



2026/1030

12.5.2026

REGLAMENTO (UE) 2026/1030 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 29 de abril de 2026

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) El apoyo a los esfuerzos por mejorar la sostenibilidad y la eficiencia del sistema de transporte de la Unión es un requisito previo para mantener un ritmo estable hacia la neutralidad climática a más tardar para 2050, teniendo debidamente en cuenta la necesidad de garantizar una transición justa e inclusiva, preservar el crecimiento continuo y reforzar la competitividad de la industria europea.
- (2) La contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero se utiliza en diversos sectores económicos, incluido el transporte, para cuantificar datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de actividades específicas de organismos públicos, empresas y consumidores. Una mejor información sobre el comportamiento de los servicios de transporte es una poderosa herramienta para crear incentivos adecuados para que los usuarios del transporte tomen decisiones más sostenibles, para influir en las decisiones empresariales de los transportistas, los organizadores de servicios de transporte y los operadores de centros nodales y para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de las entidades que ejecuten contratos públicos. La disponibilidad de datos fiables y comparables sobre las emisiones de gases de efecto invernadero es un requisito subyacente para crear estos incentivos y así incentivar el cambio de comportamiento de los organismos públicos, las empresas y los consumidores, a fin de contribuir a los objetivos para el transporte de la Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2019 titulada «El Pacto Verde Europeo» y del Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾. El presente Reglamento constituye una de las acciones llevadas a cabo por la Unión para lograr una transición ecológica, junto con otros actos jurídicos o iniciativas de la Unión, como la Directiva (UE) 2024/825 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾.

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

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

⁽³⁾ Posición del Parlamento Europeo de 10 de abril de 2024 (DO C, C/2025/1313, 13.3.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1313/oj>) y Posición del Consejo en primera lectura de 26 de febrero de 2026 (DO C, C/2026/2277, 17.4.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/2277/oj>). Posición del Parlamento Europeo de 28 de abril de 2026 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 «Legislación europea sobre el clima» (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁽⁵⁾ Directiva (UE) 2024/825 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de febrero de 2024, por la que se modifican las Directivas 2005/29/CE y 2011/83/UE en lo que respecta al empoderamiento de los consumidores para la transición ecológica mediante una mejor protección contra las prácticas desleales y mediante una mejor información (DO L, 2024/825, 6.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/825/oj>).

- (3) A pesar del creciente interés de las partes interesadas del sector del transporte, en general la adopción de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte sigue siendo limitada. En la mayoría de los casos, los usuarios del transporte no suelen obtener información precisa sobre el comportamiento de los servicios de transporte, y los transportistas, los organizadores de servicios de transporte y los operadores de centros nodales no calculan ni divulgan sus emisiones. Se observa una adopción desproporcionadamente baja de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero en particular entre las microempresas y las pequeñas y medianas empresas (pymes), que representan la gran mayoría de las empresas que ofrecen servicios de transporte en el mercado interior. De hecho, las pymes se enfrentan a una carga financiera y administrativa desproporcionadamente mayor cuando deciden calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de sus servicios de transporte.
- (4) La Comisión, en su Libro Blanco de 28 de marzo de 2011 titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», presenta una visión del futuro del sistema de transporte de la Unión y define una agenda política para abordar los retos futuros del transporte, en particular la necesidad de mantener y desarrollar la movilidad y reducir considerablemente las emisiones de gases de efecto invernadero de las operaciones logísticas y de transporte.
- (5) La Comisión, en su Comunicación de 9 de diciembre de 2020 titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro», hace referencia a los incentivos para elegir las opciones de transporte más sostenibles, dentro de los modos de transporte y entre ellos. Entre estos incentivos, se incluye el establecimiento de un marco europeo para la medición armonizada de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte y de la logística, basado en normas internacionales reconocidas a escala mundial, que a su vez podría utilizarse para proporcionar a las empresas y los usuarios finales una estimación de la huella de carbono de sus opciones, e incrementar la demanda de usuarios finales y consumidores de soluciones de transporte y movilidad más sostenibles, sin caer en el blanqueo ecológico.
- (6) Los gases de efecto invernadero relacionados con el transporte y la logística se emiten durante la operación de vehículos, la operación de centros nodales logísticos y de transporte, la producción de vectores energéticos respectivos, la fabricación y el final de la vida útil de los vehículos y la construcción y el mantenimiento de la infraestructura de transporte.
- (7) Por consiguiente, procede establecer normas armonizadas para la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte de mercancías y de pasajeros, a fin de obtener cifras comparables de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte y evitar que se facilite información engañosa sobre el comportamiento de estos servicios al poder elegir entre diversos datos de entrada y métodos de cálculo de las emisiones. Esas normas armonizadas deben garantizar unas condiciones de competencia equitativas entre las entidades de transporte y de centros nodales de la Unión y las entidades de transporte y de centros nodales de terceros países, y entre modos de transporte, segmentos y redes nacionales de transporte. El establecimiento de normas armonizadas debe contribuir también a crear incentivos para el cambio de comportamiento de organismos públicos, empresas y consumidores a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los servicios de transporte mediante la aceptación y la utilización de datos comparables y fiables sobre las emisiones de gases de efecto invernadero.
- (8) El presente Reglamento debe proporcionar un marco de referencia para calcular y divulgar las emisiones de gases de efecto invernadero, sobre una base contractual o voluntaria con fines comerciales o cuando el Derecho de la Unión o nacional aplicable exija que se calculen o se divulguen. Ese marco debe facilitar otras medidas de reducción de las emisiones que puedan adoptar las autoridades públicas y la industria, por ejemplo, establecer cláusulas de transparencia de los gases de efecto invernadero en los contratos de transporte, proporcionar información a pasajeros o clientes sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte, o establecer criterios relacionados con el clima para los procedimientos de contratación pública ecológica.
- (9) A pesar de los beneficios derivados de una mayor transparencia en la prestación de los servicios de transporte, la aplicación obligatoria del presente Reglamento a todas las entidades de transporte y de centros nodales que ofrecen servicios de transporte en el mercado interior sería desproporcionada y daría lugar a costes y cargas excesivos. Por consiguiente, el presente Reglamento debe aplicarse únicamente a las entidades que decidan calcular y divulgar información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte de mercancías o de pasajeros que comiencen o terminen en el territorio de la Unión o que estén obligadas a ello por otros regímenes legislativos y no legislativos pertinentes. Esto incluye, por tanto, los servicios cuyos puntos de origen o destino estén situados en un tercer país. De hecho, para garantizar que se tengan en cuenta todos los servicios de transporte pertinentes y garantizar la igualdad de condiciones entre las entidades de transporte y de centros nodales de la Unión y las de terceros países, el presente Reglamento debe aplicarse a los servicios de transporte que comiencen y terminen fuera del territorio de la Unión, pero que hagan paradas en la Unión para embarcar o desembarcar pasajeros o para cargar o descargar mercancías.

- (10) El presente Reglamento debe aplicarse a las entidades que calculen y divulguen las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, en particular los transportistas, los organizadores de servicios de transporte y los operadores de centros nodales, así como a los expedidores que representan una categoría específica de usuarios del transporte que encargan a los servicios de transporte que trasladen su carga hacia o desde lugares designados y que, en función de la situación, podrían asumir también la función de transportista, organizador de servicios de transporte o intermediario de datos. Los desarrolladores de herramientas de cálculo externas, los desarrolladores de bases de datos de terceros y los organismos de evaluación de la conformidad que ofrezcan servicios de apoyo para calcular o verificar los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte deben estar sujetos a normas específicas relacionadas, respectivamente, con la certificación de las herramientas de cálculo externas, el control técnico de la calidad de los valores por defecto de las intensidades de las emisiones de gases de efecto invernadero y de las actividades de verificación y los procedimientos de acreditación. El presente Reglamento debe aplicarse también a los intermediarios de datos que calculen y divulguen información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte. Cuando los intermediarios de datos se limiten a obtener o combinar datos de salida sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y posteriormente los divulguen, únicamente deben estar sujetos a las normas pertinentes relativas a la comunicación y la transparencia de los datos divulgados sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, a fin de garantizar la comparabilidad de dichos datos de salida en el mercado.
- (11) El cálculo y la divulgación de las emisiones de gases de efecto invernadero según lo dispuesto en el presente Reglamento deben llevarse a cabo de manera desagregada, a nivel de los servicios de transporte, de conformidad con la metodología para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte mencionados en el presente Reglamento. Por consiguiente, el presente Reglamento no debe aplicarse cuando el cálculo y la divulgación de las emisiones de gases de efecto invernadero se realicen de forma agregada. Ello incluye situaciones en las que la divulgación obligatoria de información relacionada con el medio ambiente a efectos de presentación de información sobre sostenibilidad y el establecimiento de cuentas medioambientales con fines estadísticos se derivan de otros actos jurídicos de la Unión, como las situaciones contempladas en el Reglamento (UE) n.º 691/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾ y en la Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷⁾. Por el contrario, debe ser posible utilizar la información obtenida sobre la base del presente Reglamento para contribuir a elaborar los informes consolidados de emisiones exigidos en virtud de otros actos aplicables de Derecho de la Unión, siempre que las metodologías respectivas y los datos recogidos sean suficientemente compatibles.
- (12) Una metodología adecuada para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte es uno de los aspectos clave del marco armonizado de la Unión establecido por el presente Reglamento. La metodología debe garantizar que el cálculo de las emisiones realizado a lo largo de una cadena de transporte proporcione datos comparables y exactos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, siguiendo un único conjunto de etapas metodológicas. Asimismo, la metodología debe tener debidamente en cuenta las necesidades del mercado del transporte, para evitar una complejidad innecesaria y cargas y costes excesivos, en particular para las pymes, y debe poder ser empleada por las partes interesadas.
- (13) EN ISO 14083:2023 *Greenhouse gases — Quantification and reporting of greenhouse gas emissions arising from transport chain operations* (Gases de efecto invernadero. Cuantificación y notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas de las operaciones de la cadena de transporte) (en lo sucesivo, «norma EN-ISO»), publicada por el Comité Europeo de Normalización en abril de 2023, debe ser la metodología común para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte en virtud del presente Reglamento. El fomento de su aplicación en la Unión impulsa la compatibilidad internacional de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero y facilita una mayor armonización global de la metodología aplicada. Un análisis de la Comisión reveló que la norma EN ISO es la más pertinente y proporcionada para responder a los objetivos del presente Reglamento, entre ellos, una mayor aceptación por el mercado y la comparabilidad de los datos de emisiones de gases de efecto invernadero. El cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero se lleva a cabo «del pozo a la rueda», lo que incluye las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas del abastecimiento de energía y del uso del vehículo durante el transporte y las operaciones de los centros nodales.
- (14) La Comisión, en cooperación con el Comité Europeo de Normalización y los organismos nacionales de normalización de los Estados miembros, está determinada a garantizar el pleno acceso al presente Reglamento.

⁽⁶⁾ Reglamento (UE) n.º 691/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2011, relativo a las cuentas económicas europeas medioambientales (DO L 192 de 22.7.2011, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/691/oj>).

⁽⁷⁾ Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, por la que se modifican el Reglamento (UE) n.º 537/2014, la Directiva 2004/109/CE, la Directiva 2006/43/CE y la Directiva 2013/34/UE, por lo que respecta a la presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas (DO L 322 de 16.12.2022, p. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2464/oj>).

- (15) Se considera, por lo general, que las emisiones del ciclo de vida incluyen las emisiones de gases de efecto invernadero del «pozo a la rueda» y las emisiones de la producción, el mantenimiento y la eliminación de los vehículos, así como las relacionadas con las infraestructuras de transporte, en la medida en que sean pertinentes, según lo dispuesto en la Recomendación (UE) 2021/2279 de la Comisión⁽⁸⁾. Sin embargo, el análisis del ciclo de vida puede dar lugar a costes de aplicación elevados y exponer a las entidades de transporte y de centros nodales a una complejidad contable, en particular en el caso de las emisiones relacionadas con las infraestructuras de transporte. Por razones de proporcionalidad y ámbito de aplicación, el presente Reglamento no debe exigir el uso del análisis del ciclo de vida sin una evaluación realizada por la Comisión. Además, para mantener a efectos del presente Reglamento una referencia a normas reconocidas a escala mundial, debe informarse, como parte de ese análisis, en la evaluación de la Comisión sobre el presente Reglamento, sobre los avances logrados en el seno de la Organización Internacional de Normalización.
- (16) Es importante no desviarse de las opciones metodológicas de la norma EN ISO, a fin de evitar incoherencias en el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte en el mercado, especialmente en el contexto de las cadenas de transporte internacionales. No obstante, conviene que la Comisión evalúe la necesidad de un posible ajuste de la norma EN ISO desde la perspectiva de las políticas de la Unión, incluida la legislación futura. Si la evaluación de la Comisión concluye que una modificación de la norma o de un componente de esta crea un riesgo manifiesto de incompatibilidad con los objetivos del presente Reglamento o con otros actos aplicables del Derecho de la Unión, en particular con el Reglamento (UE) 2021/1119, la Comisión debe adoptar los actos delegados necesarios, para prohibir la aplicación de esa modificación. Si dicha evaluación indica riesgo de que una modificación de la norma o de alguno de sus componentes podría crear desequilibrios indebidos en el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte en segmentos específicos del mercado o dar lugar a discrepancias entre dicha norma y los objetivos del presente Reglamento o de otros actos aplicables de Derecho de la Unión, la Comisión debe poder adoptar los de actos de ejecución necesarios para solicitar al Comité Europeo de Normalización que revise la norma en consecuencia.
- (17) Para evitar la circulación de información inexacta en el mercado, puede ser necesario aclarar la metodología común con respecto a los parámetros pertinentes para las emisiones de gases de efecto invernadero y las hipótesis utilizadas para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero antes de que se preste un servicio. Lo mismo se aplica a otros parámetros técnicos pertinentes relacionados con la asignación de emisiones de gases de efecto invernadero o la agregación de datos en caso de que la utilización de dichos parámetros no se aclare expresamente en dicha metodología común.
- (18) Para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, pueden utilizarse varios tipos de datos de entrada, incluidos datos primarios y secundarios. El uso de datos primarios da lugar a los resultados más fiables y precisos, por lo que debe darse prioridad a la aceptación gradual de dichos datos primarios en los procesos de cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero. Los datos primarios podrían no estar al alcance de determinadas partes interesadas, especialmente las pymes, o resultar excesivamente caros para ellas. Por lo tanto, debe permitirse el uso de datos secundarios en condiciones claramente especificadas. No obstante, para obtener una contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero más precisa, un Estado miembro ha de poder disponer que el uso de datos primarios sea obligatorio para las operaciones de transporte realizadas en su territorio por entidades de transporte y por centros nodales cuyo número de empleados supere un umbral específico establecido por el Derecho nacional cuando el servicio de transporte comience y termine en su territorio. Con el fin de no obstaculizar los servicios de transporte internacional y el desarrollo de las pymes, los Estados miembros no deben aplicar dicho requisito a las operaciones de transporte transfronterizo, incluidas las operaciones de transporte en tránsito a través de sus territorios, ni a las pymes.
- (19) Sin perjuicio de las normas sobre ayudas estatales, los Estados miembros han de poder introducir incentivos de carácter administrativo, financiero u operativo para estimular el uso de datos primarios.

⁽⁸⁾ Recomendación (UE) 2021/2279 de la Comisión, de 15 de diciembre de 2021, sobre el uso de los métodos de la huella ambiental para medir y comunicar el comportamiento ambiental de los productos y las organizaciones a lo largo de su ciclo de vida (DO L 471 de 30.12.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2021/2279/oj>).

- (20) Por lo que respecta a los datos secundarios, las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte pueden calcularse utilizando valores por defecto o datos modelizados. Deben establecerse los valores por defecto, y desarrollarse los datos modelizados de forma neutral y objetiva, sobre la base de fuentes fiables y parámetros adecuados. Las bases de datos no deben contener valores por defecto que den lugar a que se subestimen estructuralmente las emisiones de gases de efecto invernadero resultantes en comparación con los valores reales conocidos de servicios comparables. En tales casos, las bases de datos de terceros no deben recibir una evaluación positiva tras el control técnico de la calidad.
- (21) Debe crearse una base de datos básica de la Unión de valores por defecto para las intensidades de las emisiones de gases de efecto invernadero (en lo sucesivo, «base de datos básica de la Unión») a fin de mejorar la comparabilidad de los datos de las emisiones de gases de efecto invernadero obtenidos al aplicar el presente Reglamento. Dicha base de datos básica de la Unión debe proporcionar suficiente granularidad y reflejar las particularidades sectoriales, regionales y nacionales en toda la Unión y debe incluir cuadros independientes para cada modo de transporte. La Comisión debe garantizar que se actualice periódicamente la base de datos básica de la Unión y debe evaluar al menos anualmente la necesidad de actualizaciones. Los datos del transporte marítimo deben obtenerse a partir de la base de datos THETIS SNV y complementarse, en su caso, con otras fuentes de información, como la base de datos FuelEU. No obstante, dadas las particularidades sectoriales, regionales y nacionales de estos valores por defecto en toda la Unión, deben permitirse otras bases de datos y conjuntos de datos pertinentes gestionados por terceros, a condición de que sean objeto de un control técnico de la calidad a nivel de la Unión.
- (22) Al establecer la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte, se requieren factores de emisión de gases de efecto invernadero para los vectores energéticos del transporte a fin de obtener estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero que reflejen la cantidad de energía utilizada desde la perspectiva del «pozo a la rueda». Por lo tanto, debe crearse una base de datos central de la Unión de valores por defecto para factores de emisión de gases de efecto invernadero (en lo sucesivo, «base de datos central de la Unión») de los vectores energéticos del transporte a fin de garantizar la comparabilidad y la calidad de los datos de entrada.
- (23) Se debe fomentar un enfoque basado en la ubicación al cuantificar las emisiones relacionadas con el uso de la electricidad, siempre que se disponga de unos valores de las emisiones actualizados y precisos para cada Estado miembro. En su caso, y si está suficientemente desarrollado, podría aplicarse un enfoque basado en el mercado, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el anexo J de la norma EN ISO.
- (24) La base de datos básica de la Unión y la base de datos central de la Unión deben incluir valores por defecto acordados por la Unión, o en interés de la Unión, a nivel internacional, cuando dichos valores estén disponibles y resulte adecuado. Dadas las particularidades sectoriales, regionales y nacionales en toda la Unión, la base de datos básica de la Unión y la base de datos central de la Unión deben reflejar los tipos de vehículos y los vectores energéticos del transporte utilizados habitualmente en la Unión, en algunos o en todos los Estados miembros. La base de datos básica de la Unión y la base de datos central de la Unión deben reflejar también las características únicas de los distintos Estados miembros.
- (25) El desarrollo y el mantenimiento de la base de datos básica de la Unión y la base de datos central de la Unión, así como el control técnico de la calidad de las bases de datos y los conjuntos de datos gestionados por terceros, deben llevarse a cabo por un organismo neutral y competente que opere a nivel de la Unión. Habida cuenta de sus competencias, la Agencia Europea de Medio Ambiente es el organismo más adecuado para prestar la asistencia técnica necesaria a fin de garantizar la correcta aplicación de las disposiciones pertinentes del presente Reglamento. Cuando sea necesario, puede contar para ello con contribuciones y el apoyo de otros organismos sectoriales de la Unión, de conformidad con el Derecho de la Unión. Cuando sea necesario, los Estados miembros han de poder proporcionar a la Comisión aportaciones adicionales y voluntarias.
- (26) Debe ser posible utilizar datos modelizados si se basan en un modelo establecido de conformidad con la metodología común y, en su caso, con otras disposiciones relativas al uso de datos secundarios y herramientas de cálculo establecidas en el presente Reglamento.

- (27) El Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁹⁾ y la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁰⁾ exigen la recogida, la medición, el cálculo y la notificación anual de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques y las aeronaves, respectivamente. El Reglamento (UE) 2015/757 y la Directiva 2003/87/CE son, en cierta medida, complementarios del presente Reglamento, especialmente en lo que se refiere a la producción de datos sobre el combustible quemado como insumo para cuantificar las emisiones de los servicios de transporte, la distancia recorrida o la cantidad de carga transportada. También debe ser posible utilizar datos de entrada sobre la generación de emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte que procedan de la aplicación de otros marcos legislativos, como los Reglamentos (UE) 2019/631 ⁽¹¹⁾, (UE) 2019/1242 ⁽¹²⁾, (UE) 2023/1805 ⁽¹³⁾ o (UE) 2023/2405 ⁽¹⁴⁾ del Parlamento Europeo y del Consejo. Dado que conviene hacer referencia a una norma común en todos los actos jurídicos pertinentes de la Unión en el ámbito del transporte, la Comisión debe procurar garantizar la compatibilidad y la coherencia del presente Reglamento con los actos jurídicos vigentes de la Unión y con futuras iniciativas. En particular, la Comisión debe procurar en las próximas iniciativas y en cualquier acto de Derecho derivado exigir que toda contabilización desagregada de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte se base en la metodología común a que se refiere el presente Reglamento.
- (28) A los efectos de facilitar la precisión en la recogida de datos, los cálculos posteriores y el uso de datos primarios por parte de las pymes, debe considerarse la posibilidad de dar acceso a los datos en los vehículos en el contexto de cualquier futura propuesta legislativa relacionada con dicho acceso.
- (29) Para facilitar la aplicación del presente Reglamento y limitar la complejidad de los cálculos al tiempo que se reducen las cargas administrativas y financieras, la Comisión debe proporcionar una herramienta de cálculo en línea simplificada, gratuita, de acceso público y fácil de utilizar, diseñada en particular para los microtransportistas y los transportistas pequeños y medianos. La herramienta de cálculo debe desarrollarse en consonancia con la metodología común establecida en el presente Reglamento, para que su uso garantice la corrección del cálculo realizado. Debe facilitar los cálculos basados en datos primarios y debe permitir el uso de datos secundarios de interés, como los factores de emisión de gases de efecto invernadero, y, cuando se disponga de ellos, de los valores por defecto de las intensidades de las emisiones de gases de efecto invernadero que se obtengan de las bases de datos reconocidas en virtud del presente Reglamento. La herramienta de cálculo debe ir acompañada de un manual que ayude a aplicar el presente Reglamento y explique cómo funciona la herramienta de cálculo. Dicha herramienta de cálculo debe actualizarse periódicamente. La herramienta de cálculo debe abordar la falta de datos en la cadena de información, promover una contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero uniforme para los servicios de transporte más típicos, mejorar la transparencia y la comparabilidad de los datos y contribuir a sensibilizar e incentivar la aceptación del cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero con arreglo al presente Reglamento.
- (30) Conviene establecer parámetros comunes para expresar los datos de salida sobre las emisiones de gases de efecto invernadero que sirvan de base para la comparabilidad de dichos datos y permitan una evaluación comparativa eficaz de los diversos servicios de transporte. Los parámetros comunes también deben propiciar una comunicación clara por parte de los proveedores de datos y una comprensión precisa de dicha comunicación por parte de un destinatario de datos.

⁽⁹⁾ Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

⁽¹⁰⁾ Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

⁽¹¹⁾ Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

⁽¹²⁾ Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo (DO L 198 de 25.7.2019, p. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁽¹³⁾ Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 234 de 22.9.2023, p. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

⁽¹⁴⁾ Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (ReFuelEU Aviation) (DO L 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

- (31) Toda información desagregada sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte que se divulgue a un tercero con fines comerciales o reguladores de conformidad con el presente Reglamento debe incluir necesariamente y de manera destacada los datos de salida establecidos con arreglo a las normas específicas para el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte previstas en el presente Reglamento. Cuando proceda, pueden añadirse otros datos adicionales que tengan fines distintos de los definidos en el presente Reglamento.
- (32) La divulgación de información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero previa a la prestación de un servicio de transporte es esencial para fomentar un proceso de toma de decisiones informado por parte de los organismos públicos, las empresas y los consumidores, e influye en la contratación pública por parte de las autoridades públicas y en las decisiones empresariales de las entidades de transporte y de centros nodales que prestan y organizan dichos servicios de transporte en el mercado. Por consiguiente, debe divulgarse información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con un servicio de transporte específico, siempre que sea posible, antes de la prestación del servicio de transporte. Sin embargo, debe ser posible divulgar información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero después de la prestación del servicio de transporte, en particular cuando las comunicaciones entre empresas deban tener un nivel de información más detallado, en concreto en el contexto de cadenas logísticas y de relaciones contractuales de subcontratación, o con el fin de utilizar datos primarios.
- (33) Para demostrar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento, las entidades de transporte y de centros nodales y los intermediarios de datos que calculen y divulguen datos de salida sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte deben poder proporcionar pruebas para justificar los datos de salida. Dichas pruebas deben proporcionarse de conformidad con las normas sobre presentación de información a nivel del servicio de transporte establecidas en la norma EN ISO y deben ser puestas a disposición, previa solicitud de una autoridad competente, como un órgano jurisdiccional, o de cualquier otro tercero si así lo exigen obligaciones legales o contractuales distintas.
- (34) A menos que se apliquen disposiciones distintas, un intermediario de datos que recopile información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte de entidades de transporte y de centros nodales u otra persona física o jurídica pertinente, y la divulgue en el mercado, no debe ser considerado responsable en caso de que esta información incumpla alguno de los requisitos establecidos en el presente Reglamento relativos al cálculo y la verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte y la certificación de las herramientas de cálculo. No obstante, el intermediario de datos debe procurar evitar que se divulgue información inexacta o incorrecta y debe respetar las normas establecidas en el presente Reglamento relativas a los datos de salida sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, y a la comunicación y la transparencia. Además, el intermediario de datos debe proporcionar la fuente de dicha información a fin de permitir la identificación del proveedor de información del que se trate.
- (35) Las herramientas de cálculo externas que ofrecen terceros en el mercado para un uso comercial y no comercial más amplio pueden facilitar la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte y, por lo tanto, fomentar su adopción por parte de grupos más amplios de partes interesadas. Las herramientas de cálculo externas deben certificarse para garantizar que sean conformes con los requisitos del presente Reglamento, especialmente en lo que se refiere al uso de la metodología común y a un conjunto adecuado de datos de entrada.
- (36) Un sistema debidamente diseñado de verificación de la conformidad de los datos de salida sobre las emisiones de gases de efecto invernadero divulgados en el mercado y de los procesos de cálculo subyacentes que cumpla los requisitos establecidos en el presente Reglamento debe aumentar sustancialmente la confianza en la fiabilidad y la exactitud de dichos datos. En concreto, debe establecer las condiciones detalladas que rigen la verificación, independientemente de que se trate de un servicio puntual o periódico, como la frecuencia adecuada de los controles, y las disposiciones de procedimiento, teniendo debidamente en cuenta la naturaleza y el alcance de los servicios de transporte de los que se trate y la necesidad de evitar cargas administrativas desproporcionadas. Las entidades de transporte y de centros nodales y los intermediarios de datos que hayan superado con éxito la evaluación de la conformidad deben tener derecho a obtener una prueba de conformidad, que debe ser reconocida comúnmente en toda la Unión. Cuando se hayan incluido datos primarios, debe reflejarse esa inclusión en la prueba de conformidad, especialmente para incentivar la recogida y el uso de datos primarios por parte de las entidades afectadas por el presente Reglamento. La verificación de los datos de salida debe incluir la comparabilidad de dichos datos, también en relación con el cálculo de la distancia, cuando deba comprobarse la coherencia con la norma EN ISO de las desviaciones de la distancia ortodrómica y la distancia más corta posible.

- (37) La carga administrativa vinculada a la verificación podría ser desproporcionada para las empresas más pequeñas y, por lo tanto, debe evitarse. A tal fin, las pymes deben quedar exentas de los requisitos relacionados con la verificación, salvo que deseen obtener una prueba de conformidad. Además, las grandes empresas deben tener en cuenta el principio de proporcionalidad al considerar la posibilidad de solicitar la verificación de la conformidad a los socios de la cadena de valor, en particular a las pymes.
- (38) Los actos jurídicos de la Unión en el sector del transporte ya establecen normas sobre los requisitos de verificación de las emisiones, en particular los Reglamentos (UE) 2015/757 y (UE) 2023/1805 para el sector marítimo, y la Directiva 2003/87/CE para el sector de la aviación. Para reducir las cargas administrativas, los verificadores acreditados en virtud de dichos actos deben considerarse acreditados con arreglo al presente Reglamento para llevar a cabo actividades de verificación en el sector pertinente en el que operen, siempre que informen a las autoridades nacionales designadas de su intención de llevar a cabo dichas actividades también en virtud del presente Reglamento. Los organismos de evaluación de la conformidad deben ser entidades jurídicas independientes y competentes, acreditadas por organismos nacionales de acreditación establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁵⁾. El Reglamento (CE) n.º 765/2008 relativo a la acreditación de los organismos de evaluación de la conformidad se aplica horizontalmente, también a los verificadores acreditados con arreglo a los Reglamentos (UE) 2015/757 y (UE) 2023/1805 y la Directiva 2003/87/CE y a organismos de evaluación de la conformidad acreditados con arreglo al presente Reglamento. El Reglamento (CE) n.º 765/2008 se aplica también las situaciones en las que los organismos nacionales de acreditación están facultados para adoptar las medidas adecuadas si un organismo de evaluación de la conformidad ya no es competente para llevar a cabo una actividad específica de evaluación de la conformidad o si este ha incumplido gravemente sus obligaciones.
- (39) En caso de que los datos de salida desagregados sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte ya hayan sido verificados de conformidad con normas específicas establecidas en otros actos jurídicos de la Unión, incluidos, en el caso del sector marítimo, el Reglamento (UE) 2015/757 y los actos delegados adoptados en virtud de dicho Reglamento, o el Reglamento (UE) 2023/1805 y los actos delegados adoptados en virtud de dicho Reglamento, y, para el sector de la aviación, la Directiva 2003/87/CE y los actos de ejecución adoptados en virtud de dicha Directiva, los datos en cuestión deben considerarse verificados con arreglo al presente Reglamento.
- (40) A fin de permitir el funcionamiento eficiente del presente Reglamento y completarlo cuando resulte necesario con normas adicionales, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por lo que respecta a la evaluación de una modificación de la norma EN ISO, y cuando resulte necesario, a la prohibición de la aplicación de futuras modificaciones, a la evaluación y la exclusión de determinados elementos de la metodología común, la adaptación de los parámetros comunes para los datos de salida sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y el establecimiento de nuevos métodos y criterios para la acreditación de organismos de evaluación de la conformidad. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación ⁽¹⁶⁾. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupan de la preparación de actos delegados.
- (41) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer disposiciones detalladas relativas a las solicitudes al Comité Europeo de Normalización de revisión de la norma EN ISO, la aclaración de la metodología común, el establecimiento de normas y condiciones para realizar el control técnico de la calidad de las bases de datos de terceros, la creación de la herramienta de cálculo de la UE, la certificación de herramientas de cálculo externas y la verificación de los datos de salida. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁵⁾ Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/765/oj>).

⁽¹⁶⁾ Acuerdo interinstitucional entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre la mejora de la legislación (DO L 123 de 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj).

⁽¹⁷⁾ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (42) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, incentivar el cambio de comportamiento de organismos públicos, empresas y consumidores a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte mediante la adopción y el uso de datos comparables y fiables sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros sin correr el riesgo de introducir obstáculos administrativos en el mercado interior que conlleven costes y cargas administrativas adicionales para la industria, sino que, debido al efecto armonizador de la metodología común de cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte establecida en el presente Reglamento, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

El presente Reglamento establece normas para la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte que comiencen o terminen en el territorio de la Unión, cuando se calcule y divulgue información desagregada sobre dichas emisiones, de forma contractual o voluntaria con fines comerciales, o cuando el Derecho de la Unión o nacional aplicable exija dicho cálculo y divulgación.

El presente Reglamento se aplica a:

- a) transportistas, organizadores de servicios de transporte y operadores de centros nodales;
- b) intermediarios de datos;
- c) desarrolladores de herramientas de cálculo;
- d) desarrolladores de bases de datos de terceros, y
- e) organismos de evaluación de la conformidad.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «gas de efecto invernadero»: un componente gaseoso de la atmósfera, natural o antropogénico, que absorbe y emite radiación con una longitud de onda específica dentro del espectro de la radiación infrarroja emitida por la superficie terrestre, por la atmósfera y por las nubes;
- 2) «emisión de gases de efecto invernadero»: la liberación de un gas de efecto invernadero a la atmósfera, expresada en masa de dióxido de carbono equivalente;
- 3) «contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero»: las acciones que se llevan a cabo para cuantificar, mediante mediciones y cálculos, las emisiones de gases de efecto invernadero, y que se utilizan para notificar dichas emisiones;
- 4) «servicio de transporte»: el transporte de mercancías o de pasajeros desde un origen hasta un destino; un servicio de transporte puede implicar uno o varios elementos de la cadena de transporte que requieran tanto operaciones de transporte como operaciones de centros nodales;

- 5) «operación de transporte»: la operación de un vehículo con el fin de transportar pasajeros y/o mercancías;
- 6) «operación de un centro nodal»: una operación destinada a transferir mercancías o pasajeros a través de un centro nodal;
- 7) «cadena de transporte»: una secuencia de elementos de transporte relacionados con el transporte de mercancías o con uno o varios (grupos de) pasajeros que, considerados conjuntamente, constituye su desplazamiento de un origen a un destino;
- 8) «elemento de la cadena de transporte»: la sección de una cadena de transporte en la que la mercancía o uno o varios (grupos de) pasajeros son transportados por un solo vehículo o transitan a través de un único centro nodal;
- 9) «datos primarios»: el valor cuantificado de un proceso o de una actividad obtenido a partir de una medición directa o un cálculo basado en mediciones directas;
- 10) «datos secundarios»: los datos modelizados o valores por defecto que no cumplen los requisitos relativos a los datos primarios, por ejemplo, datos procedentes de bases de datos y de la bibliografía publicada, valores por defecto de los factores de emisión de gases de efecto invernadero obtenidos de inventarios nacionales, datos calculados, estimaciones u otros datos representativos, y datos obtenidos a partir de procesos sustitutivos o estimaciones;
- 11) «organizador de servicios de transporte»: una entidad que presta servicios de transporte en cuyo seno la operación de algunos elementos de la cadena de transporte se subcontrata a una o más entidades que los operan;
- 12) «transportista»: una entidad que lleva a cabo operaciones de transporte que implican el transporte de mercancías o de pasajeros, o de ambos;
- 13) «operador de un centro nodal»: una entidad que lleva a cabo operaciones de un centro nodal que implican el transporte de mercancías o de pasajeros;
- 14) «entidades de transporte y de centro nodal»: organizadores de servicios de transporte, transportistas y operadores de centros nodales;
- 15) «intermediario de datos»: una persona física o jurídica que proporciona información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte que comienzan o terminan en el territorio de la Unión, pero que no presta ni organiza esos servicios;
- 16) «microempresas, pequeñas y medianas empresas» o «pymes»: las microempresas, pequeñas empresas y medianas empresas a las que se refiere la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión ⁽¹⁸⁾;
- 17) «valor por defecto»: un valor de los datos secundarios extraído de una fuente publicada, que se considera por defecto cuando no existan datos primarios o modelizados;
- 18) «vector energético»: una sustancia o un fenómeno que puede utilizarse para producir trabajo mecánico o calor, o para llevar a cabo procesos químicos o físicos;
- 19) «datos modelizados»: los datos secundarios determinados utilizando un modelo que tiene en cuenta los datos primarios y/o los parámetros pertinentes para las emisiones de gases de efecto invernadero de una operación de transporte o de una operación de un centro nodal, incluido el uso de un modelo proporcionado por una herramienta de cálculo;
- 20) «datos de salida»: los datos desagregados relativos a las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte que se determinan utilizando la metodología común y los datos de entrada previstos en el presente Reglamento;
- 21) «vehículo»: un medio de transporte de pasajeros o de mercancías, o de ambos, en todos los modos de transporte;

⁽¹⁸⁾ Recomendación 2003/361/CE de la Comisión, de 6 de mayo de 2003, sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas (DO L 124 de 20.5.2003, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- 22) «actividad emisora de gases de efecto invernadero»: una actividad que da lugar a una emisión de gases de efecto invernadero;
- 23) «datos sobre la actividad emisora de gases de efecto invernadero»: una medida cuantitativa de una actividad emisora de gases de efecto invernadero;
- 24) «intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero»: un coeficiente que relaciona la actividad de transporte o de un centro nodal con la emisión de gases de efecto invernadero;
- 25) «factor de emisión de gases de efecto invernadero»: un coeficiente que relaciona los datos de la actividad emisora de gases de efecto invernadero con la emisión de gases de efecto invernadero;
- 26) «emisiones de gases de efecto invernadero “del pozo a la rueda”»: las emisiones que representan el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas del uso de vehículos y de la operación de centros nodales de transporte y del suministro de energía a esos servicios;
- 27) «herramienta de cálculo»: una aplicación, modelo o programa informático que permite el cálculo automático de las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte;
- 28) «herramienta de cálculo externa»: una herramienta de cálculo que un tercero ofrece en el mercado, para un uso comercial o no comercial amplio;
- 29) «dióxido de carbono equivalente (CO₂e)»: una unidad destinada a comparar el forzamiento radiactivo de un gas de efecto invernadero con el del dióxido de carbono;
- 30) «organismo de evaluación de la conformidad»: un organismo de evaluación de la conformidad tal como se define en el artículo 2, punto 13, del Reglamento (CE) n.º 765/2008.

CAPÍTULO II METODOLOGÍA COMÚN

Artículo 3

Metodología común de cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte

1. Las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte se calcularán sobre la base de la metodología común en el sentido de EN ISO 14083:2023 (Gases de efecto invernadero. Cuantificación y notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas de las operaciones de la cadena de transporte) (en lo sucesivo, «norma EN ISO»), en su versión actualizada, como se especifica en el presente capítulo.
2. A más tardar el 3 de diciembre de 2033, la Comisión evaluará la necesidad de ajustar cualquier componente de la norma EN ISO.
3. La Comisión, por propia iniciativa o a petición de un Estado miembro, podrá iniciar un control de conformidad para evaluar cualquier modificación de la norma EN ISO.
4. Como excepción a lo dispuesto el apartado 1 del presente artículo, la Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 17 del presente Reglamento para completarlo, señalando las modificaciones de la norma EN ISO o las modificaciones de cualquiera de los componentes de esta a que se refiere el apartado 2 del presente artículo que creen un riesgo manifiesto de incompatibilidad con los objetivos del presente Reglamento y con otros actos del Derecho de la Unión aplicable, en particular el Reglamento (UE) 2021/1119, y que, por tanto, no serán de aplicación.
5. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución en los que solicite al Comité Europeo de Normalización que revise la norma EN ISO, sobre la base del resultado de la evaluación prevista en el apartado 2 del presente artículo y del control de conformidad previsto en el apartado 3 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 18, apartado 2.

6. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución por los que se establezcan normas detalladas que aclaren la metodología común a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, a fin de garantizar su ejecución uniforme en el mercado en lo que respecta al enfoque para determinar los parámetros pertinentes para las emisiones de gases de efecto invernadero que servirán para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero antes de que se preste un servicio de transporte y, en su caso, para establecer otros parámetros técnicos relacionados con la asignación de emisiones de gases de efecto invernadero o la agregación de datos que no se expliquen expresamente en dicha metodología común. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 18, apartado 2.

CAPÍTULO III

DATOS DE ENTRADA Y SUS FUENTES

Artículo 4

Utilización de datos primarios y secundarios

1. Las entidades de transporte y de centros nodales y los intermediarios de datos darán prioridad al uso de datos primarios para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte.

Cada Estado miembro podrá disponer que el uso de datos primarios sea obligatorio para las operaciones de transporte realizadas en su territorio por entidades de transporte y de centros nodales cuyo número de empleados supere un umbral específico establecido por el Derecho nacional cuando el servicio de transporte comience y termine en su territorio. El Estado miembro no aplicará tal requisito a las operaciones de transporte transfronterizo, tampoco a las operaciones en tránsito a través su territorio ni a las pymes.

2. Sin perjuicio de las normas sobre ayudas estatales, los Estados miembros podrán introducir incentivos administrativos, financieros u operativos para estimular el uso de datos primarios.

3. Se permitirá el uso de datos secundarios para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte en las siguientes condiciones:

a) cuando los valores por defecto para las intensidades de las emisiones de gases de efecto invernadero se deriven de:

i) la base de datos básica de la Unión de valores por defecto para las intensidades de las emisiones de gases de efecto invernadero (en lo sucesivo, «base de datos básica de la Unión») a que se refiere el artículo 5, o

ii) bases de datos y conjuntos de datos de valores por defecto para las intensidades de las emisiones de gases de efecto invernadero gestionados por terceros, de conformidad con el artículo 6;

b) cuando los valores por defecto para los factores de emisión de gases de efecto invernadero de los vectores energéticos del transporte se obtengan de la base de datos central de la Unión de valores por defecto para factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto (en lo sucesivo, «base de datos central de la Unión»), a que se refiere el artículo 7;

c) cuando los datos modelizados se basen en un modelo establecido de conformidad con la metodología común a que se refiere el artículo 3, apartado 1, y, cuando corresponda, de conformidad con las condiciones para la utilización de datos secundarios establecidas en las letras a) y b) del presente apartado, así como con las disposiciones relativas al uso de herramientas de cálculo establecidas en los artículos 8 y 11.

De conformidad con la metodología común, cuando las entidades de transporte y de centros nodales calculen *ex ante* las emisiones de gases de efecto invernadero de servicios de transporte específicos, podrán utilizar valores por defecto para las intensidades de las emisiones de gases de efecto invernadero establecidas a partir de los datos primarios de un servicio de transporte de características similares que hayan realizado tales entidades en el año anterior al cálculo *ex ante*.

4. Cuando las entidades de transporte y de centros nodales y los intermediarios de datos utilicen como datos de entrada datos primarios que ya hayan utilizado como base para establecer datos de salida y que ya se hayan verificado con arreglo a otros actos jurídicos de la Unión por un organismo acreditado a que se refiere el artículo 16, no será obligatorio que la verificación a que se refiere el artículo 12, apartado 1, aborde las fuentes de los datos de entrada empleadas en el cálculo a que se refiere el artículo 13, apartado 2, letra b).

5. Al calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de la electricidad consumida, las entidades de transporte y de centros nodales y los intermediarios de datos podrán elegir emplear un enfoque basado en el mercado en lugar de datos secundarios basados en la ubicación, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el anexo J de la norma EN ISO.

Artículo 5

Base de datos básica de la Unión de valores por defecto para las intensidades de las emisiones de gases de efecto invernadero

1. La Comisión, con la ayuda técnica de la Agencia Europea de Medio Ambiente y, en caso necesario, con aportaciones adicionales y voluntarias de los Estados miembros, creará a más tardar el 2 de diciembre de 2029 una base de datos básica de la Unión. La Comisión procurará incluir valores por defecto en la base de datos básica de la Unión para las intensidades de las emisiones de gases de efecto invernadero de los tipos de vehículos utilizados habitualmente en la Unión, en algunos o en todos los Estados miembros.

2. Cuando estén disponibles y resulte apropiado, la base de datos básica de la Unión incluirá los valores por defecto para las intensidades de las emisiones de gases de efecto invernadero acordados por la Unión, o en interés de la Unión, a nivel internacional.

3. La base de datos básica de la Unión incluirá un cuadro separado para cada modo de transporte, en particular en lo que respecta a los valores por defecto para las intensidades de las emisiones de gases de efecto invernadero relativos al transporte marítimo. Los datos del transporte marítimo se obtendrán de la base de datos THETIS SNV y se complementarán, cuando proceda, con otras fuentes de información, como la base de datos FuelEU establecida de conformidad con el artículo 19, apartado 1, del Reglamento (UE) 2023/1805.

4. Al elaborar los valores por defecto para las intensidades de las emisiones de gases de efecto invernadero, la Comisión:

a) aplicará el enfoque basado en la ubicación previsto en la metodología común a que se refiere el artículo 3, apartado 1, y, en su caso, tendrá en cuenta las características únicas de los distintos Estados miembros;

b) tendrá en cuenta los factores de emisión de gases de efecto invernadero determinados de conformidad con la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁹⁾.

5. La Comisión, con la ayuda técnica de la Agencia Europea de Medio Ambiente, garantizará el mantenimiento, la actualización periódica, el desarrollo continuo y un adecuado nivel de seguridad de la base de datos básica de la Unión de con arreglo al apartado 1, teniendo en cuenta la evolución de los últimos avances tecnológicos en el sector del transporte y los nuevos enfoques metodológicos para el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero. La Comisión garantizará la compatibilidad y coherencia de la base de datos básica de la Unión con los actos jurídicos vigentes de la Unión. La Comisión evaluará la necesidad de actualizar la base de datos básica de la Unión al menos una vez al año.

Siempre que se actualicen los valores por defecto para las intensidades de las emisiones de gases de efecto invernadero contenidos en la base de datos básica de la Unión, la Comisión dará a conocer públicamente y sin demora los valores por defecto actualizados. Las entidades de transporte y de centros nodales y los intermediarios de datos emplearán los últimos datos disponibles para calcular y divulgar sus datos sobre emisiones de gases de efecto invernadero en un plazo de 18 meses a partir de la fecha en que la actualización se dé a conocer públicamente.

La obligación de utilizar los valores por defecto actualizados a que se refiere el párrafo segundo será aplicable solamente a los nuevos datos de salida que se calculen y divulguen después de la actualización y no requerirá la revisión retroactiva de los datos publicados previamente.

⁽¹⁹⁾ Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

6. El acceso del público a la base de datos básica de la Unión para consultar o utilizar los valores por defecto para las intensidades de las emisiones de gases de efecto invernadero será gratuito y se proporcionará en todas las lenguas oficiales de las instituciones de la Unión.

Artículo 6

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

1. El desarrollador de una base de datos de terceros o de un conjunto de datos presentará a la Comisión una solicitud de control técnico de la calidad de los valores por defecto para las intensidades de las emisiones de gases de efecto invernadero incluidos en dicha base de datos o conjunto de datos. La Comisión, con la ayuda técnica de la Agencia Europea de Medio Ambiente, evaluará la solicitud realizando tal control técnico de la calidad de conformidad con la metodología común a que se refiere el artículo 3, apartado 1.
2. A efectos de obtener datos secundarios de conformidad con el artículo 4, apartado 3, letra a), inciso ii), solo se utilizarán bases de datos y conjuntos de datos de valores por defecto para las intensidades de las emisiones de gases de efecto invernadero de terceros que hayan sido evaluados positivamente en virtud del apartado 1 del presente artículo. La Comisión publicará y mantendrá una lista actualizada de las bases de datos en las que se establezcan valores por defecto para las intensidades de las emisiones de gases de efecto invernadero gestionadas por terceros a los que haya otorgado una evaluación positiva. Dicha lista actualizada estará disponible al público en un sitio web específico.
3. La obligación de realizar un control técnico de calidad establecida en el apartado 1 se aplicará a partir del 3 de diciembre de 2031. Una evaluación positiva efectuada con arreglo al apartado 2 tendrá una validez de dos años.
4. A más tardar el 2 de junio de 2030, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan normas y condiciones detalladas para llevar a cabo el control técnico de calidad a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, así como las condiciones para una evaluación positiva con arreglo al apartado 2 del presente artículo. Los actos de ejecución especificarán los plazos en que deben realizarse los controles técnicos de calidad. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 18, apartado 2.

Artículo 7

Base de datos central de la Unión de valores por defecto para los factores de emisión de gases de efecto invernadero

1. A más tardar el 2 de junio de 2028, la Comisión, con la ayuda técnica de la Agencia Europea de Medio Ambiente y, cuando sea necesario, con aportaciones adicionales y voluntarias de los Estados miembros, las partes interesadas pertinentes y otros organismos sectoriales de la Unión, creará una base de datos central de la Unión. La Comisión procurará incluir en la base de datos central de la Unión valores por defecto para los factores de emisión de gases de efecto invernadero relativos los vectores energéticos del transporte utilizados habitualmente en la Unión, en algunos o en todos los Estados miembros.
2. Al elaborar los valores por defecto para los factores de emisión de gases de efecto invernadero, la Comisión aplicará el enfoque basado en la ubicación previsto en la metodología común a que se refiere el artículo 3, apartado 1, y, en su caso, tendrá en cuenta las características únicas de los distintos Estados miembros.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo primero del presente apartado, la Comisión tendrá en cuenta los factores de emisión de gases de efecto invernadero determinados de conformidad con la Directiva (UE) 2018/2001.

3. Cuando estén disponibles y resulte apropiado, la base de datos central de la Unión incluirá los valores por defecto para los factores de emisión de gases de efecto invernadero acordados por la Unión, o en interés de la Unión, a nivel internacional.
4. La Comisión, con la ayuda técnica de la Agencia Europea de Medio Ambiente, garantizará el mantenimiento, la actualización periódica, el desarrollo continuo y un adecuado nivel de seguridad de la base de datos central de la Unión con arreglo al apartado 1 del presente artículo, teniendo en cuenta la necesidad de ajustar cualquier componente a la norma mencionada en el artículo 3, apartado 1, la evolución de los últimos avances tecnológicos en el sector del transporte y cualesquiera nuevos enfoques metodológicos para el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero. La Comisión garantizará la compatibilidad y coherencia de la base de datos central de la Unión con los actos jurídicos vigentes de la Unión.

Siempre que se actualicen los valores por defecto para los factores de emisión de gases de efecto invernadero contenidos en la base de datos central de la Unión, la Comisión dará a conocer públicamente y sin demora los valores actualizados. Las entidades de transporte y de centros nodales y los intermediarios de datos emplearán los últimos datos disponibles para calcular y divulgar sus datos de emisiones de gases de efecto invernadero en un plazo de 18 meses a partir de la fecha en que se dé a conocer públicamente la actualización.

La obligación de utilizar los valores por defecto actualizados a que se refiere el párrafo segundo será aplicable solamente a los nuevos datos de salida que se calculen y divulguen después de la actualización y no requerirá la revisión retroactiva de los datos publicados previamente.

5. El acceso del público a la base de datos central de la Unión para la consulta o utilización de los valores por defecto para los factores de las emisiones de gases de efecto invernadero de los vectores energéticos del transporte será gratuito y, en la medida de lo posible, se proporcionará en todas las lenguas oficiales de las instituciones de la Unión.

Artículo 8

Herramienta de cálculo de la UE

1. A más tardar el 2 de junio de 2030, la Comisión adoptará actos de ejecución para garantizar que se pone a disposición de los transportistas una herramienta de cálculo de la UE diseñada para apoyar a microtransportistas, pequeños y medianos transportistas y que sea fácil de utilizar, gratuita y simplificada, que facilite los cálculos a partir de los datos primarios y que permita utilizar valores por defecto de las intensidades de las emisiones de gases de efecto invernadero, cuando estén disponibles y resulten pertinentes, y valores por defecto para los factores de las emisiones de gases de efecto invernadero, de conformidad con el artículo 4, apartado 3, letras a) y b), respectivamente. La herramienta de cálculo de la UE se actualizará periódicamente. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 18, apartado 2.

2. Cuando los transportistas utilicen la herramienta de cálculo de la UE para establecer los datos de salida, no será obligatorio que la verificación a que se refiere el artículo 12, apartado 1, aborde si el cálculo realizado a que se refiere el artículo 13, apartado 2, letra c), es correcto.

3. Para impulsar la aplicación generalizada de la norma EN ISO por parte de los transportistas, en particular las pymes, la herramienta de cálculo de la UE debe estar acompañada de un manual que ayude a las pymes a aplicar el presente Reglamento y en el que se explique de manera clara cómo utilizar las funciones de la herramienta de cálculo de la UE. Dicho manual estará disponible en todas las lenguas oficiales de las instituciones de la Unión.

CAPÍTULO IV

DATOS DE SALIDA Y TRANSPARENCIA

Artículo 9

Determinación de los datos de salida relativos a las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte

1. Los datos de salida se determinarán utilizando la metodología común y los datos de entrada de conformidad con los artículos 3 a 7.

2. Los datos de salida podrán determinarse utilizando herramientas de cálculo. Las herramientas de cálculo externas deberán ser conformes con los requisitos establecidos en el artículo 11.

3. Los datos de salida consistirán, como mínimo, en la masa total de dióxido de carbono equivalente (CO₂e) por servicio de transporte y, en relación con el tipo de servicio de transporte de que se trate, en al menos uno de los parámetros comunes siguientes:

- a) la masa de CO₂e por tonelada-kilómetro, o unidades equivalentes, para el transporte de mercancías;
- b) la masa de CO₂e por tonelada, o unidades equivalentes, para el flujo de tránsito de un centro nodal de mercancías;
- c) la masa de CO₂e por pasajero-kilómetro, o unidades equivalentes, para el transporte de pasajeros;
- d) la masa de CO₂e por pasajero, o unidades equivalentes, para el flujo de tránsito de un centro nodal de pasajeros.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 17, a fin de completar el presente Reglamento complementando la lista de parámetros comunes para los datos de salida mencionados en el apartado 3 del presente artículo.

Artículo 10

Comunicación y transparencia

1. Las entidades de transporte y de centros nodales y los intermediarios de datos divulgarán los datos de salida de manera clara e inequívoca, siempre que sea posible, antes de la prestación de un servicio de transporte o de la celebración de un contrato de transporte. Cuando las entidades de transporte y de centros nodales y los intermediarios de datos divulguen datos de salida, incluirán en la comunicación que acompañe a la divulgación la declaración «Emisiones de gases de efecto invernadero calculadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2026/1030» al menos en una de las lenguas oficiales de las instituciones de la Unión y, cuando sea posible, también en una lengua oficial del Estado miembro en cuyo territorio se preste el servicio.

2. Las entidades de transporte y de centros nodales y los intermediarios de datos podrán optar por mostrar de forma visible la siguiente información:

- a) si sus datos se han sometido a la verificación a que se refiere el artículo 12, apartado 1;
- b) si para los cálculos de los datos de salida han utilizado exclusivamente datos primarios;
- c) si han utilizado la herramienta de cálculo de la UE a que se refiere el artículo 8.

3. Cuando los datos de salida sean obtenidos y divulgados por un intermediario de datos que no calcule las emisiones sobre la base de acuerdos independientes, se aplicará el apartado 1 del presente artículo y el artículo 9, apartado 3. Al divulgar los datos de salida, el intermediario de datos incluirá una referencia a la fuente de dichos datos de salida.

4. Cuando se utilicen datos primarios, las entidades de transporte y de centros nodales y los intermediarios de datos tendrán derecho a comunicarlo a cualquier tercero siempre que la utilización de los datos primarios haya sido determinada de conformidad con la verificación establecida en los artículos 12 y 13.

5. Las entidades de transporte y de centros nodales y los intermediarios de datos que calculen las emisiones de gases de efecto invernadero deberán poder proporcionar pruebas que demuestren cómo se determinaron los datos de salida. Dichas pruebas se proporcionarán de conformidad con la metodología común a que se refiere el artículo 3, apartado 1, y:

- a) servirán de base para la verificación llevada a cabo de conformidad con los artículos 12 y 13;
- b) se facilitarán a petición de una autoridad competente designada en virtud del Derecho de la Unión o nacional, o de otro tercero, en la medida en que se apliquen obligaciones legales o contractuales independientes;
- c) cuando la verificación se lleve a cabo con arreglo a lo dispuesto en los artículos 12 y 13, incluirá una referencia a la prueba de conformidad a que se refiere el artículo 13, apartado 6, y los datos de contacto del organismo de evaluación de la conformidad que haya elaborado dicha prueba de conformidad;

- d) cuando los datos de salida se determinen utilizando la herramienta de cálculo externa a que se refiere el artículo 9, apartado 2, se incluirá una referencia a dicha herramienta de cálculo.
6. Los datos de salida y las pruebas a que se refiere el apartado 5 se establecerán de manera clara e inequívoca, al menos en una de las lenguas oficiales de las instituciones de la Unión. En la medida de lo posible, se facilitarán en forma de enlace web, código QR o equivalente.
7. Los datos personales se tratarán de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁰⁾.
8. Los destinatarios de los datos de salida y de las pruebas a que se refiere el apartado 5 adoptarán medidas para garantizar la confidencialidad de los datos comerciales pertinentes que se traten y comuniquen de conformidad con el presente Reglamento, y para garantizar que solo se pueda acceder a dichos datos de salida y pruebas, tratarlos y divulgarlos cuando así se autorice.

CAPÍTULO V

MEDIDAS COMPLEMENTARIAS

Artículo 11

Certificación de las herramientas de cálculo externas

1. Las herramientas de cálculo externas serán certificadas por un organismo de evaluación de la conformidad, a que se refiere el artículo 14.
2. Los desarrolladores de las herramientas de cálculo externas presentarán una solicitud al organismo de evaluación de la conformidad a que se refiere el artículo 14, que evaluará la conformidad de la herramienta de cálculo externa con los requisitos establecidos en los artículos 3 a 9. Si la evaluación es positiva, el organismo de evaluación de la conformidad expedirá un certificado de conformidad de la herramienta de cálculo externa con el presente Reglamento. El plazo de validez del certificado será de dos años. Si la evaluación es negativa, el organismo de evaluación de la conformidad proporcionará las razones al solicitante.
3. El organismo de evaluación de la conformidad en cuestión mantendrá una lista actualizada de las herramientas de cálculo externas que haya certificado y de aquellas cuya certificación haya restringido, suspendido o retirado. Pondrá dicha lista a disposición del público en su sitio web y comunicará sin demora la dirección de dicho sitio web a la Comisión.
4. La Comisión publicará en su sitio web oficial una lista de fácil acceso de todas las herramientas de cálculo externas que hayan sido certificadas de conformidad con los apartados 1 y 2, así como los enlaces a los sitios web mencionados en el apartado 3.
5. La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan normas sobre la certificación de las herramientas de cálculo externas y sobre el correspondiente certificado de conformidad, en particular, normas sobre la restricción, renovación, suspensión y retirada de la certificación. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 18, apartado 2.

⁽²⁰⁾ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento General de Protección de Datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

CAPÍTULO VI

VERIFICACIÓN DE LOS DATOS SOBRE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO Y DE LOS CÁLCULOS

Artículo 12

Alcance de la verificación

1. El organismo de evaluación de la conformidad a que se refiere el artículo 14 verificará que los datos de salida a que se refiere el artículo 9 sean conformes con los requisitos establecidos en los artículos 3 a 9.
2. El apartado 1 se aplicará a las entidades de transporte y de centros nodales y a los intermediarios de datos que calculen emisiones, a excepción de las pymes. Las pymes podrán ser objeto de una verificación con arreglo al presente Reglamento cuando así lo soliciten.

Artículo 13

Actividades de verificación

1. El organismo de evaluación de la conformidad a que se refiere el artículo 14 verificará la fiabilidad, credibilidad, conformidad y exactitud de los datos de salida divulgados por las entidades de transporte y de centros nodales y por los intermediarios de datos que calculen las emisiones.
2. El organismo de evaluación de la conformidad verificará que los datos de salida divulgados cumplen los requisitos establecidos en los artículos 3 a 9, sobre la base de las pruebas a que se refiere el artículo 10, apartado 5. Dicha verificación abordará:
 - a) la metodología de cálculo utilizada;
 - b) las fuentes de los datos de entrada utilizados para el cálculo;
 - c) la exactitud del cálculo realizado, y
 - d) los parámetros comunes aplicados.
3. Cuando se utilicen herramientas de cálculo externas, el organismo de evaluación de la conformidad tendrá en cuenta los respectivos certificados de conformidad a que se refiere el artículo 11, apartado 2.
4. Cuando la verificación detecte cálculos incorrectos o algún incumplimiento de los artículos 3 a 9, el organismo de evaluación de la conformidad informará de ello a las entidades de transporte y de centros nodales y a los intermediarios de datos en cuestión sin demora indebida. Las entidades de transporte y de centros nodales y los intermediarios de datos corregirán posteriormente los cálculos o subsanarán los incumplimientos para que la verificación pueda completarse.
5. Las entidades de transporte y de centros nodales y los intermediarios de datos proporcionarán al organismo de evaluación de la conformidad cualquier información adicional que permita a este llevar a cabo la verificación. El organismo de evaluación de la conformidad podrá efectuar inspecciones durante la verificación para determinar la fiabilidad de los datos y los cálculos.
6. Una vez finalizada la verificación, el organismo de evaluación de la conformidad elaborará, cuando proceda, una prueba de conformidad que confirme que los datos de salida cumplen los requisitos pertinentes establecidos en el presente Reglamento y que especifique si las entidades de transporte y de centros nodales y los intermediarios de datos utilizan datos primarios.
7. El organismo de evaluación de la conformidad en cuestión elaborará y mantendrá actualizada una lista de las entidades de transporte y de centros nodales y de los intermediarios de datos que hayan sido objeto de la verificación con arreglo al presente artículo. A más tardar el 31 de marzo de cada año, el organismo de evaluación de la conformidad notificará dicha lista a la Comisión.

8. Cuando los datos de salida ya se hayan verificado con arreglo a otros actos jurídicos de la Unión que establezcan normas específicas sobre la verificación de los datos de salida y que garanticen la conformidad con los requisitos establecidos en el presente Reglamento, se considerará que los datos de salida en cuestión han sido verificados con arreglo al presente artículo.

9. La Comisión adoptará actos de ejecución por los que establezcan normas detalladas sobre la verificación de los datos de salida, la frecuencia adecuada de dicha verificación y la correspondiente prueba de conformidad. Dichas normas incluirán disposiciones relativas a las pruebas mencionadas en el artículo 10, apartado 5, y los derechos de comunicación asociados a la utilización de los datos primarios a que se refiere el artículo 10, apartado 4. Al establecer dichas normas, la Comisión tendrá debidamente en cuenta criterios objetivos como la naturaleza y la escala de los servicios de transporte en cuestión, el riesgo relativo de incumplimiento y la necesidad de evitar cargas administrativas desproporcionadas. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 18, apartado 2.

CAPÍTULO VII ACREDITACIÓN

Artículo 14

Organismos de evaluación de la conformidad

1. Los organismos de evaluación de la conformidad estarán acreditados para llevar a cabo las actividades de certificación o verificación a que se refieren los artículos 11, 12 y 13.
2. El organismo de evaluación de la conformidad será independiente de las entidades de transporte y de centros nodales y de los intermediarios de datos que soliciten las actividades de certificación o verificación a que se refieren los artículos 11, 12 y 13.
3. El organismo de evaluación de la conformidad, sus máximos directivos y el personal responsable de llevar a cabo las actividades de certificación o verificación no emprenderán ninguna actividad que pueda entrar en conflicto con su independencia de criterio o su integridad en relación con las actividades de certificación o verificación.
4. El organismo de evaluación de la conformidad y su personal llevarán a cabo las actividades de certificación o verificación con el máximo nivel de integridad profesional y con la competencia técnica exigida, y estarán libres de cualquier presión o incentivo, especialmente de índole financiera, que pudiera influir en su apreciación o en el resultado de dichas actividades, en particular la que pudieran ejercer personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de esas actividades.
5. El organismo de evaluación de la conformidad dispondrá de los conocimientos especializados, el equipo y la infraestructura necesarios para llevar a cabo las actividades de certificación o verificación para las que haya sido acreditado.
6. El personal del organismo de evaluación de la conformidad guardará el secreto profesional con respecto a toda la información obtenida en el desarrollo de las actividades de certificación o verificación.
7. Cuando un organismo de evaluación de la conformidad subcontrate actividades específicas relacionadas con la certificación o verificación, o recurra a una filial, asumirá la plena responsabilidad de las actividades llevadas a cabo por los subcontratistas y las filiales, independientemente del lugar donde se lleven a cabo dichas actividades, por ejemplo, evaluando y supervisando las cualificaciones del subcontratista o de la filial y el trabajo que realicen.

Artículo 15

Procedimientos de acreditación

1. Los organismos de evaluación de la conformidad a que se refiere el artículo 14, apartado 1, del presente Reglamento, estarán acreditados por un organismo nacional de acreditación con arreglo al Reglamento (CE) n.º 765/2008.

2. Cada Estado miembro designará una autoridad que mantendrá una lista actualizada de los organismos de evaluación de la conformidad acreditados. Dichas autoridades nacionales designadas publicarán esa lista en un sitio web oficial. Un Estado miembro podrá decidir que dicha función debe llevarse a cabo por el organismo nacional de acreditación a que se refiere el apartado 1.
3. A más tardar el 31 de marzo de cada año, el organismo nacional de acreditación a que se refiere el apartado 1 notificará a la Comisión la lista de organismos de evaluación de la conformidad acreditados, junto con todos los datos de contacto pertinentes.
4. Cuando en el presente Reglamento no se establezcan disposiciones específicas sobre la acreditación de los organismos de evaluación de la conformidad, se aplicará el Reglamento (CE) n.º 765/2008.
5. Sin perjuicio del artículo 16, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 17 para completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de métodos y criterios adicionales para la acreditación de organismos de evaluación de la conformidad.

Artículo 16

Verificación con arreglo a otros actos jurídicos de la Unión que incluyan a los sectores marítimo y de la aviación

1. Los verificadores acreditados con arreglo al artículo 16 del Reglamento (UE) 2015/757 y a los actos delegados adoptados en virtud de este, o con arreglo al artículo 14 del Reglamento (UE) 2023/1805 y a los actos delegados adoptados en virtud de este, podrán llevar a cabo las actividades de verificación de los organismos de evaluación de la conformidad en virtud del artículo 13 del presente Reglamento. Dichos verificadores se considerarán acreditados con arreglo a los artículos 14 y 15 del presente Reglamento para llevar a cabo las actividades de verificación con respecto al sector marítimo.
2. Los verificadores acreditados con arreglo al artículo 15 de la Directiva 2003/87/CE y a los actos de ejecución adoptados en virtud de esta, podrán llevar a cabo las actividades de verificación de los organismos de evaluación de la conformidad en virtud del artículo 13 del presente Reglamento. Dichos verificadores se considerarán acreditados de conformidad con los artículos 14 y 15 del presente Reglamento para llevar a cabo las actividades de verificación con respecto al sector de la aviación.
3. Antes de llevar a cabo su primera verificación en virtud del presente Reglamento, los verificadores a los que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo informarán a la autoridad a que se refiere el artículo 15, apartado 2, de su intención de llevar a cabo las actividades de verificación de los organismos de evaluación de la conformidad en virtud del presente Reglamento.

CAPÍTULO VIII

ACTOS DELEGADOS Y DE EJECUCIÓN

Artículo 17

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 3, apartado 4, el artículo 9, apartado 4, y el artículo 15, apartado 5, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del 1 de junio de 2026.
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 3, apartado 4, el artículo 9, apartado 4, y el artículo 15, apartado 5, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 3, apartado 4, el artículo 9, apartado 4, y el artículo 15, apartado 5, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 18

Procedimiento de comité

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

CAPÍTULO IX

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 19

Evaluación e informe

La Comisión llevará a cabo una evaluación del presente Reglamento a la luz del objetivo que persigue y presentará un informe sobre las principales conclusiones al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 3 de diciembre de 2034.

El informe a que se refiere el párrafo primero deberá incluir:

- a) un análisis de las consecuencias para las entidades de transporte y de centros nodales y los intermediarios de datos en lo que respecta a los costes administrativos relacionados con la ejecución del presente Reglamento;
- b) una evaluación de cómo incentivar más el uso de datos primarios;
- c) un análisis de los efectos que conlleva la obligatoriedad de cuantificar y divulgar las emisiones de gases de efecto invernadero de conformidad con el presente Reglamento en lo que respecta a las entidades de transporte y de centros nodales;
- d) una evaluación de la viabilidad de contabilizar la contaminación atmosférica causada por los servicios de transporte;
- e) una evaluación de las medidas adoptadas para garantizar el pleno acceso al presente Reglamento;
- f) un análisis de cómo los intermediarios de datos divulgan los datos de salida en virtud del presente Reglamento y los posibles efectos de tal divulgación en las decisiones de los organismos públicos, las empresas y los consumidores;
- g) una evaluación de la viabilidad de completar la metodología común para tener en cuenta también las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con la fabricación, el mantenimiento y la eliminación de vehículos, que incluirá un informe sobre los progresos realizados en la Organización Internacional de Normalización para desarrollar una norma aceptada a escala mundial que se base en las emisiones durante el ciclo de vida.

*Artículo 20***Entrada en vigor y aplicación**

1. El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. Será aplicable a partir del 2 de diciembre de 2030.

No obstante, el artículo 3, apartados 4, 5 y 6, el artículo 5, apartado 1, el artículo 6, apartado 4, el artículo 7, apartado 1, el artículo 8, apartados 1 y 3, el artículo 9, apartado 4, el artículo 11, apartado 5, el artículo 13, apartado 9, y el artículo 15, apartado 5, se aplicarán a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

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

Hecho en Estrasburgo, el 29 de abril de 2026.

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta

R. METSOLA

Por el Consejo

La Presidenta

M. RAOUNA
