification ou à la certification, ou a recours à une filiale, il assume l'entière responsabilité des tâches exécutées par les sous-traitants ou les filiales, où qu'ils soient établis, y compris en évaluant et contrôlant les qualifications du sous-traitant ou de la filiale et le travail qu'ils effectuent.

Article 15

Procédures d'accréditation

1. Les organismes d'évaluation de la conformité visés à l'article 14, paragraphe 1, sont accrédités par un organisme national d'accréditation conformément au chapitre II du règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil.
2. Chaque État membre désigne une autorité qui tient à jour une liste des organismes d'évaluation de la conformité accrédités. Ces autorités nationales désignées publient cette liste sur un site web officiel du gouvernement.
3. Au plus tard le 31 mars de chaque année, l'organisme national d'accréditation notifie à la Commission la liste des organismes d'évaluation de la conformité accrédités, ainsi que toutes leurs coordonnées utiles.
4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 afin de compléter le présent règlement en établissant d'autres méthodes et critères d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité.

CHAPITRE VIII

POUVOIRS DÉLÉGUÉS ET COMPÉTENCES D'EXÉCUTION

Article 16

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées dans le présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphe 4, à l'article 4, paragraphe 5, à l'article 9, paragraphe 4, et à l'article 15, paragraphe 4, est conféré à la Commission pour une période indéterminée à compter du [OP: Veuillez insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement].
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, paragraphe 4, à l'article 4, paragraphe 5, à l'article 9, paragraphe 4, et à l'article 15, paragraphe 4, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation du pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4, paragraphe 4, de l'article 4, paragraphe 5, de l'article 9, paragraphe 4, et de l'article 15, paragraphe 4, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de [deux mois] à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 17

Procédure de comité

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

CHAPITRE IX

DISPOSITIONS FINALES

Article 18

Rapports et réexamen

Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date = 5 ans après la date d'application du règlement], la Commission procède à une évaluation du présent règlement à la lumière des objectifs poursuivis et présente au Parlement européen et au Conseil un rapport exposant ses principales conclusions.

Article 19

Entrée en vigueur et application

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Il s'applique à compter du [OP: veuillez insérer la date: 42 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].
3. Toutefois, l'article 4, paragraphes 4 à 6, l'article 7, paragraphe 4, l'article 9, paragraphe 4, l'article 11, paragraphe 6, l'article 13, paragraphe 9, et l'article 15, paragraphe 4, s'appliquent à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

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

Fait à Strasbourg, le

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

Table des matières

1.	CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE	3
1.1.	Dénomination de la proposition/de l'initiative	3
1.2.	Domaine(s) politique(s) concerné(s)	3
1.3.	La proposition/l'initiative porte sur:	3
1.4.	Objectif(s)	3
1.4.1.	Objectif général / objectifs généraux	3
1.4.2.	Objectif(s) spécifique(s)	3
1.4.3.	Résultat(s) et incidence(s) attendus	3
1.4.4.	Indicateurs de performance	4
1.5.	Justification(s) de la proposition/de l'initiative	4
1.5.1.	Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative	4
1.5.2.	Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union, qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.	5
1.5.3.	Leçons tirées d'expériences similaires	6
1.5.4.	Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés	7
1.5.5.	Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement	7
1.6.	Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative	8
1.7.	Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)	8
2.	MESURES DE GESTION	9
2.1.	Dispositions en matière de suivi et de compte rendu	9
2.2.	Système(s) de gestion et de contrôle	9
2.2.1.	Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée ...	9
2.2.2.	Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer	9

2.2.3.	Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)	10
2.3.	Mesures de prévention des fraudes et irrégularités	10
3.	INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE11	
3.1.	Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)	11
3.2.	Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits	12
3.2.1.	Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels	12
3.2.2.	Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels	15
3.2.3.	Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs.....	17
3.2.4.	Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel	19
3.2.5.	Participation de tiers au financement	19
3.3.	Incidence estimée sur les recettes	20

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Mobilité et transports

1.3. La proposition/l'initiative porte sur:

☒ une action nouvelle

☐ une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire⁶⁷

☐ la prolongation d'une action existante

☐ une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif général / objectifs généraux

L'objectif général du présent règlement est d'inciter les entreprises et les clients à changer leurs comportements afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des services de transport grâce à l'adoption et à l'utilisation de données comparables et fiables sur les émissions de gaz à effet de serre. Cette initiative contribuera à la réalisation de l'ODD 13 («Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions»), de l'ODD 7 («Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes à un coût abordable») et de l'ODD 12 («Établir des modes de consommation et de production durables»).

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

Les objectifs spécifiques du règlement sont les suivants:

assurer la comparabilité des résultats de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport;

faciliter l'adoption de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport dans les pratiques commerciales.

1.4.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

La proposition devrait améliorer la comparabilité des données relatives aux émissions de gaz à effet de serre partagées dans la chaîne des transports, grâce à l'utilisation d'une méthode de référence commune, de données d'entrée précises et d'une communication claire et univoque.

La proposition devrait également accroître l'utilisation de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre par les opérateurs économiques et d'autres entités

⁶⁷

Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

concernées en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre des services de transport.

1.4.4. *Indicateurs de performance*

Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.

L'efficacité du règlement proposé, en ce qui concerne l'objectif spécifique n° 1, sera déterminée sur la base d'indicateurs liés à la comparabilité des données relatives aux gaz à effet de serre des services de transport:

nombre de bases de données externes de valeurs par défaut ayant fait l'objet du contrôle de qualité;

nombre d'entités faisant l'objet de la vérification des données et processus.

L'efficacité du règlement proposé, en ce qui concerne l'objectif spécifique n° 2, sera déterminée sur la base d'indicateurs liés à l'adoption de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport:

nombre d'entreprises comptabilisant les émissions de gaz à effet de serre des services de transport au titre du présent règlement;

nombre d'entités se soumettant à la certification des outils techniques de calcul;

utilisation de bases de données centrales de valeurs par défaut (accès au site web et requêtes);

nombre d'entités utilisant les outils de certification.

1.5. **Justification(s) de la proposition/de l'initiative**

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative*

L'initiative fournira un cadre réglementaire harmonisé pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport, ainsi que des règles spécifiques encourageant son utilisation tout au long de la chaîne de transport multimodal. Elle inclut:

une méthode de référence commune fournie par la norme EN ISO 14083, garantissant que le calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport soit effectué de manière normalisée dans l'ensemble du secteur des transports;

une approche harmonisée des données d'entrée, en encourageant l'utilisation de données primaires, en autorisant les données modélisées, en améliorant la fiabilité, l'accessibilité et l'adéquation des valeurs par défaut (pour l'intensité des émissions et les facteurs d'émission de gaz à effet de serre) et en atténuant les variations entre les ensembles de données nationaux, régionaux et sectoriels;

des indicateurs appropriés pour la production et le partage des données relatives aux émissions de gaz à effet de serre ainsi que des règles communes pour la communication et la transparence des résultats de la comptabilisation des émissions;

un soutien à la mise en œuvre de la présente initiative dans différents segments de transport;

un système de vérification commun, proportionné et fiable pour les informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre des services de transport et pour les processus de calcul sous-jacents;

des règles relatives à la mise au point et à l'utilisation d'outils techniques de calcul des émissions.

Toutes ces dispositions devraient être pleinement applicables 42 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

La présente fiche financière législative concerne spécifiquement l'élaboration et la gestion d'un environnement commun de valeurs par défaut, dans le cadre de l'approche harmonisée pour les données d'entrée. Ces tâches seront exécutées par l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), avec le soutien du programme Horizon Europe (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). Les règles détaillées relatives à la fourniture de données seront précisées dans les actes délégués respectifs et dans les futurs accords avec l'AEE. Le rôle de l'AEE sera le suivant:

développer et maintenir des bases de données centrales contenant des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions;

établir une base de données des facteurs d'émission de gaz à effet de serre;

effectuer le contrôle de qualité des bases de données de tiers contenant les facteurs d'émission.

- 1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union, qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.*

Justification de l'action au niveau européen (ex ante):

En établissant des règles harmonisées pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre au niveau des services de transport, la présente initiative est particulièrement pertinente pour les opérations transfrontières entre les États membres de l'UE. Ce niveau d'harmonisation, lié aux choix méthodologiques, aux données d'entrée et aux règles communes de vérification, ne peut être atteint efficacement dans l'ensemble de l'UE par l'action individuelle des États membres.

Valeur ajoutée de l'Union escomptée (ex post):

Dans l'ensemble, le secteur des transports de l'UE présente une forte dimension transfrontière et joue un rôle important pour la libre circulation des personnes et des marchandises dans le marché intérieur de l'UE. Des services de transport efficaces sont essentiels pour répondre à la demande des usagers des transports, soutenir la croissance de l'économie de l'UE et préserver le mode de vie des citoyens. Dans le même temps, il convient d'attirer l'attention sur les défis liés aux incidences environnementales des transports, qui continuent de s'accroître principalement en raison de l'augmentation du trafic de marchandises et de passagers sur le réseau européen. Le présent règlement est donc conçu comme un catalyseur permettant à la communauté des transports de faciliter la transition écologique. Cette initiative contribuera à créer des conditions de concurrence équitables pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre entre tous les segments et modes de transport,

ainsi qu'entre les réseaux nationaux. En assurant une transparence accrue sur la performance des services de transport et en facilitant l'utilisation des données sur les émissions de gaz à effet de serre pour effectuer des choix de transport spécifiques, elle conduira à créer des incitations en faveur de solutions et d'innovations plus durables. Toute approche nationale serait extrêmement contre-productive pour atteindre ces objectifs, avec un risque important d'exigences contradictoires et de méthodes et données incohérentes. Ces approches nationales divergentes augmenteraient les coûts et créeraient une charge inutile pour les entreprises actives dans plusieurs États membres.

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

CountEmissionsEU est une nouvelle initiative qui s'appuie sur divers efforts déployés tant par la Commission européenne que par l'industrie en vue d'établir un cadre méthodologique harmonisé. Entre 2011 et 2019, deux projets consécutifs financés par l'UE, à savoir le projet COFRET («Carbon footprint of freight transport») au titre du 7^e PC et le projet LEARN (Logistics Emissions Accounting & Reduction Network) au titre d'Horizon 2020, ont porté sur le calcul, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre provenant des services de transport, dans le but de mettre au point une méthode mondiale. Ces efforts ont donné lieu à une action coordonnée en vue d'établir une norme complète et personnalisée au niveau de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Cette nouvelle norme, dénommée ISO 14083, a été publiée par l'ISO en mars 2023 et par le CEN en tant que norme européenne équivalente EN ISO 14083:2023. Elle s'appuie notamment sur la norme européenne EN 16258:2012 et le protocole des gaz à effet de serre.

Des méthodes spécifiques de comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre existent également dans les différents segments du secteur des transports, en particulier dans le secteur du fret. Ces méthodes s'inscrivent souvent dans le cadre de programmes de transport écologiques plus larges ou d'autres initiatives visant à promouvoir des activités de transport efficaces et à faibles émissions de carbone. Il s'agit, par exemple, du cadre du Global Logistics Emissions Council (GLEC), dirigé par l'industrie, du programme public-privé américain «SmartWay» et du programme de collaboration entre le gouvernement néerlandais et les entreprises «Topsector Logistics».

En outre, il existe de nombreuses méthodes et exigences de comptabilisation des émissions propres à un mode de transport, qui sont soit élaborées par les industries elles-mêmes, soit lancées par les autorités publiques dans le cadre de cadres législatifs spécifiques. Dans le secteur maritime, par exemple, il existe un groupe de travail «Clean Cargo», une initiative interentreprises pour le transport maritime conteneurisé. En outre, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté un système obligatoire de collecte de données sur le fioul-oil pour le transport maritime international, qui impose aux navires de collecter et de communiquer les données pertinentes dans une base de données commune. En ce qui concerne l'aviation, le régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) élaboré par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) fournit une méthode de calcul des émissions de CO₂ au niveau des vols. L'OACI et l'Association internationale du transport aérien (IATA) ont également établi des normes pour le secteur de l'aviation qui précisent comment les émissions doivent être déclarées par passager et par tonne de fret.

À l'échelle nationale, le Code français des transports exige que toutes les entités offrant des services de transport sur le marché (fret et passagers, tous modes compris) calculent les émissions de gaz à effet de serre pour chaque service au départ et/ou à destination de la France, sur la base d'une méthode spécifique. Le Code français des transports prévoit également que les informations sur les émissions doivent être communiquées aux parties concernées, ce qui est la seule obligation de ce type dans l'UE.

1.5.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés

Le règlement proposé est un élément clé de la communication de la Commission sur une stratégie de mobilité durable et intelligente, qui présente la vision de l'UE pour le système de transport du futur. Cette stratégie annonçait l'intention de la Commission d'établir un cadre de l'UE pour la mesure harmonisée des émissions dues aux transports et à la logistique (dans le cadre de l'initiative phare n° 5 – Fixer un prix pour le carbone et améliorer les incitations pour les usagers).

Le règlement créera des synergies avec d'autres éléments du cadre réglementaire de l'UE traitant des cadres de réduction des émissions, des normes relatives aux carburants et aux émissions, de l'amélioration de la transparence pour les utilisateurs et du renforcement des droits des consommateurs. Ces liens concernent, en principe, l'utilisation des données d'entrée et des méthodes de comptabilisation des émissions, ainsi que les exigences relatives à la communication univoque sur les émissions de gaz à effet de serre des services de transport. Les synergies concernent notamment les instruments suivants: règlement (UE) 2015/757, directive 2003/87/CE, communication COM(2021)550, proposition de directive COM(2022) 222, proposition de règlement COM(2021)561, proposition de règlement COM(2021) 562, règlement (UE) 2019/1242, règlement (UE) 2019/631 et directive 2005/29/CE.

La proposition est compatible avec le cadre financier pluriannuel. Les tâches attribuées à l'AEE nécessiteront une convention de contribution couvrant la période initiale de mise en œuvre du règlement jusqu'en 2027, puis une allocation de ressources à long terme pour gérer et mettre à jour les bases de données de valeurs par défaut et organiser le contrôle de qualité pour les fournisseurs de bases de données tiers.

1.5.5. Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement

La grande majorité des incidences budgétaires de la présente proposition sont traitées dans le cadre de la présente fiche financière législative. En ce qui concerne les dépenses, l'incidence budgétaire spécifique de cette initiative se limite aux crédits nécessaires pour les ressources humaines et le développement des systèmes informatiques servant à faciliter la création et la maintenance de bases de données et les contrôles de qualité des bases de données de tiers. Il s'agit de nouvelles tâches pour l'AEE qui deviendront progressivement permanentes, tandis que les tâches existantes ne diminueront pas ni ne seront partiellement supprimées. La nécessité de ressources supplémentaires après la période de mise en place, à partir de 2028, sera examinée dans le cadre de la prochaine évaluation des ressources de l'AEE et sera couverte par la subvention de l'UE à l'Agence (au moyen d'une réduction compensatoire, le cas échéant, des dépenses programmées au titre de LIFE ou

d'autres lignes budgétaires applicables pour le financement de l'AEE), sans préjudice du futur accord sur le CFP.

1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative

☐ **durée limitée**

- ☐ En vigueur à partir de/du [JJ/MM]AAAA jusqu'en/au [JJ/MM]AAAA
- ☐ Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits d'engagement et de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits de paiement.
- ☒ durée illimitée
- Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de 2025 jusqu'en 2027,
- puis un fonctionnement en rythme de croisière une fois que les tâches seront incluses dans le nouveau mandat de l'AEE.

1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)⁶⁸

☐ **Gestion directe** par la Commission

- ☐ dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;
- ☐ par les agences exécutives

☐ **Gestion partagée** avec les États membres

☒ **Gestion indirecte** en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

- ☐ à des pays tiers ou des organismes qu'ils ont désignés;
- ☐ à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);
- ☐ à la BEI et au Fonds européen d'investissement;
- ☒ aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier;
- ☐ à des établissements de droit public;
- ☐ à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes;
- ☐ à des entités de droit privé d'un État membre qui sont chargées de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et dotées de garanties financières suffisantes;
- ☐ à des organismes ou des personnes chargés de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiés dans l'acte de base concerné.
- *Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».*

Remarques

S/O

⁶⁸

Les explications sur les modes d'exécution budgétaire ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

La Commission sera de manière générale responsable de la mise en œuvre du règlement proposé et devra faire rapport au Parlement européen et au Conseil sur sa mise en œuvre et son respect.

L'AEE rendra compte régulièrement de la mise en œuvre des conventions de contribution et des actions connexes.

Des données doivent être collectées auprès de différentes sources, y compris auprès des autorités des États membres. La coordination des activités de collecte de données est assurée par l'AEE.

Les services de la Commission suivront la mise en œuvre et l'efficacité de cette initiative au moyen de diverses actions et d'un ensemble d'indicateurs de base qui permettront de mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs. Cinq ans après la date de mise en œuvre de la législation, les services de la Commission doivent procéder à une évaluation pour vérifier dans quelle mesure les objectifs de l'initiative ont été atteints.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. *Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

La Commission sera assistée par l'AEE dans la mise en œuvre des dispositions du règlement, notamment en ce qui concerne le développement et la maintenance des bases de données centrales contenant les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre, la création d'une base de données pour les facteurs d'émission de gaz à effet de serre et le contrôle de qualité des bases de données de tiers. L'AEE est la mieux placée pour mener à bien ces tâches au niveau de l'UE, car elles nécessitent une solide expertise en matière de gestion et d'harmonisation des données environnementales, ainsi qu'une compréhension approfondie des questions techniques complexes liées aux émissions de gaz à effet de serre des services de transport, ce qui justifie le mode de gestion indirecte. Les stratégies de contrôle de la DG MOVE surveilleront la mise en œuvre du règlement et ses résultats. La DG Environnement, dans le cadre de sa supervision des entités décentralisées, et l'AEE appliqueront leurs stratégies de contrôle respectives à ces dépenses.

2.2.2. *Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

Si la responsabilité générale de la mise en œuvre du règlement proposé incombera à la Commission, qui devra en outre faire rapport de sa mise en œuvre et de son respect au Parlement européen et au Conseil, l'AEE sera responsable de l'exécution des tâches et opérations définies ainsi que de la mise en œuvre de son cadre de contrôle interne. Il sera nécessaire de développer des outils et des modules informatiques, ainsi que de contrôler la qualité des bases de données de tiers.

L'AEE, qui est un organe autonome de l'UE, a la responsabilité de mettre en place les systèmes de contrôle appropriés pour garantir le respect des cinq objectifs de contrôle interne, à savoir la légalité et la régularité, la performance de ses opérations, la prévention de la fraude, la conservation des actifs et la communication exacte et

fidèle. Les ressources supplémentaires mises à la disposition de l'AEE seront soumises au système de contrôle interne et de gestion des risques de l'AEE, qui est aligné sur les normes internationales applicables et prévoit des contrôles spécifiques destinés à prévenir les conflits d'intérêts et à garantir la protection des lanceurs d'alerte.

La DG Environnement procédera aux contrôles liés à sa supervision de l'AEE en tant qu'agence décentralisée. Aucun risque spécifique n'est recensé en ce qui concerne l'exécution du budget supplémentaire à fournir à l'AEE.

2.2.3. *Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

Le risque d'erreur lors du paiement et lors de la clôture devrait rester inférieur à 2 %.

L'AEE est pleinement responsable de l'exécution de son budget, tandis que la DG Environnement est responsable du paiement régulier des contributions fixées par l'autorité budgétaire. Les tâches supplémentaires résultant de la proposition de règlement ne devraient pas donner lieu à des contrôles significatifs supplémentaires. Par conséquent, le coût du contrôle pour la DG MOVE (évalué par rapport à la valeur des fonds gérés) et la DG Environnement devrait rester stable.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, au titre de la stratégie antifraude par exemple.

Outre les contrôles découlant de la stratégie de contrôle mentionnée ci-dessus, l'action est soumise au contrôle du service d'audit interne, en sa qualité d'auditeur interne de la Commission et des agences décentralisées, et de la Cour des comptes européenne, en sa qualité d'auditeur externe des institutions de l'UE.

Les conventions de contribution entre la Commission et l'AEE comporteront des dispositions spécifiques visant à garantir que les auditeurs et, si nécessaire, les autorités chargées des enquêtes (Parquet européen, OLAF) aient un accès illimité aux informations nécessaires. Elles comprendront également les dispositions nécessaires pour veiller à ce que la Commission soit informée en temps utile de tout problème susceptible de compromettre la mise en œuvre des actions.

La Commission maintient une stratégie antifraude robuste, la CAFS, qui est actuellement en cours de révision. La DG MOVE et la DG Environnement la complètent par des stratégies antifraude locales qui couvrent les activités relevant de leurs compétences respectives.

L'AEE, qui est un organe autonome de l'UE, a la responsabilité de maintenir une stratégie antifraude et d'assurer la protection des intérêts de l'UE.

La proposition de règlement contient des dispositions visant précisément à prévenir la fraude et les irrégularités. Les organismes d'évaluation de la conformité chargés de la vérification devront être accrédités par des organismes nationaux d'accréditation. La vérification des données sur les émissions de gaz à effet de serre et des processus de calcul est fondée sur des règles spécifiques d'évaluation de la conformité établies par l'UE au moyen du droit dérivé et est effectuée par un vérificateur accrédité par les organismes nationaux d'accréditation désignés par les États membres en vertu du règlement (CE) n° 765/2008.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND ⁶⁹	de pays AELE ⁷⁰	de pays candidats et pays candidats potentiels ⁷¹	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
1	02 20 04 01	CD	NON	NON	NON	NON

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats et pays candidats potentiels	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
	[XX.YY.YY.YY]		OUI/NO N	OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NON

⁶⁹ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

⁷⁰ AELE: Association européenne de libre-échange.

⁷¹ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels

- ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- ☒ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	1	Marché unique, innovation et numérique
--	---	--

DG MOVE			Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL
• Crédits opérationnels						
Ligne budgétaire 02 20 04 01	Engagements	(1a)	0,600			0,600
	Paiements	(2a)	0,200	0,200	0,200	0,600
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ⁷²						
Ligne budgétaire		(3)				
TOTAL des crédits pour la DG MOVE	Engagements	=1a+1b +3	0,600			0,600
	Paiements	=2a+2b +3	0,200	0,2005	0,200	0,600

La nécessité de ressources supplémentaires pour l'AEE entre 2028 et 2050, estimée à 1 ETP (disponible tout au long de la période indiquée) et à 6,3 millions d'EUR (couvrant les coûts exposés tout au long de la période indiquée), sera examinée dans le cadre de l'évaluation en cours des

⁷² Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

ressources de l'AEE et sera couverte par la subvention de l'UE à l'Agence (au moyen d'une réduction compensatoire, le cas échéant, des dépenses programmées au titre de LIFE ou d'autres lignes budgétaires applicables pour le financement de l'AEE), sans préjudice du futur accord sur le CFP.

• TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,600				0,600
	Paievements	(5)	0,200	0,200	0,200		0,600
•TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)					
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 1 du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+6	0,600				0,600
	Paievements	=5+6	0,200	0,200	0,200		0,600

Si plusieurs rubriques opérationnelles sont concernées par la proposition/l'initiative, dupliquer la section qui précède:

• TOTAL des crédits opérationnels (toutes les rubriques opérationnelles)	Engagements	(4)								
	Paievements	(5)								
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques (toutes les rubriques opérationnelles)		(6)								
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 6 du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	=4+6								
	Paievements	=5+6								

Rubrique du cadre financier pluriannuel	7	«Dépenses administratives»
--	----------	----------------------------

Cette partie est à compléter en utilisant les «données budgétaires de nature administrative», à introduire d'abord dans l'[annexe de la fiche financière législative](#) (annexe 5 de la décision de la Commission relative aux règles internes sur l'exécution de la section «Commission» du budget général de l'Union européenne), à charger dans DECIDE pour les besoins de la consultation interservices.

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
DG MOVE									
• Ressources humaines									
• Autres dépenses administratives									
TOTAL DG <.....>	Crédits								

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)								
---	---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7 du cadre financier pluriannuel	Engagements	0,600			0,600
	Paiements	0,200	0,200	0,200	0,600

La nécessité de ressources supplémentaires pour l'AEE entre 2028 et 2050, estimée à 1 ETP (disponible tout au long de la période indiquée) et à 6,3 millions d'EUR (couvrant les coûts exposés tout au long de la période indiquée), sera examinée dans le cadre de l'évaluation en cours des

ressources de l'AEE et sera couverte par la subvention de l'UE à l'Agence (au moyen d'une réduction compensatoire, le cas échéant, des dépenses programmées au titre de LIFE ou d'autres lignes budgétaires applicables pour le financement de l'AEE), sans préjudice du futur accord sur le CFP.

3.2.2. Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			Année N		Année N+1		Année N+2		Année N+3		Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)						TOTAL	
	RÉALISATIONS (outputs)																	
	Type ⁷³	Coût moyen n	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ⁷⁴ ...																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 1																		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2...																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 2																		

⁷³ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

⁷⁴ Tel que décrit dans la partie 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)...

TOTAUX																
--------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

- ☒ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- ☐ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année N ⁷⁵	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour réfléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
--	--------------------------	--------------	--------------	--------------	--	--	--	-------

RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines								
Autres dépenses administratives								
Sous-total RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel								

Hors RUBRIQUE 7⁷⁶ du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines								
Autres dépenses de nature administrative								
Sous-total hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel								

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

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

⁷⁵ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

⁷⁶ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

3.2.3.1. Besoins estimés en ressources humaines

- ☒ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.
- ☐ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en équivalents temps plein

	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
• Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)							
20 01 02 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)							
20 01 02 03 (en délégation)							
01 01 01 01 (Recherche indirecte)							
01 01 01 11 (Recherche directe)							
Autres lignes budgétaires (à préciser)							
• Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP) ⁷⁷							
20 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)	0	0	0				
20 02 03 (AC, AL, END, INT et JPD dans les délégations)							
XX 01 xx yy zz ⁷⁸	- au siège						
	- en délégation						
01 01 01 02 (AC, END, INT sur Recherche indirecte)							
01 01 01 12 (AC, END, INT sur Recherche directe)							
Autres lignes budgétaires (à préciser)							
TOTAL	0						

XX est le domaine politique ou le titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	
Personnel externe	

⁷⁷ AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

⁷⁸ Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

La proposition/l'initiative:

- ☒ peut être intégralement financée par voie de redéploiement au sein de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel (CFP).

Cette action est financée par la ligne budgétaire de soutien à la politique des transports (02 20 04 01), qui soutient, entre autres, les activités visant à développer et maintenir des outils et bases de données informatiques communs et à collecter les données nécessaires pour le secteur des transports. La nécessité de ressources supplémentaires pour l'AEE à partir de 2028 (1 ETP) sera examinée dans le cadre de l'évaluation en cours des ressources de l'AEE, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

- ☐ nécessite l'utilisation de la marge non allouée sous la rubrique correspondante du CFP et/ou le recours aux instruments spéciaux comme le prévoit le règlement CFP.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées, les montants correspondants et les instruments dont le recours est proposé.

- ☐ nécessite une révision du CFP.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

3.2.5. *Participation de tiers au financement*

La proposition/l'initiative:

- ☒ ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties
- ☐ prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci- après:

Crédits en Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année N ⁷⁹	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			Total
Préciser l'organisme de cofinancement								
TOTAL crédits cofinancés								

⁷⁹

L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- ☒ La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- ☐ La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci- après:
 - ☐ sur les ressources propres
 - ☐ sur les autres recettes
 - veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses
☐

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁸⁰						
		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
Article								

Pour les recettes affectées, préciser la(les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

--

Autres remarques (relatives par exemple à la méthode/formule utilisée pour le calcul de l'incidence sur les recettes ou toute autre information).

⁸⁰

En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.