



Βρυξέλλες, 14 Ιουλίου 2023  
(OR. en)

11821/23

---

---

**Διοργανικός φάκελος:  
2023/0266 (COD)**

---

---

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

### **ΠΡΟΤΑΣΗ**

---

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	12 Ιουλίου 2023
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2023) 441 final
Θέμα:	Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών

---

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2023) 441 final.

σνημμ.: COM(2023) 441 final



Στρασβούργο, 11.7.2023  
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

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

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

- Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου είναι μέτρο που χρησιμοποιείται σε διάφορους κλάδους της οικονομίας για την παραγωγή δεδομένων για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από συγκεκριμένες δραστηριότητες επιχειρήσεων και ατόμων. Στον κλάδο των μεταφορών, η διαφανής πληροφόρηση σχετικά με τις εκπομπές των υπηρεσιών μεταφορών παρέχει τη δυνατότητα στους πελάτες να προβαίνουν σε ενημερωμένες επιλογές και επηρεάζει τις επιχειρηματικές αποφάσεις των οντοτήτων που οργανώνουν και παρέχουν τις εν λόγω υπηρεσίες στην αγορά. Η διάθεση αξιόπιστων στοιχείων σχετικά με τις εκπομπές μπορεί να ενθαρρύνει τη βιωσιμότητα, την καινοτομία και την αλλαγή της συμπεριφοράς προς βιώσιμες επιλογές στον κλάδο των μεταφορών. Τα οφέλη και η προστιθέμενη αξία της λογιστικής καταγραφής των εκπομπών καταδεικνύονται από τα αποτελέσματα των υφιστάμενων συστημάτων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές στην ΕΕ και πέραν αυτής<sup>1</sup>.

Για την αξιοποίηση του δυναμικού της λογιστικής καταγραφής των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον κλάδο των μεταφορών απαιτείται οι υποκείμενοι υπολογισμοί να είναι συγκρίσιμοι και ακριβείς και να αντιμετωπίζουν τα ειδικά χαρακτηριστικά μιας δεδομένης υπηρεσίας μεταφορών. Ως εκ τούτου, οι εκπομπές θα πρέπει να προσδιορίζονται ποσοτικά με βάση μια επιστημονικά βάσιμη, λεπτομερή και εναρμονισμένη μεθοδολογική προσέγγιση.

Ωστόσο, επί του παρόντος δεν υφίσταται καθολικά αποδεκτό πλαίσιο για τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών<sup>2</sup>. Για τον ποσοτικό προσδιορισμό των εν λόγω εκπομπών, τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου των μεταφορών μπορούν να επιλέξουν μεταξύ διαφόρων προτύπων, μεθοδολογιών, εργαλείων υπολογισμού και πολυάριθμων βάσεων δεδομένων και συνόλων δεδομένων προκαθορισμένων τιμών εκπομπών. Η κατάσταση αυτή οδηγεί συχνά σε σημαντική απόκλιση μεταξύ των αποτελεσμάτων, η οποία υποβαθμίζει τη συγκρισιμότητα των αριθμητικών στοιχείων των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην αγορά και παρέχει ανακριβείς και παραπλανητικές πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις μιας υπηρεσίας μεταφορών. Επίσης, ενέχει τον κίνδυνο επιλογής μεθόδου υπολογισμού των εκπομπών και προκαθορισμένων δεδομένων με κριτήριο την ωφέλεια μιας μεμονωμένης οντότητας. Τα παραπάνω δημιουργούν τις συνθήκες προβολής ψευδοοικολογικής ταυτότητας<sup>3</sup> και μπορούν να δημιουργήσουν εσφαλμένα κίνητρα για τους χρήστες. Η έλλειψη τυποποιημένου πλαισίου είναι κάτι που έχει αναγνωριστεί ευρέως και έχει οδηγήσει τον κλάδο ή τις εθνικές κυβερνήσεις σε διάφορες απόπειρες δημιουργίας<sup>4</sup> του εν λόγω πλαισίου. Ωστόσο, καμία από

<sup>1</sup> Για παράδειγμα, στον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών, το ενωσιακό πρόγραμμα [Lean and Green](#) και το πρόγραμμα [SmartWay](#) των ΗΠΑ.

<sup>2</sup> Εναρμονισμένες στατιστικές και περιβαλλοντικούς λογαριασμούς για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου όλων των κλάδων της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών παράγουν τα κράτη μέλη και τα υποβάλλουν στην Επιτροπή βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουλίου 2011, σχετικά με τους ευρωπαϊκούς περιβαλλοντικούς οικονομικούς λογαριασμούς ([ΕΕ L 192 της 22.7.2011, σ. 1](#)). Τα εν λόγω δεδομένα είναι διαθέσιμα σε εθνικό επίπεδο, με ανάλυση με βάση την ταξινόμηση των οικονομικών δραστηριοτήτων σύμφωνα με το NACE αναθ. 2 και, ως εκ τούτου, δεν ανταποκρίνονται στον βαθμό λεπτομέρειας των δεδομένων ώστε να μετριαστεί το πρόβλημα που προσδιορίζεται ανωτέρω.

<sup>3</sup> Η προβολή ψευδοοικολογικής ταυτότητας είναι η πρακτική των επιχειρήσεων να δημιουργούν ψευδώς θετική εντύπωση όσον αφορά τις περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις ή οφέλη.

<sup>4</sup> Το πρώτο πρότυπο ειδικά για τις υπηρεσίες μεταφορών εισήχθη το 2012 από την [Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης \(EET\)](#). Το πρότυπο CEN EN 16258:2012 καθορίζει κοινή μεθοδολογία για τον υπολογισμό και τη δήλωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που σχετίζονται

τις εν λόγω προσπάθειες δεν έχουν οδηγήσει στην εναρμόνιση των μεθόδων λογιστικής καταγραφής των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ή στη συστηματική χρήση δεδομένων για τα αέρια του θερμοκηπίου σε ενωσιακό επίπεδο.

Ο κλάδος των μεταφορών θεωρεί, επίσης, ότι η έλλειψη αξιόπιστων και συγκρίσιμων πληροφοριών για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών αποτελεί πρόβλημα. Το 80 % όσων απάντησαν στην ανοικτή δημόσια διαβούλευση αναγνώρισαν τη συχνότητα του εν λόγω προβλήματος και θεώρησαν ότι είναι σημαντικό ή ιδιαίτερα σημαντικό. Παρόμοιες απόψεις διαπιστώθηκαν κατά την ανάλυση των απαντήσεων στην πρόσκληση υποβολής στοιχείων της παρούσας πρωτοβουλίας, τη σχετική στοχευμένη έρευνα ενδιαφερόμενων μερών και τις συζητήσεις στο εργαστήριο.

Επιπλέον, παρά το αυξανόμενο ενδιαφέρον των ενδιαφερόμενων μερών του κλάδου των μεταφορών για τα δεδομένα επιδόσεων όσον αφορά τα αέρια του θερμοκηπίου του κλάδου των μεταφορών, η συνολική υιοθέτηση της λογιστικής καταγραφής των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών εξακολουθεί να είναι ιδιαίτερα περιορισμένη. Οι χρήστες των υπηρεσιών μεταφορών συνήθως δεν λαμβάνουν ακριβή στοιχεία σχετικά με τις επιδόσεις των υπηρεσιών μεταφορών και οι οργανωτές υπηρεσιών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των φορέων εκμετάλλευσης, δεν υπολογίζουν συστηματικά τις εκπομπές τους αερίων του θερμοκηπίου. Επίσης, η πλειονότητα όσων υπολογίζουν τις εκπομπές τείνουν να το πράττουν σε επίπεδο επιχείρησης ή οχημάτων και αδυνατούν να παράγουν δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μιας υπηρεσίας μεταφορών<sup>5</sup>. Ωστόσο, μόνο το τελευταίο είδος πληροφοριών είναι χρήσιμο για την αποτελεσματική υποστήριξη και την άσκηση επιρροής στις αποφάσεις των χρηστών των υπηρεσιών μεταφορών. Εκτιμάται ότι μολονότι σχεδόν 600 000 οντότητες στον κλάδο των μεταφορών της ΕΕ μετρούν τις εκπομπές τους αερίων του θερμοκηπίου (2020), ωστόσο, μόνο 21 660 εξ αυτών το πράττουν με τον βαθμό ανάλυσης που απαιτείται για την παραγωγή δεδομένων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών. Ο αριθμός αυτός αντιπροσωπεύει μόνο το 1,2 % των περίπου 1,8 εκατομμυρίων οντοτήτων που ασκούν αυτόνομα δραστηριότητες μεταφοράς<sup>6</sup>. Ο χαμηλός βαθμός υιοθέτησης της λογιστικής καταγραφής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου παρατηρείται κυρίως μεταξύ των πολύ μικρών, των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ)<sup>7</sup>, οι οποίες αντιπροσωπεύουν τη συντριπτική πλειονότητα των οντοτήτων που δραστηριοποιούνται στην αγορά μεταφορών της ΕΕ.

Ο χαμηλός βαθμός υιοθέτησης της λογιστικής καταγραφής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών επισημάνθηκε επίσης ως πρόβλημα στο πλαίσιο

---

με οποιαδήποτε υπηρεσία μεταφορών. Το πρότυπο EN 16258:2012 συνέβαλε σε σημαντικό βαθμό στην εναρμόνιση των διαδικασιών λογιστικής καταγραφής των εκπομπών στις μεταφορές. Ωστόσο, θεωρήθηκε ότι δεν είναι αρκούντως ακριβές για να παρέχει πλήρως συγκρίσιμα και συνεκτικά δεδομένα εκπομπών για τις διάφορες υπηρεσίες μεταφορών. Άλλα παραδείγματα πρωτοβουλιών για την εναρμόνιση της λογιστικής καταγραφής των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών είναι το [άρθρο L. 1431-3 του Γαλλικού Κώδικα Μεταφορών](#) και το πλαίσιο [Global Logistics Emissions Council](#).

<sup>5</sup> Για να παραχθούν ακριβή δεδομένα σχετικά με τις επιδόσεις αερίων του θερμοκηπίου μιας υπηρεσίας μεταφορών (ιδίως στην αλυσίδα συνδυασμένων μεταφορών), πρέπει να υπολογίζονται οι εκπομπές κάθε επιμέρους στοιχείου της αλυσίδας μεταφορών (μερίδιο μεταφορών). Το συγκεκριμένο επίπεδο υπολογισμού απαιτεί συγκεκριμένα δεδομένα και είναι πιο πολύπλοκο και δαπανηρό για μεμονωμένο οργανισμό.

<sup>6</sup> Συνολικά, περίπου 1,8 εκατομμύρια, Ecorys και CE Delft (2023), υποστηρικτική μελέτη εκτίμησης επιπτώσεων

<sup>7</sup> Σύσταση 2003/361/ΕΚ της Επιτροπής, της 6ης Μαΐου 2003, σχετικά με τον ορισμό των πολύ μικρών, των μικρών και των μεσαίων επιχειρήσεων ([ΕΕ L 124 της 20.5.2003, σ. 36](#))

διαφόρων δραστηριοτήτων διαβούλευσης. Στο πλαίσιο της ανοικτής διαβούλευσης, 45 από τους 56 οργανισμούς (80 %), 61 από τα 70 άτομα (87 %) και 60 από τους 65 επιγραμμικούς πελάτες (92 %) ανέφεραν ότι δεν τους παρέχονται αρκετά στοιχεία όταν σχεδιάζουν/διοργανώνουν ένα ταξίδι, μια αποστολή φορτίου ή όταν επιλέγουν την παράδοση μιας συσκευασίας. Επιπλέον, 26 από τους 31 (84 %) απαντήσαντες στη στοχευμένη έρευνα θεώρησαν ότι το τρέχον επίπεδο υιοθέτησης είναι χαμηλό ή ιδιαίτερα χαμηλό. Όσον αφορά τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, η στοχευμένη έρευνα κατέδειξε ότι το 78 % όσων απάντησαν (29 από 37) ήδη υπολογίζουν τις εκπομπές τους με κάποιον τρόπο αλλά μόνο το 35 % (9 από 26) από όσους το υπολογίζουν το πράττουν σε επίπεδο υπηρεσιών μεταφορών. Ωστόσο, η εν λόγω διαπίστωση μπορεί να μην είναι απολύτως αντιπροσωπευτική του συνόλου των σχετικών οντοτήτων, δεδομένου ότι ο πραγματικός αριθμός των επιχειρήσεων που υπολογίζουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών φαίνεται να είναι σημαντικά χαμηλότερος.

Η ΕΕ αναγνώρισε την ανάγκη διαμόρφωσης ενός εναρμονισμένου μεθοδολογικού πλαισίου για τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών των υπηρεσιών μεταφορών. Μεταξύ 2011 και 2019, υλοποιήθηκαν δύο διαδοχικά χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα – το «Carbon Footprint of Freight Transport» (COFRET)<sup>8</sup>, στο πλαίσιο του έβδομου προγράμματος-πλαισίου (ΠΠ7) και το «Logistics Emissions Accounting & Reduction Network» (LEARN)<sup>9</sup> στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων 2020». Τα εν λόγω έργα αφορούσαν τον υπολογισμό, την αναφορά και την επαλήθευση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις υπηρεσίες μεταφορών, με στόχο την ανάπτυξη γενικής μεθοδολογίας. Οι προσπάθειες αυτές στήριξαν τη δημιουργία και την ανάπτυξη ενός πλαισίου «Global Logistics Emissions Council»<sup>10</sup> με πρωτοβουλία του κλάδου και υλοποίησαν συντονισμένη δράση για την κατάρτιση ενός ολοκληρωμένου και προσαρμοσμένου προτύπου του Διεθνούς Οργανισμού Τυποποίησης (ISO)<sup>11</sup>. Ο ISO δημοσίευσε το εν λόγω νέο πρότυπο ISO 14083:2023 τον Μάρτιο του 2023. Επακολούθως, το CEN το μετέγραψε ως ισοδύναμο ευρωπαϊκό πρότυπο EN ISO 14083:2023.

Η παρούσα πρωτοβουλία αποσκοπεί στην υπέρβαση των εμποδίων που παρεμποδίζουν την εναρμόνιση της μέτρησης και του υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και στη διευκόλυνση της υιοθέτησής της στον κλάδο των μεταφορών. Καθορίζει ένα κοινό κανονιστικό πλαίσιο για τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών σε ολόκληρη την αλυσίδα συνδυασμένων μεταφορών, δημιουργώντας, κατ' επέκταση, ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, των τμημάτων της αγοράς και των εθνικών δικτύων της Ένωσης. Η αυξημένη διαφάνεια σχετικά με τις επιδόσεις των διαφόρων υπηρεσιών αναμένεται να οδηγήσει στη δημιουργία κινήτρων ώστε οι παράγοντες της αγοράς να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και να καταστήσουν τις μεταφορές αποδοτικότερες και πιο βιώσιμες.

Ο παρών κανονισμός δεν καθιστά την υποβολή στοιχείων σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου υποχρεωτική. Αποσκοπεί να στηρίξει άλλα ειδικά μέτρα που λαμβάνει ο κλάδος και οι δημόσιες αρχές για τη διευκόλυνση της πράσινης μετάβασης. Τα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνουν τη θέσπιση ρητρών διαφάνειας για τα αέρια του θερμοκηπίου στις συμβάσεις μεταφοράς, την παροχή πληροφοριών σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μιας δεδομένης υπηρεσίας προς τους επιβάτες ή τον καθορισμό σχετικών με το κλίμα κριτηρίων για τις διαδικασίες οικολογικών δημόσιων συμβάσεων και τα προγράμματα

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

<sup>9</sup> <https://learnproject.net/>

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

<sup>11</sup> <https://www.iso.org/home.html>

οικολογικών τρόπων μεταφοράς. Τα μέτρα αυτά μπορούν να εφαρμοστούν μέσω χωριστών, επιμέρους ρυθμίσεων, ιδίως ρυθμίσεων μεταξύ δημόσιων αρχών και επιχειρήσεων καθώς και ρυθμίσεων μεταξύ των επιχειρήσεων, ωστόσο, πρέπει πάντοτε να συνάδουν με τους ειδικούς κανόνες για τον υπολογισμό, την τεκμηρίωση και την κοινοποίηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών, όπως ορίζονται στην παρούσα πρωτοβουλία.

Σε αυτό το σημείο, θα πρέπει να επισημανθεί επίσης ότι παρότι ο παρών κανονισμός διαλαμβάνει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από την πηγή έως τους τροχούς που προέρχονται τόσο από τη χρήση οχημάτων όσο και από την παροχή ενέργειας στα οχήματα<sup>12</sup>, ο κλάδος των μεταφορών δεν προκαλεί άλλες δυσμενείς επιπτώσεις. Στις εν λόγω επιπτώσεις περιλαμβάνονται και οι εκπομπές αερίων ρύπων και θορύβου και οι επακόλουθες επιπτώσεις στην υγεία και το περιβάλλον. Οι επιπτώσεις αυτές δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της προτεινόμενης πρωτοβουλίας.

Για τη δέουσα αντιμετώπιση των εν λόγω στόχων, η πρωτοβουλία έχει δομηθεί σε επτά κύριους τομείς πολιτικής, οι οποίοι περιγράφονται κατωτέρω:

- Μεθοδολογία – καθορισμός κοινής μεθοδολογίας αναφοράς με την οποία διασφαλίζεται ότι ο υπολογισμός των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών πραγματοποιείται με τυποποιημένο τρόπο σε ολόκληρο τον κλάδο μεταφορών.

Η μεθοδολογία αναφοράς αποτελεί βασικό μέρος της πρωτοβουλίας και, ως εκ τούτου, αντιμετωπίστηκε με ιδιαίτερη προσοχή στο πλαίσιο των προπαρασκευαστικών εργασιών. Αναλύθηκε σειρά προσεγγίσεων, οι οποίες απέκλιναν ως προς το πεδίο εφαρμογής και τη μέθοδο υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, καθώς και ως προς την κατανομή των εκπομπών στις υπηρεσίες μεταφορών. Ως αποτέλεσμα, το νέο πρότυπο ISO 14083:2023<sup>13</sup> επιλέχθηκε ως το πλέον συναφές και αναλογικό για την επίτευξη των δηλωμένων στόχων τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Το πρότυπο ISO 14083:2023 αποτελεί βήμα προόδου για τον καθορισμό κοινής δέσμης κανόνων και αρχών υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για τις δραστηριότητες μεταφοράς, όταν ο ποσοτικός προσδιορισμός πραγματοποιείται στο πλαίσιο της προσέγγισης από την πηγή έως τους τροχούς. Δεδομένου ότι το εν λόγω πρότυπο είναι παγκοσμίως αποδεκτό, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την παραγωγή δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου για τις διεθνείς αλυσίδες μεταφορών και, ως εκ τούτου, να παράσχει τη δυνατότητα εναρμόνισης σε παγκόσμιο επίπεδο.

Από την άλλη πλευρά, ο κανονισμός θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την πιθανή μελλοντική εξέλιξη του προτύπου και να μπορεί να αντιμετωπίζει την ευελιξία που είναι ενσωματωμένη σε ορισμένες συνιστώσες του. Συνεπώς, οι μελλοντικές αναθεωρήσεις και τροποποιήσεις του προτύπου θα πρέπει να παρακολουθούνται στενά, να ελέγχονται διεξοδικά και, σε αιτιολογημένες περιπτώσεις, να αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας πρωτοβουλίας, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή της μεθοδολογίας αναφοράς με τους στόχους του παρόντος κανονισμού και άλλες εφαρμοστέες νομοθετικές διατάξεις της Ένωσης. Επιπλέον, θα πρέπει να εξεταστεί η ανάγκη για συμπληρωματικές προσαρμογές και διευκρινήσεις, ιδίως στην περίπτωση που η χρήση του εν λόγω προτύπου ενέχει τον κίνδυνο αδικαιολόγητων ανισορροπιών οφειλόμενων στον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών σε συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς μεταφορών.

<sup>12</sup> Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, η έννοια «από την πηγή έως τους τροχούς» εφαρμόζεται σε όλους τους τρόπους μεταφοράς.

<sup>13</sup> Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, η ευρωπαϊκή έκδοση του εν λόγω προτύπου (EN ISO 14083:2023) θεωρήθηκε ως η μεθοδολογία αναφοράς.

- Δεδομένα εισόδου και πηγές – παροχή εναρμονισμένης προσέγγισης όσον αφορά τα δεδομένα εισόδου, με τη δημιουργία κινήτρων για τη χρήση πρωτογενών δεδομένων, την παροχή της δυνατότητας μοντελοποιημένων δεδομένων, τη βελτίωση της αξιοπιστίας, της προσβασιμότητας και της καταλληλότητας των προκαθορισμένων τιμών, καθώς και τον μετριασμό των αποκλίσεων μεταξύ των εθνικών, περιφερειακών και τομεακών συνόλων δεδομένων.

Χωρίς μια κοινή προσέγγιση όσον αφορά τα δεδομένα εισόδου, τα αποτελέσματα του υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου θα εξακολουθήσουν να μην είναι συνεκτικά και συγκρίσιμα, ακόμη και όταν χρησιμοποιείται η ίδια μεθοδολογία αναφοράς. Το ζήτημα αυτό κατείχε σημαντική θέση στο πλαίσιο όλων των δραστηριοτήτων διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Για τον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών απαιτούνται ή χρησιμοποιούνται διάφορα είδη δεδομένων εισόδου, συμπεριλαμβανομένων των πρωτογενών και των δευτερογενών δεδομένων. Με τη χρήση πρωτογενών δεδομένων επιτυγχάνονται τα πλέον αξιόπιστα αποτελέσματα υπολογισμού. Ωστόσο, το εν λόγω είδος δεδομένων είναι συχνά μη διαθέσιμο ή απαγορευτικά δαπανηρό για ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως για τις ΜΜΕ και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να εξεταστεί επίσης το ενδεχόμενο χρήσης δευτερογενών δεδομένων. Συνεπώς, προκειμένου να διασφαλιστούν συγκρίσιμα και ακριβή αποτελέσματα υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, θα πρέπει να αναγνωριστεί και να προτεραιοποιηθεί η χρήση πρωτογενών δεδομένων, ενώ τα δευτερογενή δεδομένα θα πρέπει να βασίζονται σε αξιόπιστες εκτιμήσεις και επιστημονικά έγκυρες βάσεις δεδομένων και σύνολα δεδομένων. Τα δευτερογενή δεδομένα μπορούν να καθορίζονται με χρήση προκαθορισμένων τιμών ή μοντέλων.

Η χρήση προκαθορισμένων τιμών αναμένεται να έχει ως αποτέλεσμα ακριβή και αξιόπιστα στοιχεία για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μιας συγκεκριμένης υπηρεσίας μεταφορών. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω τιμές θα πρέπει αναπτύσσονται με ουδέτερο και αντικειμενικό τρόπο και να προέρχονται από αξιόπιστες πηγές. Οι προκαθορισμένες τιμές προέρχονται από τη βιβλιογραφία και άλλες δημοσιεύσεις και περιλαμβάνουν τιμές της έντασης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τους συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (ανάλογα με την πηγή, αναφέρονται και ως συντελεστές εκπομπών από την ενέργεια ή τα καύσιμα).

Οι προκαθορισμένες τιμές για την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου συνδέουν καθορισμένα δεδομένα (δραστηριοτήτων) για τις επιδόσεις των μεταφορών με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και χρησιμοποιούνται για την παραγωγή στοιχείων σχετικά με τις εκπομπές μιας συγκεκριμένης υπηρεσίας μεταφορών. Συνεπώς, οι εν λόγω τιμές θα πρέπει να βασίζονται σε παραμέτρους που προσομοιάζουν σε σημαντικό βαθμό με τις παραμέτρους μιας συγκεκριμένης υπηρεσίας. Για να διασφαλιστεί η συγκρισιμότητα των αποτελεσμάτων του υπολογισμού των εκπομπών, θα πρέπει να δημιουργηθεί μια κεντρική βάση δεδομένων της ΕΕ με τις εν λόγω τιμές. Ωστόσο, δεδομένων των ιδιαίτερα σημαντικών τομεακών, εθνικών και περιφερειακών ιδιαιτεροτήτων, θα πρέπει να επιτραπεί η χρήση και άλλων συναφών βάσεων δεδομένων και συνόλων δεδομένων που διαχειρίζονται τρίτοι, υπό την προϋπόθεση ότι υποβάλλονται σε ειδικό έλεγχο ποιότητας σε επίπεδο ΕΕ.

Οι συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου συνδέουν την ποσότητα της ενέργειας που χρησιμοποιείται κατά την εκτέλεση μιας εργασίας με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από την πηγή έως τους τροχούς. Οι εν λόγω συντελεστές αποτελούν αναγκαία δεδομένα εισόδου για τον υπολογισμό της έντασης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από την πηγή έως τους τροχούς μιας δεδομένης υπηρεσίας μεταφορών. Ο καθορισμός των συντελεστών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου βάσει ενιαίας μεθοδολογίας και αξιόπιστων πηγών έχει ως αποτέλεσμα αποδεκτά επίπεδα διακύμανσης. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αναπτυχθεί μια κεντρική βάση δεδομένων της ΕΕ για τους συντελεστές εκπομπών αερίων του

θερμοκηπίου, λαμβανομένων δεόντως υπόψη των σχετικών κανονιστικών πρωτοβουλιών και άλλων αξιόπιστων πηγών της Ένωσης, μεταξύ άλλων της αναθεωρηθείσας οδηγίας για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας<sup>14</sup> (μόλις εκδοθεί), καθώς και ενός ειδικού θέματος του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη»<sup>15</sup>.

Ένας ουδέτερος και αρμόδιος οργανισμός της ΕΕ θα πρέπει να αναπτύξει και να τηρεί βάσεις δεδομένων της ΕΕ για τις τιμές έντασης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τους συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Ο εν λόγω οργανισμός θα πρέπει, επίσης, να διενεργεί τεχνικούς ελέγχους ποιότητας στις εξωτερικές βάσεις δεδομένων και τα σύνολα δεδομένων τρίτων. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) θεωρείται ο πλέον αρμόδιος οργανισμός για να παράσχει την απαραίτητη συνδρομή για τη δέουσα εφαρμογή του εν λόγω τμήματος του κανονισμού. Κατά περίπτωση, οι εργασίες του Οργανισμού μπορούν να βασίζονται στη συμβολή και την υποστήριξη άλλων τομεακών οργάνων της ΕΕ όπως ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) στον οποίο θα ανατεθεί το καθήκον της εφαρμογής του περιβαλλοντικού σήματος για τις πτήσεις στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «ReFuelEU Aviation»<sup>16</sup>.

Τα μοντελοποιημένα δεδομένα συνδυάζουν πρωτογενή δεδομένα με ορισμένες παραμέτρους σχετικές με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου για συγκεκριμένο είδος μεταφοράς ή κόμβο. Οι παράμετροι αυτές θα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικές, ακριβείς και να βασίζονται αυστηρά στις απαιτήσεις της μεθοδολογίας αναφοράς. Με αυτόν τον τρόπο θα επιτευχθεί η διαμόρφωση της καλύτερης δυνατής εικόνας των πραγματικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου μιας υπηρεσίας μεταφορών.

- Δυνατότητα εφαρμογής – προσδιορισμός του κατάλληλου μέσου πολιτικής (υποχρεωτικό έως εθελοντικό) για την αποτελεσματική εφαρμογή της πρωτοβουλίας στην αγορά της Ένωσης.

Κατόπιν στάθμισης της αποτελεσματικότητας του μέσου έναντι του πιθανού διοικητικού φόρτου και κόστους για τον κλάδο των μεταφορών, προέκυψε μια δεσμευτική προσέγγιση επιλογής ως η πλέον ενδεδειγμένη προσέγγιση. Η εν λόγω προσέγγιση επιβάλλει την απαίτηση χρήσης του κοινού πλαισίου μόνο όταν μια οντότητα που παρέχει ή οργανώνει υπηρεσία μεταφορών επιλέγει ή υποχρεώνεται με άλλα μέσα<sup>17</sup> να υπολογίζει και να κοινοποιεί δεδομένα για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου για τη συγκεκριμένη υπηρεσία. Η εν λόγω προσέγγιση είναι ιδιαίτερα χρήσιμη για τις ΜΜΕ, οι οποίες αντιπροσωπεύουν τη συντριπτική πλειονότητα των επιχειρήσεων στον κλάδο των μεταφορών και οι οποίες πολύ συχνά δεν έχουν επαρκείς δυνατότητες να υπολογίζουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου των μεταφορικών δραστηριοτήτων τους. Ωστόσο, η εν λόγω προσέγγιση διασφαλίζει την κανονιστική προβλεψιμότητα και ισότιμους όρους ανταγωνισμού για τη λογιστική καταγραφή εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου μεταξύ εκείνων που δημοσιεύουν ή ανταλλάσσουν στοιχεία για τις εκπομπές. Σε βάθος χρόνου, τα

<sup>14</sup> Πρόταση ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την προώθηση της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την κατάργηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου [COM(2021) 557 final].

<sup>15</sup> [Χρηματοδότηση και προσκλήσεις υποβολής προσφορών \(europa.eu\)](https://europa.europa.eu)

<sup>16</sup> Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές [COM(2021) 561 final].

<sup>17</sup> Για παράδειγμα, βάσει άλλων ενωσιακών ή εθνικών νομοθετικών διατάξεων ή μέσω συμβατικών σχέσεων.

παραπάνω αναμένεται να έχουν ως αποτέλεσμα η αγορά να ωθήσει σταδιακά προς την αύξηση της υιοθέτησης του πλαισίου από τον κλάδο μεταφορών.

- Δεδομένα εξόδου εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και διαφάνεια –καθορισμός των κατάλληλων δεικτών μέτρησης για την παραγωγή και την κοινοποίηση των δεδομένων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και θέσπιση κοινών κανόνων σχετικά με την κοινοποίηση και τη διαφάνεια των αποτελεσμάτων της λογιστικής καταγραφής των εκπομπών.

Οι εναρμονισμένοι δείκτες για τα δεδομένα εξόδου των εκπομπών είναι απαραίτητοι για να διασφαλιστούν συνεκτικές μονάδες μέτρησης κατά την κοινοποίηση των δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών μεταξύ όλων των μερών της αλυσίδας μεταφορών και πέραν αυτής. Οι κοινοί δείκτες μέτρησης επιτρέπουν τη σαφή κοινοποίηση εκ μέρους των παρόχων δεδομένων και την ακριβή κατανόησή τους από τους αποδέκτες των δεδομένων. Το ζήτημα αυτό είναι κρίσιμης σημασίας για την ορθή σύγκριση των δεδομένων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην αγορά και τη στήριξη των επιλογών των χρηστών των μεταφορών. Επιπλέον, οι οντότητες που υπολογίζουν και κοινοποιούν δεδομένα εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου πρέπει να καταγράφουν και να τηρούν αποδεικτικά στοιχεία των πραγματοποιούμενων υπολογισμών. Τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία θα πρέπει να διατίθενται κατόπιν αιτήματος αρμόδιας αρχής ή οποιουδήποτε τρίτου βάσει χωριστών, επιμέρους ρυθμίσεων όπως οι ρυθμίσεις που απορρέουν από ειδικές νομικές απαιτήσεις ή συμβατικές ρήτρες μεταξύ των επιχειρήσεων. Οι διατάξεις αυτές αποσκοπούν πρωτίστως να διασφαλίσουν την εμπιστοσύνη στην αξιοπιστία και την ακρίβεια των κοινοποιούμενων δεδομένων.

- Στήριξη της εφαρμογής –πρόβλεψη εναρμονισμένης εφαρμογής της παρούσας πρωτοβουλίας σε διάφορα τμήματα της αγοράς μεταφορών.

Η στήριξη της εφαρμογής διασφαλίζει ότι οι κανόνες του κανονισμού ερμηνεύονται και εφαρμόζονται με τον ίδιο τρόπο από τους φορείς που δραστηριοποιούνται σε διάφορα τμήματα της αλυσίδας μεταφορών σε ολόκληρη την Ένωση. Ειδικότερα, περιλαμβάνει γενικές κατευθυντήριες γραμμές που αποσαφηνίζουν και επεξηγούν ορισμένα τμήματα της πρωτοβουλίας στα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη. Με αυτόν τον τρόπο θα βοηθήσουν τα ενδιαφερόμενα μέρη να εφαρμόσουν τους κανόνες στις συνήθεις επιχειρηματικές πρακτικές τους. Στα παραπάνω περιλαμβάνονται καθοδήγηση σχετικά με τις απαιτήσεις δεδομένων, τη διαχείριση και κοινοποίηση δεδομένων, τις διαδικασίες υπολογισμού των εκπομπών και την επαλήθευση της συμμόρφωσης. Η Επιτροπή διατηρεί το αποκλειστικό δικαίωμά της να καταρτίζει τις εν λόγω γενικές κατευθυντήριες γραμμές βάσει της δικής της αξιολόγησης των αναγκών του κλάδου μεταφορών και της προστιθέμενης αξίας που η εν λόγω καθοδήγηση θα αποφέρει στην αγορά.

- Συμμόρφωση –διασφάλιση ενός κοινού, αναλογικού και αξιόπιστου συστήματος επαλήθευσης των δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών και των υποκείμενων διαδικασιών υπολογισμού.

Η ύπαρξη ενός συστήματος επαλήθευσης των δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και των υποκείμενων διαδικασιών υπολογισμού αποτελεί άλλη μια ανάγκη που εκφράστηκε εντόνως στη διάρκεια των διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η εκτίμηση επιπτώσεων επιβεβαίωσε την ανάγκη αυτή και κατέδειξε ότι ένα προσφυώς σχεδιασμένο σύστημα επαλήθευσης μπορεί να αυξήσει σε σημαντικά την εμπιστοσύνη του κλάδου μεταφορών στα δεδομένα εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και να βελτιώσει την υιοθέτηση της λογιστικής καταγραφής των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου γενικότερα. Ωστόσο, οι απαιτήσεις που συνδέονται με τις διαδικασίες επαλήθευσης οδηγούν συχνά σε πρόσθετο κόστος και διοικητικό φόρτο για τον κλάδο. Επομένως, εφιστάται η προσοχή στο

να μην δημιουργηθεί περισσότερη γραφειοκρατία που θα απέτρεπε, με τρόπο αντιπαραγωγικό, τη χρήση του κοινού πλαισίου για τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις γενικότερες επιχειρηματικές πρακτικές. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η παρούσα πρόταση απαιτεί μόνο από τις μεγάλες οντότητες να επαληθεύουν τη συμμόρφωσή τους με τους κανόνες που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, ενώ επιτρέπει στις ΜΜΕ να χρησιμοποιούν την επαλήθευση σε εθελοντική βάση.

– Συμπληρωματικά μέτρα –ανάπτυξη και χρήση τεχνικών εργαλείων υπολογισμού

Η διαθεσιμότητα τεχνικών εργαλείων υπολογισμού (όπως εφαρμογές, μοντέλα και λογισμικό διαδικτύου) είναι ένα χρήσιμο μέσο που προάγει την εφαρμογή της κοινής μεθοδολογίας λογιστικής καταγραφής των εκπομπών στον κλάδο των μεταφορών. Τα εξωτερικά εμπορικά και μη εμπορικά εργαλεία υπολογισμού που προσφέρονται για ευρύτερη χρήση στην αγορά μπορούν να υποστηρίξουν αποτελεσματικά τον σκοπό της παρούσας πρωτοβουλίας. Παρέχουν κατάλληλες λειτουργίες για τον αυτόματο υπολογισμό των εκπομπών και παρέχουν επαρκή ευελιξία για ταχείες προσαρμογές των τύπων υπολογισμού και των δεδομένων, εφόσον απαιτηθεί. Η χρήση των εν λόγω εργαλείων πρέπει, ωστόσο, να διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, ιδίως όσον αφορά τη χρήση της κοινής μεθοδολογίας αναφοράς, των παραμέτρων μοντελοποίησης και του κατάλληλου συνόλου προκαθορισμένων τιμών. Συνεπώς, η χρήση εξωτερικών εργαλείων υπολογισμού θα πρέπει να επιτρέπεται, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά είναι επίσημα πιστοποιημένα.

• Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής

Οι μεταφορές<sup>18</sup> αντιπροσώπευαν το 26 % του συνόλου των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου το 2020, με τις οδικές μεταφορές να αντιπροσωπεύουν από μόνες τους περίπου το 20 % του συνόλου<sup>19</sup>. Ως εκ τούτου, η παρούσα πρωτοβουλία πρέπει να ενταχθεί στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας<sup>20</sup>, και του ευρωπαϊκού νομοθετήματος για το κλίμα<sup>21</sup>, που έθεσε τις βάσεις προς την κλιματική ουδετερότητα έως το 2050.

Η στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα<sup>22</sup>, που δημοσιεύτηκε στις 9 Δεκεμβρίου 2020, θέτει τις βάσεις όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο το σύστημα μεταφορών της ΕΕ μπορεί να επιτύχει την εν λόγω αλλαγή (συμπεριλαμβανομένης μείωσης 90 % στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου των μεταφορών έως το 2050), μέσω ενός έξυπνου, ανταγωνιστικού, ασφαλούς, προσβάσιμου και οικονομικά προσιτού συστήματος μεταφορών. Πέραν των επιδιωκόμενων στόχων να καταστούν οι επιμέρους τρόποι μεταφοράς πιο βιώσιμοι, η στρατηγική αναφέρεται, επίσης, σε κίνητρα για την επιλογή των πλέον βιώσιμων επιλογών μεταφοράς, εντός των επιμέρους τρόπων μεταφοράς και μεταξύ αυτών. Τα κίνητρα μπορούν να είναι τόσο οικονομικής όσο και μη οικονομικής φύσεως, μεταξύ

<sup>18</sup> Συμπεριλαμβανομένων των διεθνών αεροπορικών μεταφορών και των θαλάσσιων μεταφορών.

<sup>19</sup> [Statistical pocketbook 2022 \(Στατιστικό εγχειρίδιο 2022\) \(europa.eu\)](#).

<sup>20</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών· η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία [COM(2019) 640 final].

<sup>21</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1)

<sup>22</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών· Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα –οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος [COM(2020) 789 final].

άλλων η παροχή καλύτερης πληροφόρησης στους χρήστες και αυξημένης διαφάνειας σχετικά με τις επιδόσεις των υπηρεσιών μεταφορών σε σχέση με τα αέρια του θερμοκηπίου. Για αυτόν τον λόγο, στη στρατηγική εξαγγέλθηκαν σχέδια<sup>23</sup> «θέσπισης ενός ευρωπαϊκού πλαισίου για την εναρμονισμένη μέτρηση των εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου του τομέα των μεταφορών και της εφοδιαστικής, βασιζόμενου σε παγκόσμια πρότυπα, το οποίο θα μπορεί εν συνεχεία να χρησιμοποιηθεί ώστε να παράσχει στις επιχειρήσεις και τους τελικούς χρήστες μια εκτίμηση του αποτυπώματος άνθρακα των επιλογών τους, και να τονώσει τη ζήτηση, από πλευράς τελικών χρηστών και καταναλωτών, πιο βιώσιμων λύσεων μεταφοράς και κινητικότητας, ενώ παράλληλα θα αποφεύγεται η προβολή ψευδοοικολογικής ταυτότητας». Επομένως, ο παρών κανονισμός αποτελεί κατάλληλο μέτρο πολιτικής.

Έχουν ήδη διαμορφωθεί ορισμένες επιλογές πολιτικής σχετικά με τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών των υπηρεσιών μεταφορών. Στη λευκή βίβλο του 2011 για τις μεταφορές<sup>24</sup>, η Επιτροπή παρουσίασε ένα όραμα για το μέλλον του συστήματος μεταφορών της ΕΕ. Στη βίβλο παρουσιάζονται ένα θεματολόγιο πολιτικής για την αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων, πιο συγκεκριμένα η διατήρηση και η ανάπτυξη των μεταφορών και η ουσιαστική μείωση του αποτυπώματος άνθρακα των δραστηριοτήτων του κλάδου των μεταφορών και της εφοδιαστικής. Ένας από τους ειδικούς στόχους που προορίζονταν να συμβάλουν στην επίτευξη των εν λόγω στόχων ήταν η ανάπτυξη κοινών προτύπων της ΕΕ για την εκτίμηση του αποτυπώματος άνθρακα των υπηρεσιών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών. Στόχος ήταν η παροχή ενός εργαλείου στις επιχειρήσεις που επιθυμούν να μειώσουν τις περιβαλλοντικά επιβλαβείς υπηρεσίες που προμηθεύονται, καθώς και στους επιβάτες που επιθυμούν να ταξιδεύουν με πιο βιώσιμο περιβαλλοντικά τρόπο. Τα σχέδια αυτά είχαν ως αποτέλεσμα την ανάληψη περαιτέρω δράσης στον εν λόγω τομέα πολιτικής, μεταξύ άλλων το ερευνητικό έργο LEARN που αναφέρεται ανωτέρω.

- Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης

Ως οριζόντια πρωτοβουλία για όλους τους τρόπους μεταφοράς, ο παρών κανονισμός δημιουργεί συνέργειες και συμπληρώνει την κανονιστική δράση της ΕΕ σχετικά με τα πλαίσια μείωσης των εκπομπών, τα πρότυπα για τα καύσιμα και τις εκπομπές, τη βελτίωση της διαφάνειας για τους χρήστες και την ενίσχυση των δικαιωμάτων των καταναλωτών. Ειδικότερα, οι σχέσεις αυτές με άλλες πολιτικές αφορούν τη χρήση δεδομένων εισόδου και μεθόδων λογιστικής καταγραφής των εκπομπών, καθώς και τις απαιτήσεις για τη σαφή κοινοποίηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών.

Υφίστανται σημαντικές σχέσεις με την κανονιστική δράση για τη συλλογή πληροφοριών σχετικά με τις εκπομπές και την υποβολή περιβαλλοντικών εκθέσεων. Βάσει του πλαισίου της ΕΕ για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση (ΠΥΕ)<sup>25</sup>, τα θαλάσσια πλοία χωρητικότητας 5 000 GT που πλέουν από και προς λιμένες της ΕΕ πρέπει να παρακολουθούν, να επαληθεύουν και να υποβάλλουν στοιχεία ετησίως σχετικά με τις εκπομπές τους CO<sub>2</sub> με βάση την κατανάλωση καυσίμων κατά τη διεξαγωγή των

<sup>23</sup> Δράση 33 του σχεδίου δράσης που συνοδεύει τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα

<sup>24</sup> ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Προς ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών (COM/2011/0144 τελικό).

<sup>25</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ ([ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55](#))

δραστηριοτήτων τους<sup>26</sup>. Στις αεροπορικές μεταφορές, βάσει του ευρωπαϊκού συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ΣΕΔΕ της ΕΕ)<sup>27</sup> οι αεροπορικές εταιρείες υποχρεούνται να υπολογίζουν τις εκπομπές CO<sub>2</sub> ανά πτήση και να υποβάλλουν έκθεση σχετικά με τις εκπομπές κάθε έτος. Μολονότι τα ΠΥΕ της ΕΕ και ΣΕΔΕ της ΕΕ εξυπηρετούν διαφορετικούς στόχους και δεν συνεπάγονται τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου συγκεκριμένων υπηρεσιών, μπορούν να θεωρηθούν συμπληρωματικά προς τον παρόντα κανονισμό, ιδίως όσον αφορά τη συλλογή δεδομένων σχετικά με την πραγματική κατανάλωση καυσίμων.

Η συνοχή των δεδομένων εισόδου για τον ποσοτικό προσδιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου αντιμετωπίζεται επίσης ως μέρος των αναδυόμενων πρωτοβουλιών της ΕΕ σχετικά με την υιοθέτηση των ανανεώσιμων καυσίμων χαμηλών και μηδενικών ανθρακούχων εκπομπών. Η παρούσα πρωτοβουλία περιλαμβάνει ενδεδειγμένο προβληματισμό σχετικά με τη δέσμη μέτρων «Προσαρμογή στον στόχο του 55 %»<sup>28</sup>, με ιδιαίτερη αναφορά στις προτάσεις της Επιτροπής για την αναθεωρημένη οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (RED II) και τη νέα πρωτοβουλία «FuelEU maritime»<sup>29</sup>. Συγκεκριμένα, οι αναθεωρημένες RED II και «FuelEU maritime» θα παράσχουν σύνολα προκαθορισμένων τιμών για τους συντελεστές των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (από την ενέργεια). Οι εν λόγω τιμές θα εξακολουθήσουν να αποτελούν εκτιμήσεις των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου βάσει της ποσότητας της ενέργειας που χρησιμοποιείται στο πλαίσιο της εφαρμογής της προσέγγισης από την πηγή έως τους τροχούς<sup>30</sup>. Όλες οι εν λόγω πτυχές παρουσιάζουν ιδιαίτερη συνάφεια για τη συνεκτική εφαρμογή της παρούσας πρωτοβουλίας στην αγορά της Ένωσης. Για την εν λόγω εφαρμογή, ωστόσο, θα ληφθούν υπόψη και άλλα νομοθετικά πλαίσια όπως τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων<sup>31</sup> και των ελαφρών οχημάτων<sup>32</sup>, η στατιστική καθοδήγηση της Eurostat για τους περιβαλλοντικούς οικονομικούς λογαριασμούς<sup>33</sup>, καθώς και μια προγραμματισμένη δράση της ΕΕ σχετικά με

---

<sup>26</sup> Τα δεδομένα που παρακολουθούνται και αναφέρονται βάσει του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ προορίζονται για χρήση σε άλλες επικείμενες πρωτοβουλίες όπως η πιθανή συμπερίληψη των θαλάσσιων μεταφορών στο ΣΕΔΕ της ΕΕ ή στην πρωτοβουλία «FuelEU maritime».

<sup>27</sup> Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου ([EE L 275 της 25.10.2003, σ. 32](#)).

<sup>28</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/IP\\_21\\_3541](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/IP_21_3541)

<sup>29</sup> Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ [COM(2021) 562 final].

<sup>30</sup> Η συγκεκριμένη προσέγγιση διαφέρει από την υφιστάμενη προσέγγιση που εφαρμόζεται στο ΠΥΕ της ΕΕ, το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ, το CORSIA και το ΣΕΔΕ της ΕΕ, τα οποία αντιμετωπίζουν μόνο τις σχετικές με την πρόωση των οχημάτων εκπομπές (στο εξής: από τη δεξαμενή έως τους τροχούς).

<sup>31</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου ([EE L 198 της 25.7.2019](#)).

<sup>32</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τα κινούμενα επιβατικά αυτοκίνητα και από τα κινούμενα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάρτιση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (αναδιτύπωση) ([EE L 111 της 25.4.2019, σ. 13](#))

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

την πρόσβαση σε δεδομένα που παράγονται εντός του οχήματος<sup>34</sup>. Από αυτή την άποψη, πιθανές συνέργειες μπορεί να σχετίζονται, για παράδειγμα, με τη συλλογή δεδομένων κατανάλωσης καυσίμων και τη δημιουργία ενός κοινού περιβάλλοντος προκαθορισμένων τιμών.

Οι πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που υπολογίζονται και συλλέγονται κατά την εφαρμογή των κανόνων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό μπορούν να χρησιμοποιούνται για την υποβολή εκθέσεων από τις εταιρείες όπως δυνάμει της οδηγίας για την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας από τις εταιρείες<sup>35</sup>, και των ευρωπαϊκών προτύπων υποβολής εκθέσεων βιωσιμότητας (ESRS), τα οποία είναι επί του παρόντος στο στάδιο της κατάρτισης<sup>36</sup>. Η οδηγία για την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας από τις εταιρείες και η παρούσα πρωτοβουλία είναι συνεπείς με την εν λόγω προσέγγιση, καθώς αμφότερες αναγνωρίζουν τις εκπομπές ισοδύναμου CO<sub>2</sub> του πεδίου εφαρμογής 1 (άμεσες εκπομπές από ίδια δραστηριότητα), του πεδίου εφαρμογής 2 (έμμεσες εκπομπές από την παραγωγή αγορασθείσας ή αποκτηθείσας ηλεκτρικής ενέργειας, ατμού, θερμότητας ή ψύξης που καταναλώνεται από την εταιρεία που υποβάλλει έκθεση) και του πεδίου εφαρμογής 3 (έμμεσες εκπομπές που πραγματοποιούνται στην αξιακή αλυσίδα)<sup>37</sup>. Τα πλαίσια αυτά διαφέρουν ως προς το αντικείμενο και τον βαθμό ακρίβειας (η οδηγία για την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας καλύπτει το σύνολο μιας εταιρείας, ενώ ο παρών κανονισμός καλύπτει τις εκπομπές των υπηρεσιών μεταφορών). Ωστόσο, οι πληροφορίες που παράγονται από την παρούσα πρωτοβουλία μπορεί να συμβάλλουν στις γενικές εκθέσεις βιωσιμότητας των εταιρειών, διευκολύνοντας με αυτόν τον τρόπο την εφαρμογή της οδηγίας για την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας.

Η «REFuelEU Aviation», μια άλλη πρωτοβουλία στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων «Προσαρμογή στον στόχο του 55 %», περιλαμβάνει διατάξεις για ένα ειδικό περιβαλλοντικό σήμα για τις πτήσεις<sup>38</sup>, το οποίο θα βοηθήσει τους καταναλωτές να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αποφάσεις και θα συμβάλει στο να καταστούν τα ταξίδια πιο οικολογικά. Η Επιτροπή θα εξασφαλίσει τον δέοντα συντονισμό της ανάπτυξης του συστήματος επισήμανσης με την εφαρμογή της παρούσας πρωτοβουλίας με σκοπό να διασφαλιστεί η συνοχή και η αξιοπιστία των τυχόν παραγόμενων δεδομένων για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου των μεταφορών.

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056 για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (eFTI)<sup>39</sup> αφορά την ανταλλαγή κανονιστικών πληροφοριών σε

<sup>34</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Access-to-vehicle-data-functions-and-resources\\_en](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Access-to-vehicle-data-functions-and-resources_en)

<sup>35</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2022/2464 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 537/2014, της οδηγίας 2004/109/ΕΚ, της οδηγίας 2006/43/ΕΚ και της οδηγίας 2013/34/ΕΕ, όσον αφορά την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας από τις εταιρείες ([EE L 322 της 16.12.2022, σ. 15](https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2022/2464/oj)).

<sup>36</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-European-sustainability-reporting-standards-first-set\\_el](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-European-sustainability-reporting-standards-first-set_el)

<sup>37</sup> Ορίζονται στο [πρωτόκολλο για τα αέρια του θερμοκηπίου](#)

<sup>38</sup> Η ανάπτυξη περιβαλλοντικού σήματος για τις αεροπορικές μεταφορές βασίζεται στη Δράση 35 της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα. Το σήμα μπορεί να απαρτίζεται από διάφορα στοιχεία, συμπεριλαμβανομένης αξιολόγησης των εκπομπών πτήσεων. Το σήμα στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «ReFuel EU Aviation» θα αφορά μόνο τις εκπομπές των πτήσεων· σε μεταγενέστερο στάδιο μπορεί να αναπτυχθούν χωριστά άλλα σήματα με επίκεντρο τα αεροσκάφη ή τις αεροπορικές εταιρείες

<sup>39</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές ([EE L 249 της 31.7.2020, σ. 33](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj))

ηλεκτρονικό μορφότυπο σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές οδικώς, σιδηροδρομικώς, αεροπορικώς και μέσω εσωτερικών πλωτών οδών. Θα επιτρέψει στους φορείς εκμετάλλευσης να αποδεικνύουν ότι συμμορφώνονται προς πολλές διατυπώσεις υποβολής εκθέσεων σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο που ισχύουν για τις μεταφορές εμπορευμάτων. Με τη δημιουργία ενός πλήρως αποκεντρωμένου αλλά εναρμονισμένου και αξιόπιστου δικτύου ανταλλαγής δεδομένων, οι ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (eFTI) αναμένεται να υποστηρίξουν την ανταλλαγή δεδομένων για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μεταξύ διαφόρων φορέων και μεμονωμένων χρηστών, υποστηρίζοντας, ως εκ τούτου, την εφαρμογή της παρούσας πρωτοβουλίας.

Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί, επίσης, να συμπληρώσει το σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία<sup>40</sup> και, στο πλαίσιο του σχεδίου, συγκεκριμένες πρωτοβουλίες για την παροχή των κατάλληλων πληροφοριών στους καταναλωτές. Ειδικότερα, σχετίζεται πιθανώς με την πρωτοβουλία για το περιβαλλοντικό αποτύπωμα προϊόντος (PEF)<sup>41</sup> η οποία συνδέεται με τις μεθοδολογικές απαιτήσεις για τον ποσοτικό προσδιορισμό των εκπομπών. Το PEF αναπτύχθηκε αρχικά ως μέρος της πρωτοβουλίας για την ενιαία αγορά για πράσινα προϊόντα<sup>42</sup>. Παρέχει μια γενική διατομεακή μέθοδο μέτρησης των περιβαλλοντικών επιδόσεων ενός αγαθού ή μιας υπηρεσίας καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους. Ωστόσο, το γενικό πλαίσιο PEF δεν αντιμετωπίζει ειδικά τις υπηρεσίες μεταφορών και για την εφαρμογή του για τους σκοπούς της συγκριτικής αξιολόγησης των εκπομπών θα εξακολουθεί να απαιτείται η κατάρτιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις κατηγορίες<sup>43</sup>.

Επίσης, προσδιορίστηκαν συνέργειες με τα ακόλουθα: i) την οδηγία 2005/29/EK για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές των επιχειρήσεων προς τους καταναλωτές στην εσωτερική αγορά, η οποία εφαρμόζεται στους παραπλανητικούς περιβαλλοντικούς ισχυρισμούς· και ii) την πρόταση οδηγίας σχετικά με την ενδυνάμωση των καταναλωτών για την πράσινη μετάβαση (η οποία τροποποιεί την οδηγία 2005/29/EK), η οποία καθορίζει ορισμένες ειδικές απαιτήσεις σχετικά με τους περιβαλλοντικούς ισχυρισμούς και απαγορεύει την κοινοποίηση γενικών περιβαλλοντικών ισχυρισμών που δεν βασίζονται σε αναγνωρισμένες και συναφείς περιβαλλοντικές επιδόσεις<sup>44</sup>. Οι εν λόγω συνέργειες αφορούν πρωτίστως την ανάγκη για βελτιωμένες και αξιόπιστες πληροφορίες σχετικά με τη βιωσιμότητα των υπηρεσιών. Η ανάγκη αυτή περιλαμβάνει την προστασία των καταναλωτών από ψευδείς ή παραπλανητικές πληροφορίες που μπορεί να δημιουργούν την εντύπωση ότι μια υπηρεσία είναι πιο φιλική περιβαλλοντικά από ό,τι είναι πραγματικά. Η εν λόγω πρωτοβουλία θα ρυθμίζει ειδικές πτυχές των περιβαλλοντικών ισχυρισμών διά της παροχής ενός εναρμονισμένου, καθολικά εφαρμοστέου πλαισίου. Με αυτόν τον τρόπο θα διασφαλιστεί η παροχή επακριβών και

<sup>40</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη [COM(2020) 98 final].

<sup>41</sup> Σύσταση (ΕΕ) 2021/2279 της Επιτροπής, της 15ης Δεκεμβρίου 2021, σχετικά με τη χρήση των μεθόδων περιβαλλοντικού αποτύπωματος για τη μέτρηση και τη γνωστοποίηση των περιβαλλοντικών επιδόσεων κατά τον κύκλο ζωής των προϊόντων και των οργανισμών ([EE L 471 της 30.12.2021, σ. 1](#)).

<sup>42</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, Οικοδόμηση ενιαίας αγοράς για πράσινα προϊόντα — Διευκόλυνση της καλύτερης πληροφόρησης σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των προϊόντων και των οργανισμών (COM/2013/0196 final).

<sup>43</sup> Επί του παρόντος, εκκρεμεί να αναπτυχθούν κανόνες σχετικά με τις κατηγορίες PEF για ευρύ φάσμα προϊόντων και υπηρεσιών.

<sup>44</sup> Πρόταση ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση των οδηγιών 2005/29/EK και 2011/83/ΕΕ όσον αφορά την ενδυνάμωση των καταναλωτών για την πράσινη μετάβαση μέσω καλύτερης προστασίας από αθέμιτες πρακτικές και καλύτερης ενημέρωσης (COM/2022/143 τελικό).

συγκρίσιμων δεδομένων για τις εκπομπές στους καταναλωτές από φορείς που διενεργούν λογιστική καταγραφή των εκπομπών υπηρεσιών μεταφορών.

Η πρόταση της Επιτροπής για οδηγία σχετικά με την τεκμηρίωση και τη γνωστοποίηση των ρητών περιβαλλοντικών ισχυρισμών (οδηγία για τους οικολογικούς ισχυρισμούς)<sup>45</sup> έχει σχεδιαστεί ως *lex specialis* σε σχέση με την οδηγία 2005/29/ΕΚ. Στην οδηγία για τους οικολογικούς ισχυρισμούς καθορίζονται λεπτομερείς απαιτήσεις για την αξιολόγηση βάσει της οποίας τεκμηριώνονται ρητοί περιβαλλοντικοί ισχυρισμοί, καθώς και ειδικοί κανόνες για τα συστήματα περιβαλλοντικής σήμανσης με σκοπό τη βελτίωση της εμπιστοσύνης όσον αφορά την αξιοπιστία των περιβαλλοντικών ισχυρισμών και τη μείωση του μεγάλου αριθμού περιβαλλοντικών σημάτων. Στον παρόντα κανονισμό καθορίζονται μεθοδολογικοί κανόνες για την τεκμηρίωση των ρητών περιβαλλοντικών ισχυρισμών για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από την πηγή έως τους τροχούς και, ως εκ τούτου, όσον αφορά τους εν λόγω ισχυρισμούς, ο παρών κανονισμός υπερισχύει των κανόνων για την τεκμηρίωση και την επαλήθευση που καθορίζονται στην οδηγία για τους οικολογικούς ισχυρισμούς.

Παρότι οι εκπομπές ρύπων δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της πρωτοβουλίας, ο παρών κανονισμός αναμένεται να παράσχει παράλληλα οφέλη υπό μορφή μείωσης της ρύπανσης από τις μεταφορές, σύμφωνα με τους στόχους του σχεδίου δράσης της Επιτροπής για μηδενική ρύπανση<sup>46</sup>.

## 2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

### • Νομική βάση

Η πρωτοβουλία θα προταθεί βάσει του άρθρου 91 παράγραφος 1 και του άρθρου 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 της Συνθήκης, στον τομέα των μεταφορών εφαρμόζεται συντρέχουσα αρμοδιότητα μεταξύ της ΕΕ και των κρατών μελών.

### • Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

*Ενωσιακή διάσταση του προβλήματος*

Με την παροχή εναρμονισμένων κανόνων για τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο επίπεδο των υπηρεσιών μεταφορών, η παρούσα πρωτοβουλία είναι ιδιαίτερα συναφής για τις διασυνοριακές δραστηριότητες μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ. Αυτό το επίπεδο εναρμόνισης, το οποίο αφορά κυρίως τις μεθοδολογικές επιλογές, τα δεδομένα εισόδου και τους κοινούς κανόνες για την επαλήθευση, δεν μπορεί να επιτευχθεί αποτελεσματικά με την ανάληψη δράσης μόνο από μεμονωμένα κράτη μέλη. Μέχρι σήμερα, η Γαλλία θέσπισε ειδικό εναρμονισμένο μεθοδολογικό πλαίσιο, το οποίο περιλαμβάνει μέτρα για την παροχή κινήτρων για την υιοθέτησή του<sup>47</sup>. Ωστόσο, σε περίπτωση που ακολουθήσουν και άλλα κράτη μέλη, το αποτέλεσμα μπορεί να είναι πολύ σημαντικές αποκλίσεις όσον αφορά τις απαιτήσεις υπολογισμού ή κοινοποίησης για τους οργανωτές και τους χρήστες μεταφορών, με πρόσθετο κόστος και διοικητικό φόρτο για τις βιομηχανίες με διασυνοριακές

<sup>45</sup> Πρόταση ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με την τεκμηρίωση και τη γνωστοποίηση των ρητών περιβαλλοντικών ισχυρισμών (οδηγία για τους οικολογικούς ισχυρισμούς) (COM/2023/166 τελικό).

<sup>46</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Πορεία προς έναν υγιή πλανήτη για όλους Σχέδιο δράσης της ΕΕ για μηδενική ρύπανση των υδάτων, του αέρα, και του εδάφους [COM(2021) 400 final].

<sup>47</sup> Γαλλικός Κώδικας Μεταφορών, βλ. ανωτέρω.

δραστηριότητες. Οι δράσεις σε εθνικό επίπεδο μπορεί, επίσης, να μειώσουν τη συνολική αποτελεσματικότητα της λογιστικής καταγραφής των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, δεδομένου ότι τα δεδομένα εξόδου για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στις διάφορες χώρες δεν θα είναι συγκρίσιμα, με σημαντικό κίνδυνο δημιουργίας σύγχυσης για τους χρήστες, και, ως εκ τούτου, δημιουργίας διαφορετικών κινήτρων ή ακόμη και αντικινήτρων για τις οντότητες που παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών στην αγορά.

#### *Προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ*

Ο τομέας των μεταφορών της ΕΕ έχει σημαντική διασυνοριακή διάσταση, καθώς διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ελεύθερη ροή ανθρώπων και εμπορευμάτων στην εσωτερική αγορά της ΕΕ. Οι αποδοτικές υπηρεσίες μεταφορών είναι καίριας σημασίας για την κάλυψη της ζήτησης των χρηστών μεταφορών, την υποστήριξη της ανάπτυξης της οικονομίας της ΕΕ και τη διατήρηση του τρόπου ζωής των πολιτών. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να δοθεί προσοχή στις προκλήσεις που σχετίζονται με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορών, οι οποίες εξακολουθούν να αυξάνονται λόγω της αύξησης της εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης στο ευρωπαϊκό δίκτυο<sup>48</sup>. Ως εκ τούτου, η πρωτοβουλία έχει σχεδιαστεί ως βασικός παράγοντας προκειμένου η κοινότητα μεταφορών να διευκολύνει την πράσινη μετάβαση. Με την εξασφάλιση βελτιωμένης διαφάνειας όσον αφορά τις επιδόσεις των υπηρεσιών μεταφορών, θα οδηγήσει στη δημιουργία κινήτρων για πιο βιώσιμες λύσεις και καινοτομία, παρέχοντας στους πελάτες περισσότερες πληροφορίες για να προβαίνουν στις δικές τους επιλογές. Όπως καταδείχθηκε ανωτέρω, οποιεσδήποτε προσεγγίσεις σε εθνικό επίπεδο θα είναι ιδιαίτερα αντιπαραγωγικές για την επίτευξη των εν λόγω στόχων, καθώς ενέχουν σημαντικό κίνδυνο αντικρουόμενων απαιτήσεων και ανακόλουθων μεθοδολογιών και δεδομένων.

#### • **Αναλογικότητα**

Οι επιλογές αναφορικά με τα συναφή μέτρα πολιτικής και την επιλογή πολιτικής που αποτελούν τη δομή της παρούσα πρωτοβουλίας έγιναν λαμβανομένης δεόντως υπόψη της αρχής της αναλογικότητας και, ως εκ τούτου, προέκυψε η πλέον ισορροπημένη προσέγγιση. Πρώτον, ο κανονισμός προβλέπει τη χρήση του υφιστάμενου και ευρέως αποδεκτού προτύπου ISO 14083:2023, στην ευρωπαϊκή του έκδοση EN ISO 14083:2023, ως μεθοδολογίας αναφοράς για τον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών. Το μέτρο αυτό υποστηρίχθηκε σε σημαντικό βαθμό από τα ενδιαφερόμενα μέρη που συμμετείχαν στις διάφορες δραστηριότητες διαβούλευσης και, ως εκ τούτου, αναμένεται να έχει ιδιαίτερα υψηλές δυνατότητες αποδοχής και εφαρμογής στην αγορά των μεταφορών. Δεύτερον, η πρωτοβουλία προβλέπει την αποκεντρωμένη εφαρμογή ορισμένων συνιστωσών, ιδίως διά της παροχής της δυνατότητας, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, της χρήσης εξωτερικών βάσεων δεδομένων και συνόλων δεδομένων προκαθορισμένων τιμών και συντελεστών εκπομπών, καθώς και εργαλείων υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου τα οποία διαχειρίζονται τρίτοι. Τρίτον, καθορίζει ορθολογικές απαιτήσεις για την επαλήθευση των δεδομένων και των διαδικασιών υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, με εξαίρεση τις ΜΜΕ, εκτός εάν αυτές επιθυμούν να υποβληθούν σε επαλήθευση εθελοντικά. Τέλος, με τη συμπερίληψη της δεσμευτικής κατ' επιλογήν εφαρμογής του εναρμονισμένου πλαισίου, η παρούσα πρόταση επιβάλλει τις απαιτήσεις μόνο σε εκείνες τις οντότητες που αποφασίζουν ή υποχρεούνται με άλλα μέσα να υπολογίζουν και να κοινοποιούν δεδομένα για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Η συγκεκριμένη πτυχή είναι σημαντική για ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως δε για

<sup>48</sup> [Statistical pocketbook 2022 \(Στατιστικό εγχειρίδιο 2022\) \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&code=sdg_13_8_2022).

τις ΜΜΕ, τα οποία συχνά δεν έχουν τις δυνατότητες να ξεκινήσουν αποτελεσματική λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο επίπεδο των υπηρεσιών μεταφορών βραχυπρόθεσμα και, ως εκ τούτου, αναμένουν μια πιο σταδιακή προσέγγιση για τη συγκεκριμένη περίπτωση τους, η οποία τους επιτρέπει να υιοθετήσουν το κοινό πλαίσιο σε βάθος χρόνου.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η εκτίμηση των επιπτώσεων κατέδειξε ότι απαιτούνται κανονιστικά μέτρα για την επίτευξη των στόχων της πρωτοβουλίας. Ο κανονισμός είναι το καταλληλότερο μέσο διασφάλισης της κοινής εφαρμογής των προβλεπόμενων μέτρων, με παράλληλη μείωση του κινδύνου στρέβλωσης εντός της ενιαίας αγοράς, η οποία θα μπορούσε να προκύψει από διαφορές στον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη της ΕΕ μεταφέρουν τις απαιτήσεις στο εθνικό δίκαιο. Η υιοθέτηση της εναρμονισμένης προσέγγισης θα πρέπει να ακολουθεί ενιαίους κανόνες ώστε να εξασφαλίζεται η συγκρισιμότητα και η επαρκής ποιότητα και βαθμός λεπτομέρειας των παραγόμενων δεδομένων. Είναι καίριας σημασίας να αποφευχθεί η αντιμετώπιση του υφιστάμενου συνονθυλεύματος διαφορετικών λύσεων σε εθνικό ή τομεακό επίπεδο, όπως θα συνέβαινε στην περίπτωση της εφαρμογής στο πλαίσιο διατομεακής οδηγίας.

Η πρόταση είναι ιδιαίτερα τεχνικής φύσεως και υπάρχει πιθανότητα να απαιτηθεί η τακτική τροποποίησή της ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνικές και νομικές εξελίξεις, ιδίως όσον αφορά την κοινή μεθοδολογία υπολογισμού αναφοράς και τους κανόνες σχετικά με τα δεδομένα εισόδου, την πιστοποίηση και την επαλήθευση. Ως εκ τούτου, σχεδιάζεται, επίσης, σειρά κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών μέτρων. Αυτά θα εστιάζουν ιδιαίτερα στις τεχνικές προδιαγραφές για την εφαρμογή των λειτουργικών απαιτήσεων.

### **3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

- **Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Η Επιτροπή είχε ενεργές επαφές με τα ενδιαφερόμενα μέρη και πραγματοποίησε διεξοδικές διαβουλεύσεις καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας εκτίμησης των επιπτώσεων.

Οι απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών άρχισαν να συγκεντρώνονται μετά τη δημοσίευση της πρόσκλησης υποβολής στοιχείων (19 Νοεμβρίου έως 17 Δεκεμβρίου 2021). Ελήφθησαν συνολικά 64 απαντήσεις, οι οποίες συνέβαλαν στη βελτίωση της προσέγγισης και στον καλύτερο εντοπισμό των φραγμών που εμποδίζουν την εναρμονισμένη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών.

Στο πλαίσιο της προετοιμασίας της πρότασης, άλλες δραστηριότητες διαβούλευσης περιλάμβαναν:

- Από τις 25 Ιουλίου έως τις 20 Οκτωβρίου 2022, η Επιτροπή διοργάνωσε ανοικτή δημόσια διαβούλευση. Ελήφθησαν συνολικά 188 απαντήσεις, οι οποίες κάλυπταν διάφορες ομάδες ενδιαφερόμενων μερών. Οι απαντήσεις προήλθαν από εταιρείες και επιχειρήσεις (63), ενώσεις επιχειρήσεων (59), πολίτες της ΕΕ (26), δημόσιες αρχές (26), ΜΚΟ (8), ακαδημαϊκά και ερευνητικά ιδρύματα (4), καταναλωτικές οργανώσεις (3), συνδικαλιστικές οργανώσεις (2), περιβαλλοντικές οργανώσεις (1) και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη (10)<sup>49</sup>.

<sup>49</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13217-Count-your-transport-emissions-CountEmissions-EU/public-consultation\\_el](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13217-Count-your-transport-emissions-CountEmissions-EU/public-consultation_el).

- Διερευνητικές συνεντεύξεις που διοργάνωσε σύμβουλος υπεύθυνος για την υποστηρικτική μελέτη εκτίμησης επιπτώσεων τον Ιούλιο του 2022 με ένωση φορέων μεταφορών επιβατών, ένωση φορτωτών, μη κερδοσκοπική οργάνωση περιβαλλοντικού προσανατολισμού και στο πλαίσιο προγράμματος οικολογικών μεταφορών.
- Στοχευμένη διαβούλευση με ενδιαφερόμενα μέρη που διοργανώθηκε από τον σύμβουλο που είναι υπεύθυνος για την υποστηρικτική μελέτη εκτίμησης επιπτώσεων, συμπεριλαμβανομένης μιας έρευνας και σειράς συνεντεύξεων. Η έρευνα που διεξήχθη από τον Αύγουστο έως τον Οκτώβριο του 2022 και στην οποία συμμετείχαν μεμονωμένες εταιρείες (12), ενώσεις φορέων μεταφορών (9), δημόσιες αρχές (4), ενώσεις καταναλωτών και επιβατών (2), η ακαδημαϊκή κοινότητα και φορείς έρευνας (1), καθώς και άλλα είδη ενδιαφερόμενων μερών (4). Στις συνεντεύξεις συμμετείχαν εκπρόσωποι μεμονωμένων ενδιαφερόμενων μερών (38), μεταξύ άλλων επιχειρήσεων (22), ενώσεων επιχειρήσεων (7), καταναλωτικών οργανώσεων (1), δημόσιων αρχών (1) και άλλων ειδών ενδιαφερόμενων μερών (5).
- Εργαστήριο ενδιαφερόμενων μερών, που οργάνωσε στις 27 Οκτωβρίου 2022 από κοινού η Επιτροπή και ο υπεύθυνος σύμβουλος για την υποστηρικτική μελέτη της εκτίμησης επιπτώσεων, με 43 συμμετέχοντες που εκπροσωπούσαν 33 ενδιαφερόμενα μέρη, εκ των οποίων επιχειρήσεις, επιχειρηματικές οργανώσεις, δημόσιες αρχές και μεμονωμένοι εμπειρογνώμονες.

Πρώτον, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η ιδέα και οι στόχοι της πρωτοβουλίας έλαβαν ισχυρή στήριξη στο πλαίσιο όλων των δραστηριοτήτων διαβούλευσης. Γενικά, τα ενδιαφερόμενα μέρη αναγνωρίζουν ότι είναι αναγκαίο ένα εναρμονισμένο πλαίσιο μέτρησης και υπολογισμού, καθώς η λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ενσωματώνεται ολοένα και περισσότερο στο ευρύτερο οικοσύστημα πολιτικής και στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων των χρηστών των υπηρεσιών μεταφορών. Τα ενδιαφερόμενα μέρη έχουν επίγνωση του γεγονότος ότι, σε βάθος χρόνου, η πληροφόρηση για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου θα είναι σημαντικότερη για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητάς τους (ή για τις σχέσεις με τους επενδυτές) και, ως εκ τούτου, επενδύουν σε συστήματα για τον αποτελεσματικό υπολογισμό και την κοινοποίηση των εκπομπών. Η βελτίωση της μέτρησης των εκπομπών θεωρείται, επίσης, από πολλά ενδιαφερόμενα μέρη ως ένας τρόπος να θέτουν και να παρακολουθούν ειδικούς στόχους βιωσιμότητας για τη μείωση των εκπομπών και του κόστους.

Οι πληροφορίες που παρείχαν τα ενδιαφερόμενα μέρη ήταν καίριας σημασίας ώστε να μπορέσει η Επιτροπή να προσαρμόσει τον σχεδιασμό του ορισμού του προβλήματος, να λάβει παρατηρήσεις για τη διαμόρφωση επιλογών πολιτικής, καθώς και να διευκολύνει την αξιολόγηση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ιδίως προκειμένου να προσδιορίσει ποια επιλογή πολιτικής είναι πιθανό να μεγιστοποιήσει την αναλογία οφέλους/κόστους για την κοινωνία.

Όσον αφορά τον ορισμό του προβλήματος, από τη διαβούλευση προέκυψε η ύπαρξη συναίνεσης μεταξύ όλων των ομάδων ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με τη συνάφεια των συγκεκριμένων προβλημάτων που είχαν προκαθοριστεί κατά τη διαδικασία εκτίμησης των επιπτώσεων, δηλ. *«της περιορισμένης συγκρισιμότητας των αποτελεσμάτων της λογιστικής καταγραφής των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον τομέα των μεταφορών και της εφοδιαστικής»* και *«της περιορισμένης υιοθέτησης της λογιστικής καταγραφής των εκπομπών στη συνήθη επιχειρηματική πρακτική»*. Τα συνεισφέροντα ενδιαφερόμενα μέρη επιβεβαίωσαν, επίσης, τη γενική συνάφεια των υποκείμενων παραγόντων των προβλημάτων, ωστόσο, επισήμαναν την ανάγκη προσαρμογής ορισμένων στοιχείων, ιδίως προκειμένου να τονιστεί η

σημασία των δεδομένων εισόδου για τον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και να αποτυπώνονται καλύτερα τα ζητήματα που σχετίζονται με την έλλειψη εμπιστοσύνης έναντι των δεδομένων εξόδου για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που κοινοποιούνται στην αγορά, καθώς και τη διστακτικότητα των παραγόντων της αγοράς να κοινοποιούν ευαίσθητα επιχειρησιακά δεδομένα. Το δέντρο προβλημάτων επικαιροποιήθηκε αναλόγως.

Όταν ρωτήθηκαν για πιθανές λύσεις, τα ενδιαφερόμενα μέρη παρείχαν ιδιαίτερα πολύτιμες παρατηρήσεις υπέρ της ανάπτυξης και αξιολόγησης των σχετικών μέτρων και επιλογών πολιτικής. Όσον αφορά το μεθοδολογικό πλαίσιο, η πλειονότητα εξ αυτών τάχθηκαν υπέρ της υιοθέτησης των υφιστάμενων ή αναδυόμενων προσεγγίσεων λογιστικής καταγραφής των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και, κατά προτίμηση, όσων παρέχουν ένα γενικό πεδίο εφαρμογής για τον υπολογισμό των εκπομπών. Τα ενδιαφερόμενα μέρη πρότειναν, επίσης, η ΕΕ να προωθήσει τη χρήση πρωτογενών δεδομένων και να δημιουργήσει ένα κοινό σύστημα προκαθορισμένων τιμών, σε περίπτωση που δεν υπάρχουν διαθέσιμα πρωτογενή δεδομένα. Επίσης, εξέφρασαν την ανάγκη εναρμονισμένων κατευθυντήριων γραμμών για την αποτελεσματική εφαρμογή του πλαισίου σε συγκεκριμένα τμήματα του τομέα μεταφορών, προκειμένου να διασφαλιστεί η ενιαία κατανόηση και χρήση του στα διάφορα τμήματα της αλυσίδας μεταφορών. Επιπλέον, στις ληφθείσες συνεισφορές σημαντική θέση κατείχε η ανάγκη για ένα ειδικό σύστημα επαλήθευσης των δεδομένων και των διαδικασιών υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, αν και τα ενδιαφερόμενα μέρη εξέφρασαν επιφυλάξεις σχετικά με τον σχετικό διοικητικό φόρτο και κόστος, ιδίως για τις ΜΜΕ. Όσον αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής, ενώ ορισμένα κράτη μέλη θεώρησαν ότι η υποχρεωτική απαίτηση θα είναι ο πλέον αποτελεσματικός τρόπος διαμόρφωσης ισότιμων όρων ανταγωνισμού στην αγορά μεταφορών, η δεσμευτική προσέγγιση επιλογής θεωρήθηκε συνολικά ως η πλέον εφικτή και αποδοτική, ιδίως λόγω των δυσανάλογων επιπτώσεων της υποχρεωτικής πράξης για τις ΜΜΕ, μια παρατήρηση που προέκυψε στις συνεντεύξεις και στο εργαστήριο.

- **Συλλογή εμπειρογνωσίας**

Εκπονήθηκε μελέτη από εξωτερικό ανάδοχο για την υποστήριξη της εκτίμησης των επιπτώσεων στην οποία βασίζεται η πρόταση. Η μελέτη αυτή ξεκίνησε τον Μάρτιο του 2022 και ολοκληρώθηκε τον Φεβρουάριο του 2023. Η μελέτη παρείχε πολύτιμες πληροφορίες στην Επιτροπή, ιδίως για τον σχεδιασμό των επιλογών πολιτικής, την αξιολόγηση των αναμενόμενων επιπτώσεων και τη συλλογή των απόψεων των άμεσα επηρεαζόμενων ενδιαφερόμενων μερών.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Τα μέτρα πολιτικής που περιλαμβάνονται στην παρούσα πρόταση βασίστηκαν στα αποτελέσματα της εκτίμησης των επιπτώσεων. Η έκθεση της εκτίμησης των επιπτώσεων [SWD(2023)XXXXX] έλαβε θετική γνώμη με επιφυλάξεις από την επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου της Επιτροπής [SEC(2023)XXX]. Στη γνώμη της, η επιτροπή διατύπωσε ορισμένες συστάσεις σχετικά με τα παρασχεθέντα αποδεικτικά στοιχεία, οι οποίες αντιμετωπίστηκαν δεόντως· το παράρτημα 1 της έκθεσης της εκτίμησης των επιπτώσεων περιλαμβάνει συνοπτική περιγραφή του τρόπου με τον οποίο έγινε αυτό.

Έξι επιλογές πολιτικής εξετάστηκαν στο πλαίσιο της εκτίμησης των επιπτώσεων για την επίτευξη των καθορισμένων στόχων. Οι εν λόγω επιλογές δομήθηκαν με βάση επτά τομείς πολιτικής, οι οποίοι εξετάστηκαν ήδη ανωτέρω: «μεθοδολογία»· «δεδομένα εισόδου και πηγές»· «δυνατότητα εφαρμογής»· «δεδομένα εξόδου εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και διαφάνεια»· «στήριξη της εφαρμογής»· «συμμόρφωση»· «συμπληρωματικά μέτρα».

Οι επιλογές πολιτικής παρείχαν εναλλακτικές προσεγγίσεις για τον σχεδιασμό του εναρμονισμένου πλαισίου, οι οποίες διέφεραν καταρχήν ως προς την επιλογή μεθοδολογίας αναφοράς, τη χρήση των δεδομένων εισόδου, το εφαρμοστέο σύστημα επαλήθευσης για τα δεδομένα και τις διαδικασίες υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, τη χρήση εργαλείων υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να εφαρμοστεί ο κανονισμός. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι ορισμένα στοιχεία που σχετίζονται με τα δεδομένα εισόδου, δηλαδή η σύσταση για τη χρήση πρωτογενών δεδομένων, η δημιουργία κεντρικής βάσης δεδομένων της ΕΕ για τους συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και οι κανόνες για τα μοντελοποιημένα δεδομένα αντιμετωπίστηκαν με τον ίδιο τρόπο σε όλα τα αντίστοιχα εναλλακτικά μέτρα πολιτικής και όλες τις επιλογές πολιτικής.

Οι επιλογές πολιτικής που εξετάστηκαν ήταν οι ακόλουθες:

- Η επιλογή πολιτικής 1 (ΕΠ1) προέβλεπε το υψηλότερο δυνατό επίπεδο συγκεντρωτισμού και εναρμόνισης για τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών, καθώς και την ενίσχυση της υιοθέτησής της στην αγορά μέσω της πλήρως υποχρεωτικής εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε όλες τις οντότητες που παρέχουν ή οργανώνουν υπηρεσίες μεταφορών. Η ΕΠ1 περιλάμβανε ολοκληρωμένη μεθοδολογία αναφοράς με βάση το πρότυπο ISO 14083, αλλά με ορισμένα πρόσθετα μεθοδολογικά στοιχεία που αυξάνουν την ακρίβεια και τη συγκρισιμότητα των αποτελεσμάτων του υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και καθόριζε απαιτήσεις για την υποχρεωτική επαλήθευση των δεδομένων και των διαδικασιών υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για όλες τις ενδιαφερόμενες οντότητες. Επίσης, παρείχε τη δυνατότητα προκαθορισμένων τιμών για την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, υπό τη μοναδική προϋπόθεση ότι οι εν λόγω τιμές θα προέρχονταν από κεντρική βάση δεδομένων που θα δημιουργούνταν σε επίπεδο ΕΕ. Τέλος, η ΕΠ1 πρότεινε τη δημιουργία από την ΕΕ ενός κοινού εργαλείου υπολογισμού για τη διευκόλυνση του υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών στην αγορά.
- Η επιλογή πολιτικής 2 (ΕΠ2), σε σύγκριση με την ΕΠ1, προέβλεπε εξίσου υψηλό επίπεδο συγκεντρωτισμού αναφορικά με την αντιμετώπιση των δεδομένων εισόδου και τη χρήση του κοινού εργαλείου υπολογισμού, ωστόσο προέβλεπε σημαντικά πιο φειδωλή εφαρμογή της πρωτοβουλίας στην αγορά. Όσον αφορά το τελευταίο, η εν λόγω επιλογή πρότεινε την πλήρως εθελοντική εφαρμογή του παρόντος κανονισμού από τα ενδιαφερόμενα μέρη, την εθελοντική επαλήθευση των δεδομένων και των διαδικασιών υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, καθώς και πιο πρόσφορη μεθοδολογία αναφοράς με βάση το παγκοσμίως αναγνωρισμένο πρότυπο ISO 14083.
- Η επιλογή πολιτικής 3 (ΕΠ3) περιλάμβανε μέτρα που επέτρεπαν την υιοθέτηση ημι-εθελοντικής και αποκεντρωμένης προσέγγισης όσον αφορά τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Καταρχήν, η εν λόγω επιλογή πολιτικής περιλάμβανε «δεσμευτική» κατ' επιλογήν δυνατότητα εφαρμογής, επιβάλλοντας την απαίτηση χρήσης του κοινού πλαισίου μόνο στις οντότητες που επιλέγουν (ή υποχρεούνται με άλλα μέσα) να υπολογίζουν και να κοινοποιούν δεδομένα για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που σχετίζονται με τις υπηρεσίες μεταφορών. Όσον αφορά τα δεδομένα εισόδου, η ΕΠ3 πρότεινε μια κεντρική βάση δεδομένων προκαθορισμένων τιμών της ΕΕ για την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, ωστόσο, σε αντίθεση με την ΕΠ1 και την ΕΠ2, επέτρεπε τη χρήση πρόσθετων εθνικών, περιφερειακών ή τομεακών βάσεων δεδομένων, υπό την

προϋπόθεση της εφαρμογής ειδικής διαδικασίας διασφάλισης της ποιότητας. Επιπλέον, η ΕΠ3 καθιστούσε υποχρεωτική την επαλήθευση της τήρησης του κοινού πλαισίου λογιστικής καταγραφής των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου πάνω από ένα ορισμένο μέγεθος, δηλ. για τους μεγάλους οργανισμούς, και παρείχε τη δυνατότητα χρήσης εξωτερικών εργαλείων υπολογισμού που παρέχονται στην αγορά από τη βιομηχανία και τις δημόσιες αρχές, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω εργαλεία είναι πιστοποιημένα ως προς τη συμμόρφωσή τους προς τις απαιτήσεις της πρωτοβουλίας. Όσον αφορά τη μεθοδολογική προσέγγιση, η ΕΠ3 πρότεινε την ολοκληρωμένη μεθοδολογία που βασίζεται στο πρότυπο ISO 14083 με πρόσθετα στοιχεία, όπως ακριβώς και η ΕΠ1.

- Η επιλογή πολιτικής 4 (ΕΠ4) αντέγραφε την ΕΠ3 όσον αφορά τη σύνθεση σχεδόν όλων των μέτρων πολιτικής, με εξαίρεση το μέτρο πολιτικής για τη μεθοδολογία υπολογισμού. Όσον αφορά το τελευταίο, η ΕΠ4 περιλάμβανε το παγκόσμιο πρότυπο ISO 14083, το οποίο περιλαμβάνεται τόσο στην ΕΠ2 όσο και στην ΕΠ6.
- Η επιλογή πολιτικής 5 (ΕΠ5) διέφερε από τις ΕΠ3 και ΕΠ4 ως προς δύο πτυχές, δηλαδή τη μεθοδολογική επιλογή, η οποία συνίστατο στους κανόνες κατηγορίας περιβαλλοντικού αποτυπώματος προϊόντος (PEFCR) για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών και την πλήρως κεντρική βάση δεδομένων προκαθορισμένων τιμών για την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, παρομοίως με τη βάση δεδομένων που χρησιμοποιείται στις ΕΠ1 και ΕΠ2.
- Η επιλογή πολιτικής 6 (ΕΠ6) προέβλεπε σχεδόν πανομοιότυπη δέσμη μέτρων πολιτικής με την ΕΠ4, με μία μοναδική εξαίρεση: επιβάλλει την υποχρεωτική εφαρμογή (όπως η ΕΠ1) του κανονισμού σε όλες τις οντότητες που δραστηριοποιούνται στον τομέα της παροχής ή της οργάνωσης υπηρεσιών μεταφορών.

Δύο μέτρα πολιτικής που περιλαμβάνονταν σε όλες ανεξαιρέτως τις επιλογές πολιτικής ήταν τα εξής: η θέσπιση εναρμονισμένων δεικτών μέτρησης των δεδομένων εξόδου των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε συνδυασμό με κοινούς κανόνες για την κοινοποίηση και τη διαφάνεια, καθώς και η παροχή οριζόντιων κατευθυντήριων γραμμών για την εφαρμογή της πρωτοβουλίας στην αγορά μεταφορών.

Βάσει της αξιολόγησης, η ΕΠ4 είναι η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής. Η εν λόγω επιλογή εμφανίζει τη βέλτιστη ισορροπία μεταξύ των στόχων της πρωτοβουλίας και του συνολικού κόστους εφαρμογής, με αποτέλεσμα τη βέλτιστη αναλογία κόστους-οφέλους.

Η ΕΠ4 θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και άλλων σχετικών εξωτερικών δαπανών, που προκύπτουν από την παροχή υπηρεσιών μεταφορών στην αγορά της ΕΕ. Η μείωση αυτή θα βασίζεται κυρίως στις επιδράσεις στη συμπεριφορά, οι οποίες θα δημιουργήσουν κίνητρα για την αύξηση της χρήσης πιο βιώσιμων επιλογών μεταφοράς και βελτιστοποιημένων ταξιδιών. Η σχετική εξοικονόμηση εξωτερικού κόστους εκτιμάται σε 674 εκατ. EUR για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, 163,5 εκατ. EUR για την ατμοσφαιρική ρύπανση και σε 645 εκατ. EUR για τα ατυχήματα, σε σχέση με το βασικό σενάριο και εκφρασμένη στην παρούσα καθαρή αξία για την περίοδο 2025-2050 σε τιμές 2022. Ειδικότερα, η εν λόγω εξοικονόμηση υπολογίστηκε με βάση την εικαζόμενη μεταβολή της δραστηριότητας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και τη βελτιστοποίηση των ταξιδιών όσον αφορά τόσο τους επιβάτες όσο τις εμπορευματικές μεταφορές που θα προκύψουν από την καλύτερη γνώση των επιδόσεων των υπηρεσιών μεταφορών και της διαθεσιμότητας των δεδομένων. Αναμένεται να υπάρξει εξοικονόμηση λόγω της αποφυγής της χρήσης καυσίμων αξίας 2,4 δισ. EUR για τους φορείς εκμετάλλευσης και τους επιβάτες εξαιτίας της μείωσης της δραστηριότητας των τρόπων μεταφοράς έντασης καυσίμων/ενέργειας. Οι βελτιώσεις της

συγκρισιμότητας των δεδομένων για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου αναμένεται, επίσης, να συμβάλουν στη βελτίωση της διαφάνειας, της αξιοπιστίας, των θετικών επιπτώσεων στη φήμη και τη δημόσια εικόνα των οργανωτών και των παρόχων υπηρεσιών μεταφορών, καθώς και στην αύξηση του βαθμού εμπιστοσύνης μεταξύ των εταιρών της αλυσίδας μεταφορών.

Το βασικό κόστος που προκύπτει από την προτεινόμενη παρέμβαση επιβαρύνει τις επιχειρήσεις. Στο κόστος αυτό περιλαμβάνεται το κόστος που σχετίζεται με τη χρήση (την προσαρμογή ή την έναρξη χρήσης) ενός νέου μεθοδολογικού πλαισίου για τα αέρια του θερμοκηπίου και τις σχετικές δραστηριότητες επαλήθευσης (1,5 δισ. EUR), καθώς και το διοικητικό κόστος που προκύπτει από την πιστοποίηση των εργαλείων υπολογισμού και τον έλεγχο ποιότητας εξωτερικών βάσεων δεδομένων προκαθορισμένων τιμών για την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (0,5 εκατ. EUR). Επίσης, έχει προσδιοριστεί το διοικητικό κόστος για τους εθνικούς φορείς διαπίστευσης οι οποίοι θα είναι αρμόδιοι για τη διαπίστευση της συμμόρφωσης των φορέων αξιολόγησης που ασκούν τις δραστηριότητες επαλήθευσης και πιστοποίησης (0,1 εκατ. EUR). Επιπλέον, έχει προσδιοριστεί το πρόσθετο κόστος για τις εθνικές στατιστικές υπηρεσίες, ιδίως δε για τη μετάβαση στον ενιαίο μορφότυπο τιμών εξόδου των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (0,1 εκατ. EUR), καθώς και για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, το οποίο σχετίζεται με τη δημιουργία και συντήρηση βάσεων δεδομένων της ΕΕ για τα δεδομένα εισόδου, καθώς και για τον έλεγχο ποιότητας των εξωτερικών βάσεων δεδομένων που θα προβλέπει η νέα πρωτοβουλία (3,9 εκατ. EUR).

Ως εκ τούτου, η προτιμώμενη επιλογή παρέχει καθαρά οφέλη ύψους 2,4 δισ. EUR στον χρονικό ορίζοντα της πρωτοβουλίας.

#### **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Δεδομένου ότι πρόκειται για νέα πρόταση, δεν έχουν διενεργηθεί αξιολογήσεις ή έλεγχοι καταλληλότητας.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση συνάδει με τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

#### **4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Η πρόταση συνεπάγεται καθαρό σημερινό κόστος για τον προϋπολογισμό της Ένωσης ύψους 0,6 εκατ. EUR για την περίοδο 2025 έως 2027, καθώς και πρόσθετους πόρους ύψους 6,3 εκατ. EUR από το 2028 έως το 2050. Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης περιγράφονται λεπτομερέστερα στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο που επισυνάπτεται στην παρούσα πρόταση προς ενημέρωση.

Ο δημοσιονομικός αντίκτυπος πέρα από το τρέχον ΠΔΠ αποτελεί ενδεικτική επισκόπηση που δεν θίγει τη μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

#### **5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί την εφαρμογή, τα αποτελέσματα και τις επιπτώσεις της παρούσας πρωτοβουλίας μέσω συνόλου μηχανισμών παρακολούθησης/αξιολόγησης. Η πρόοδος όσον αφορά την επίτευξη των ειδικών στόχων της πρότασης θα μετράται, πιο συγκεκριμένα, μέσω των δεδομένων που συλλέγονται σχετικά με τον αριθμό των εξωτερικών

βάσεων δεδομένων προκαθορισμένων τιμών που έχουν υποβληθεί στον έλεγχο ποιότητας, τον αριθμό των οντοτήτων που υποβλήθηκαν στην επαλήθευση, τον αριθμό των φορέων αξιολόγησης της συμμόρφωσης που διαπιστεύονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, τον αριθμό των εργαλείων υπολογισμού που πιστοποιούνται και τον αριθμό των οντοτήτων που καταγράφουν λογιστικά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών. Τα αιτήματα παροχής πληροφοριών (μεταξύ άλλων, εκθέσεις, έρευνες) θα σταθμίζονται προσεκτικά, ώστε να μην επιβαρύνονται περαιτέρω τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Μετά την πάροδο πέντε ετών από την πλήρη εφαρμογή του κανονισμού, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τους κανόνες για να επαληθευθεί αν έχουν επιτευχθεί οι στόχοι της πρωτοβουλίας.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Στο άρθρο 1 περιγράφεται το αντικείμενο της παρούσας πρότασης κανονισμού.

Το άρθρο 2 καθορίζει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

Το άρθρο 3 περιέχει διάφορους ορισμούς.

Στο άρθρο 4 καθορίζεται η μέθοδος υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών.

Στο άρθρο 5 θεσπίζονται κανόνες χρήσης των πρωτογενών και δευτερογενών δεδομένων για τον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών.

Στο άρθρο 6 θεσπίζεται κεντρική βάση δεδομένων προκαθορισμένων τιμών της ΕΕ.

Στο άρθρο 7 θεσπίζονται κανόνες χρήσης των βάσεων δεδομένων και των συνόλων δεδομένων προκαθορισμένων τιμών που διαχειρίζονται τρίτοι.

Στο άρθρο 8 θεσπίζεται κεντρική βάση δεδομένων της ΕΕ για τους προκαθορισμένους συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Στο άρθρο 9 θεσπίζονται απαιτήσεις σχετικά με τα δεδομένα εξόδου που προκύπτουν από τον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών.

Στο άρθρο 10 καθορίζονται κανόνες κοινοποίησης και διαφάνειας των αποτελεσμάτων του υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Στο άρθρο 11 θεσπίζονται γενικοί κανόνες για την πιστοποίηση των εξωτερικών εργαλείων υπολογισμού.

Στο άρθρο 12 θεσπίζεται γενική απαίτηση για την επαλήθευση των δεδομένων εξόδου.

Στο άρθρο 13 θεσπίζονται κανόνες για τις δραστηριότητες και τη διαδικασία επαλήθευσης.

Στο άρθρο 14 καθορίζονται οι απαιτήσεις για τους φορείς αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

Στο άρθρο 15 θεσπίζονται διαδικασίες για τη διαπίστευση των φορέων αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

Το άρθρο 16 καθορίζει όρους για την ανάθεση των κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιοτήτων στην Επιτροπή βάσει του παρόντος κανονισμού.

Το άρθρο 17 θεσπίζει τη διαδικασία επιτροπής για την άσκηση από την Επιτροπή της εξουσίας έκδοσης εκτελεστικών πράξεων.

Στο άρθρο 18 απαιτείται από την Επιτροπή να διενεργήσει αξιολόγηση του παρόντος κανονισμού.

Το άρθρο 19 περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με την ημερομηνία έναρξης ισχύος και, αντιστοίχως, εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

## Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ****σχετικά με τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1 και το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>50</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>51</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η στήριξη των προσπαθειών για τη βελτίωση της βιωσιμότητας και της αποδοτικότητας του συστήματος μεταφορών της Ένωσης αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη διατήρηση σταθερής πορείας προς την κλιματική ουδετερότητα έως το 2050, λαμβανομένης, ταυτόχρονα, δεόντως υπόψη της ανάγκης να διατηρηθεί η συνεχής ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας.
- (2) Η λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου χρησιμοποιείται σε διάφορους κλάδους της οικονομίας, μεταξύ άλλων και στον κλάδο των μεταφορών, για τον ποσοτικό προσδιορισμό των δεδομένων για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από συγκεκριμένες δραστηριότητες επιχειρήσεων και ατόμων. Η βελτίωση της πληροφόρησης σχετικά με τις επιδόσεις των υπηρεσιών μεταφορών αποτελεί ισχυρό εργαλείο για τη δημιουργία των κατάλληλων κινήτρων προκειμένου οι χρήστες των μεταφορών να προβαίνουν σε πιο βιώσιμες επιλογές, καθώς και για την άσκηση επιρροής στις επιχειρηματικές αποφάσεις των οργανωτών και φορέων εκμετάλλευσης μεταφορών. Η ύπαρξη αξιόπιστων και συγκρίσιμων δεδομένων για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου είναι η υποκείμενη απαίτηση για τη δημιουργία των εν λόγω κινήτρων και, συνεπώς, για την τόνωση της αλλαγής συμπεριφοράς των καταναλωτών όσο και των επιχειρήσεων, με σκοπό τη συμβολή στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής

---

<sup>50</sup> [EE C της , σ.].

<sup>51</sup> [EE C της , σ.].

Πράσινης Συμφωνίας<sup>52</sup> για τις μεταφορές, καθώς και του ευρωπαϊκού νομοθετήματος για το κλίμα.

- (3) Παρά το αυξανόμενο ενδιαφέρον των ενδιαφερόμενων μερών του κλάδου των μεταφορών, η συνολική υιοθέτηση της λογιστικής καταγραφής των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών εξακολουθεί να είναι περιορισμένη. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων, οι χρήστες δεν λαμβάνουν ακριβή στοιχεία σχετικά με τις επιδόσεις των υπηρεσιών μεταφορών και οι οργανωτές και οι φορείς εκμετάλλευσης υπηρεσιών μεταφορών δεν υπολογίζουν ούτε κοινοποιούν τις εκπομπές τους. Δυσανάλογα χαμηλός βαθμός υιοθέτησης της λογιστικής καταγραφής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου παρατηρείται κυρίως μεταξύ των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ), οι οποίες αντιπροσωπεύουν τη συντριπτική πλειονότητα των επιχειρήσεων που παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών της αγοράς της ΕΕ.
- (4) Το 2011, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε τη λευκή βίβλο για τις μεταφορές<sup>53</sup>, στην οποία παρουσιαζόταν ένα όραμα για το μέλλον του συστήματος μεταφορών της ΕΕ και καθοριζόταν ένα θεματολόγιο πολιτικής για την αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων στις μεταφορές, ιδίως της ανάγκης διατήρησης και ανάπτυξης της κινητικότητας και της σημαντικής μείωσης του αποτυπώματος άνθρακα από τις δραστηριότητες μεταφορών και εφοδιαστικής.
- (5) Η στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα του Δεκεμβρίου 2020<sup>54</sup> αφορά κίνητρα για την επιλογή των πλέον βιώσιμων ειδών μεταφοράς, εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς. Στα εν λόγω κίνητρα περιλαμβάνεται η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού πλαισίου για την εναρμονισμένη μέτρηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου του τομέα των μεταφορών και της εφοδιαστικής, βασιζόμενου σε παγκοσμίως αναγνωρισμένα πρότυπα, το οποίο θα μπορεί εν συνεχεία να χρησιμοποιηθεί ώστε να παράσχει στις επιχειρήσεις και τους τελικούς χρήστες μια εκτίμηση του αποτυπώματος άνθρακα των επιλογών τους και να τονώσει τη ζήτηση, από πλευράς τελικών χρηστών και καταναλωτών, πιο βιώσιμων λύσεων μεταφοράς και κινητικότητας, ενώ παράλληλα θα αποφεύγεται η προβολή ψευδοοικολογικής ταυτότητας.
- (6) Ως εκ τούτου, η θέσπιση εναρμονισμένων κανόνων για τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών είναι κατάλληλη για την επίτευξη συγκρίσιμων αριθμητικών στοιχείων για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών και για την αποφυγή παραπλανητικών πληροφοριών σχετικά με τις επιδόσεις που απορρέουν από τη δυνατότητα επιλογής μεταξύ διαφόρων μεθόδων υπολογισμού και δεδομένων εισόδου. Οι κανόνες αυτοί εξασφαλίζουν ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και των τμημάτων του τομέα μεταφοράς, καθώς και των εθνικών δικτύων της Ένωσης. Αναμένεται, επίσης, να συμβάλει στη δημιουργία κινήτρων για την αλλαγή της συμπεριφοράς των επιχειρήσεων και των πελατών, ώστε να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις υπηρεσίες μεταφορών μέσω της υιοθέτησης και της χρήσης συγκρίσιμων και αξιόπιστων δεδομένων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

<sup>52</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών· η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία [COM(2019) 640 final].

<sup>53</sup> ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Προς ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών (COM/2011/0144 τελικό).

<sup>54</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών· Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα –οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος [COM(2020) 789 final].

- (7) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καταστήσει διαθέσιμο ένα πλαίσιο αναφοράς για άλλα μέτρα μείωσης των εκπομπών τα οποία μπορεί να λάβουν περαιτέρω οι δημόσιες αρχές και η βιομηχανία, μεταξύ άλλων όσον αφορά τη θέσπιση ρητρών διαφάνειας για τα αέρια του θερμοκηπίου σε συμβάσεις μεταφορών, την παροχή πληροφόρησης σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου ενός ταξιδιού ή την επιλογή παράδοσης στους επιβάτες ή τους πελάτες, ή τον καθορισμό σχετικών με το κλίμα κριτηρίων για τις διαδικασίες οικολογικών δημόσιων συμβάσεων.
- (8) Παρά τα οφέλη που απορρέουν από τη βελτίωση της διαφάνειας σχετικά με τις επιδόσεις των υπηρεσιών μεταφορών, η υποχρεωτική εφαρμογή του παρόντος κανονισμού σε όλες τις οντότητες που παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών στην αγορά της Ένωσης θα είναι δυσανάλογη και θα οδηγήσει σε υπερβάλλον κόστος και φόρτο. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμοστεί μόνο σε εκείνες τις οντότητες που αποφασίζουν ή υποχρεούνται βάσει άλλων νομοθετικών ή μη νομοθετικών καθεστώτων, να υπολογίζουν και να κοινοποιούν πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών εμπορευματικών ή επιβατικών μεταφορών που ξεκινούν ή καταλήγουν στο έδαφος της Ένωσης. Συνεπώς, στις ανωτέρω υπηρεσίες περιλαμβάνονται υπηρεσίες των οποίων τα σημεία προέλευσης ή προορισμού βρίσκονται σε τρίτη χώρα.
- (9) Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται σε διαμεσολαβητές δεδομένων, όπως εκείνοι που παρέχουν πολυτροπικές ψηφιακές υπηρεσίες κινητικότητας, όταν αυτοί δεν υπολογίζουν άμεσα τις πληροφορίες για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών αλλά απλώς κοινοποιούν τις πληροφορίες σχετικά με τις εν λόγω εκπομπές που παρέχονται από ενδιαφερόμενη οντότητα ή άλλο νομικό ή φυσικό πρόσωπο. Ωστόσο, οι διαμεσολαβητές δεδομένων θα πρέπει να δεσμεύονται από συναφείς κανόνες σχετικά με την κοινοποίηση και τη διαφάνεια των κοινοποιούμενων δεδομένων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, προκειμένου να διασφαλίζεται η συγκρισιμότητα των εν λόγω δεδομένων στην αγορά.
- (10) Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται σε περίπτωση που ο υπολογισμός και η κοινοποίηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου πραγματοποιούνται σε συγκεντρωτική μορφή. Στα παραπάνω περιλαμβάνονται περιπτώσεις στις οποίες οι υποχρεωτικές κοινοποιήσεις σχετικών με το περιβάλλον πληροφοριών για την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας και η κατάρτιση περιβαλλοντικών λογαριασμών για στατιστικούς σκοπούς απορρέουν από άλλους ενωσιακούς κανόνες όπως οι κανόνες που καθορίζονται δυνάμει της οδηγίας για την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας από τις εταιρείες<sup>55</sup> και του κανονισμού σχετικά με τους ευρωπαϊκούς περιβαλλοντικούς οικονομικούς λογαριασμούς<sup>56</sup>. Από την άλλη πλευρά, οι πληροφορίες που λαμβάνονται βάσει του παρόντος κανονισμού μπορούν να συμβάλουν στην εκπόνηση των ενοποιημένων εκθέσεων για τις εκπομπές που απαιτούνται βάσει άλλης ισχύουσας ενωσιακής νομοθεσίας, υπό την προϋπόθεση ότι οι αντίστοιχες μεθοδολογίες και τα συλλεγόμενα δεδομένα είναι επαρκώς συμβατά.
- (11) Μια κατάλληλη μέθοδος για τον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών είναι από τις πτυχές καίριας σημασίας για το εναρμονισμένο ενωσιακό

<sup>55</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2022/2464 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 537/2014, της οδηγίας 2004/109/ΕΚ, της οδηγίας 2006/43/ΕΚ και της οδηγίας 2013/34/ΕΕ, όσον αφορά την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας από τις εταιρείες ([ΕΕ L 322 της 16.12.2022, σ. 15](#)).

<sup>56</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 691/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουλίου 2011, σχετικά με τους ευρωπαϊκούς περιβαλλοντικούς οικονομικούς λογαριασμούς ([ΕΕ L 192 της 22.7.2011, σ. 1](#)).

πλαίσιο που ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Η μέθοδος θα πρέπει να διασφαλίζει ότι οι υπολογισμοί των εκπομπών που εκτελούνται σε ολόκληρη την αλυσίδα μεταφορών παρέχουν συγκρίσιμα και ακριβή δεδομένα εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, διά της εκτέλεσης ενός ενιαίου συνόλου μεθοδολογικών σταδίων. Θα πρέπει, επίσης, να λαμβάνει επαρκώς υπόψη τις ανάγκες της αγοράς μεταφορών, προκειμένου να αποφεύγεται η περιττή πολυπλοκότητα, ο υπερβάλλον φόρτος και το κόστος και για να είναι αποδεκτή από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

- (12) Το πρότυπο EN ISO 14083:2023, το οποίο δημοσιεύτηκε από την ευρωπαϊκή επιτροπή τυποποίησης<sup>57</sup> τον Απρίλιο του 2023, και το οποίο μεταγράφει το πρότυπο ISO 14083:2023, επιλέχθηκε ως η μεθοδολογία αναφοράς για τον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Η ανάλυση κατέδειξε ότι το πρότυπο ISO 14083:2023 αποδείχθηκε ότι είναι το πλέον συναφές και αναλογικό για την αντιμετώπιση των στόχων του παρόντος κανονισμού. Ο ποσοτικός προσδιορισμός των εκπομπών πραγματοποιείται βάσει της προσέγγισης από την πηγή έως τους τροχούς, η οποία περιλαμβάνει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από την παροχή ενέργειας και τη χρήση των οχημάτων κατά τις δραστηριότητες μεταφοράς και κόμβου.
- (13) Θα πρέπει να δοθεί προσοχή ώστε να μην σημειωθεί απόκλιση από τις αρχικές μεθοδολογικές επιλογές του προτύπου EN ISO 14083:2023, προκειμένου να αποφευχθούν οι ασυνέπειες στον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών στην αγορά, ιδίως στο πλαίσιο των διεθνών αλυσίδων μεταφορών. Ωστόσο, κατά καιρούς, είναι σκόπιμο να αξιολογείται η ανάγκη πιθανής προσαρμογής του EN ISO 14083:2023 υπό το φως των ενωσιακών πολιτικών, καθώς και μελλοντικών τροποποιήσεων του εν λόγω προτύπου που ενδέχεται να πραγματοποιήσει η ευρωπαϊκή επιτροπή τυποποίησης ή άλλος αρμόδιος φορέας. Σε περίπτωση που οι εν λόγω αξιολογήσεις ενέχουν τον κίνδυνο ένα ορισμένο τμήμα του προτύπου να προκαλέσει περιττές ανισορροπίες στον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών σε συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς ή να οδηγήσουν σε αποκλίσεις μεταξύ του εν λόγω προτύπου και των στόχων του παρόντος κανονισμού ή άλλων ισχυουσών νομοθετικών διατάξεων της Ένωσης, η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, μπορούν να εξετάσουν το ενδεχόμενο η ευρωπαϊκή επιτροπή τυποποίησης να αναθεωρήσει αναλόγως το πρότυπο ή να αποφασίσει να εξαιρέσει το συγκεκριμένο τμήμα από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
- (14) Προκειμένου να αποφευχθεί η κυκλοφορία ανακριβών πληροφοριών στην αγορά, μπορεί να προκύψει η ανάγκη παροχής διευκρινίσεων σχετικά με τη μεθοδολογία αναφοράς όσον αφορά τις σχετικές με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου παραμέτρους και τις υποθέσεις που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των εκπομπών πριν από την παροχή μιας υπηρεσίας. Το ίδιο ισχύει και για άλλες τεχνικές παραμέτρους που σχετίζονται με την κατανομή των εκπομπών ή τη συγκέντρωση στοιχείων δεδομένων σε περίπτωση που η χρήση των εν λόγω παραμέτρων δεν διευκρινίζεται ρητώς στη μεθοδολογία.
- (15) Για τον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών μπορούν να χρησιμοποιηθούν διάφορα είδη δεδομένων εισόδου, συμπεριλαμβανομένων των πρωτογενών και των δευτερογενών δεδομένων. Η χρήση πρωτογενών δεδομένων οδηγεί στα πιο αξιόπιστα και ακριβή αποτελέσματα και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να προτεραιοποιείται με σκοπό τη σταδιακή υιοθέτηση των εν λόγω δεδομένων στις διαδικασίες υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Ωστόσο, τα πρωτογενή δεδομένα μπορεί να μην είναι διαθέσιμα ή να είναι σε απαγορευτικό βαθμό δαπανηρά για ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη,

<sup>57</sup> <https://www.cencenelec.eu>

ιδίως τις ΜΜΕ. Συνεπώς, η χρήση δευτερογενών δεδομένων θα πρέπει να επιτρέπεται υπό σαφείς προϋποθέσεις.

- (16) Όσον αφορά τα δευτερογενή δεδομένα, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μιας υπηρεσίας μεταφορών μπορούν να υπολογίζονται με χρήση προκαθορισμένων τιμών ή μοντελοποιημένων δεδομένων. Ωστόσο, η χρήση προκαθορισμένων τιμών και μοντελοποιημένων δεδομένων θα πρέπει να παρέχει ακριβή και αξιόπιστα στοιχεία σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μιας συγκεκριμένης υπηρεσίας μεταφορών και, συνεπώς, οι εν λόγω προκαθορισμένες τιμές θα πρέπει να καθορίζονται και τα μοντελοποιημένα δεδομένα να αναπτύσσονται με ουδέτερο και αντικειμενικό τρόπο, με βάση αξιόπιστες πηγές και επαρκείς παραμέτρους.
- (17) Ως εκ τούτου, θα πρέπει να δημιουργηθεί μια κεντρική βάση δεδομένων της ΕΕ για την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου με σκοπό τη βελτίωση της συγκρισιμότητας των αποτελεσμάτων για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που προκύπτουν κατ' εφαρμογήν του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, δεδομένων των τομεακών, εθνικών και περιφερειακών ιδιαιτεροτήτων των εν λόγω προκαθορισμένων τιμών σε ολόκληρη την Ένωση, θα πρέπει να επιτραπεί η χρήση και άλλων συναφών βάσεων δεδομένων και συνόλων δεδομένων που διαχειρίζονται τρίτοι, υπό την προϋπόθεση ότι υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο ποιότητας σε επίπεδο ΕΕ.
- (18) Κατά τον υπολογισμό της έντασης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου μιας υπηρεσίας μεταφορών, απαιτούνται συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για τους ενεργειακούς φορείς των μεταφορών προκειμένου να υπολογιστούν οι εκτιμήσεις των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που αντικατοπτρίζουν το ποσό της ενέργειας που χρησιμοποιείται από την άποψη της προσέγγισης από την πηγή έως τους τροχούς. Συνεπώς, θα πρέπει να δημιουργηθεί μια κεντρική βάση δεδομένων της ΕΕ για τους συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των ενεργειακών φορέων προκειμένου να διασφαλιστεί η συγκρισιμότητα και η ποιότητα των δεδομένων εισόδου.
- (19) Η ανάπτυξη και συντήρηση των βάσεων δεδομένων της ΕΕ για τις προκαθορισμένες τιμές της έντασης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τους συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, καθώς και ο τεχνικός έλεγχος ποιότητας των εξωτερικών βάσεων δεδομένων και συνόλων δεδομένων που διαχειρίζονται τρίτοι θα πρέπει να αναλαμβάνονται από ουδέτερο και αρμόδιο φορέα που λειτουργεί σε επίπεδο Ένωσης. Δεδομένων των αρμοδιοτήτων του, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος είναι ο πλέον κατάλληλος για να παράσχει την απαιτούμενη συνδρομή για τη δέουσα εφαρμογή του εν λόγω τμήματος του κανονισμού. Εφόσον συντρέχει περίπτωση, η εργασία αυτή μπορεί να βασίζεται στη συμβολή και την υποστήριξη άλλων τομεακών οργάνων της ΕΕ, με βάση χωριστές νομοθετικές διατάξεις της Ένωσης.
- (20) Μοντελοποιημένα δεδομένα μπορούν να χρησιμοποιούνται εφόσον βασίζονται σε μοντέλο που έχει δημιουργηθεί σύμφωνα με τη μεθοδολογία αναφοράς και, κατά περίπτωση, άλλες διατάξεις σχετικά με τη χρήση των δευτερογενών δεδομένων και τα εργαλείων υπολογισμού που θεσπίζονται στον παρόντα κανονισμό.
- (21) Βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757<sup>58</sup> και της οδηγίας 2003/87/ΕΚ<sup>59</sup> απαιτείται η συλλογή, ο υπολογισμός και η ετήσια υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των πλοίων και των

<sup>58</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ ([EE L 123 της 19.5.2015, σ. 55](#))

αεροσκαφών, αντίστοιχα. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 και η οδηγία 2003/87/ΕΚ μπορεί να συμπληρώνουν σε κάποιο βαθμό τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, ιδίως από την άποψη της παραγωγής δεδομένων για την κατανάλωση καυσίμων ως δεδομένων εισόδου για τον ποσοτικό προσδιορισμό των εκπομπών των υπηρεσιών μεταφορών. Τα δεδομένα εισόδου για τον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών μπορούν, επίσης, να προέρχονται από την εφαρμογή άλλων νομοθετικών πλαισίων όπως ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242<sup>60</sup> και ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/631<sup>61</sup>.

- (22) Είναι σκόπιμο να θεσπιστούν κοινοί δείκτες μέτρησης για την αποτύπωση των δεδομένων εξόδου των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στους οποίους βασίζεται η συγκρισιμότητα των εν λόγω δεδομένων και προκειμένου να καταστεί εφικτή η συγκριτική αξιολόγηση των διαφόρων υπηρεσιών μεταφορών. Οι κοινοί δείκτες μέτρησης αναμένεται, επίσης, να επιτρέψουν τη σαφή κοινοποίηση εκ μέρους ενός παρόχου δεδομένων και την ακριβή κατανόηση της εν λόγω κοινοποίησης από έναν αποδέκτη δεδομένων.
- (23) Τυχόν αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μιας υπηρεσίας μεταφορών που κοινοποιούνται σε τρίτο για εμπορικούς ή κανονιστικούς σκοπούς που συνάδουν με το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να περιλαμβάνουν απαραίτητως και κατεξοχήν δεδομένα εξόδου που έχουν αποτυπωθεί βάσει των ειδικών κανόνων για τον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που θεσπίζονται στον παρόντα κανονισμό. Κατά περίπτωση, μπορούν να προστεθούν και άλλα συμπληρωματικά στοιχεία δεδομένων που εξυπηρετούν σκοπούς διαφορετικούς από τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.
- (24) Για να καταδείξει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, μια οντότητα που υπολογίζει και κοινοποιεί πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μιας υπηρεσίας μεταφορών θα πρέπει να είναι σε θέση να συλλέγει αποδεικτικά στοιχεία για την τεκμηρίωση των αντίστοιχων δεδομένων εξόδου. Τα αποδεικτικά στοιχεία θα πρέπει να συλλέγονται με βάση τους κανόνες σχετικά με την υποβολή εκθέσεων σε επίπεδο υπηρεσιών μεταφορών που καθορίζονται από το πρότυπο EN ISO 14083:2023 και θα πρέπει να καθίστανται διαθέσιμα κατόπιν αιτήματος αρμόδιας αρχής, όπως δικαστήριο ή άλλο τρίτο μέρος, εφόσον απαιτείται βάσει χωριστών ρυθμίσεων, συμπεριλαμβανομένου μεταξύ επιχειρήσεων.
- (25) Εκτός εάν ισχύουν χωριστές ρυθμίσεις, ένας διαμεσολαβητής δεδομένων που συλλέγει πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μιας υπηρεσίας μεταφορών από ενδιαφερόμενη οντότητα ή άλλο σχετικό νομικό ή φυσικό πρόσωπο και ο οποίος τις κοινοποιεί στην αγορά, δεν θα πρέπει να θεωρείται υπεύθυνος σε περίπτωση που οι εν λόγω πληροφορίες παραβαίνουν κάποια από τις απαιτήσεις που σχετίζονται με τον υπολογισμό και την

<sup>59</sup> Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου ([EE L 275 της 25.10.2003, σ. 32](#)).

<sup>60</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου ([EE L 198 της 25.7.2019](#)).

<sup>61</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τα κινούμενα επιβατικά αυτοκίνητα και από τα κινούμενα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (αναδιατύπωση) (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) ([EE L 111 της 25.4.2019, σ. 13–53](#)).

επαλήθευση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών και την πιστοποίηση των εργαλείων υπολογισμού που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, ο διαμεσολαβητής δεδομένων θα πρέπει να καταβάλλει προσπάθεια να αποτρέπει την κοινοποίηση ανακριβών ή εσφαλμένων πληροφοριών και θα πρέπει να τηρεί τους κανόνες σχετικά με τα δεδομένα εξόδου, την κοινοποίηση και τη διαφάνεια των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Επιπλέον, ο διαμεσολαβητής δεδομένων θα πρέπει να παρέχει την πηγή των εν λόγω πληροφοριών, προκειμένου να είναι εφικτή η ταυτοποίηση του αντίστοιχου παρόχου πληροφοριών.

- (26) Τα εξωτερικά εργαλεία υπολογισμού που παρέχονται στην αγορά για ευρύτερη εμπορική και μη εμπορική χρήση μπορούν να διευκολύνουν τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών και, ως εκ τούτου, να υποστηρίζουν την υιοθέτησή τους από ευρύτερες ομάδες ενδιαφερόμενων μερών. Η χρήση των εν λόγω εργαλείων θα πρέπει να είναι πιστοποιημένη ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωσή τους προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά τη χρήση της κοινής μεθοδολογίας αναφοράς και ενός κατάλληλου συνόλου δεδομένων εισόδου.
- (27) Ένα δεόντως σχεδιασμένο σύστημα επαλήθευσης της συμμόρφωσης των δεδομένων εξόδου των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που κοινοποιούνται στην αγορά, και στα οποία βασίζονται οι διαδικασίες υπολογισμού, προς τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να ενισχύει ουσιαστικά την εμπιστοσύνη στην αξιοπιστία και την ακρίβεια των εν λόγω δεδομένων. Οι οντότητες που έχουν υποβληθεί επιτυχώς στην αξιολόγηση της συμμόρφωσης θα πρέπει να δικαιούνται να λαμβάνουν αποδεικτικό συμμόρφωσης, το οποίο θα αναγνωρίζεται σε ολόκληρη την Ένωση. Σε περίπτωση που έχουν συμπεριληφθεί πρωτογενή δεδομένα, το γεγονός αυτό θα πρέπει να αναγνωρίζεται στο αποδεικτικό συμμόρφωσης, ιδίως προκειμένου να παρέχονται κίνητρα για τη συλλογή και τη χρήση πρωτογενών δεδομένων από οποιαδήποτε οντότητα υπόκειται στους κανόνες που θεσπίζονται στον παρόντα κανονισμό.
- (28) Ο διοικητικός φόρτος που συνδέεται με την επαλήθευση μπορεί να είναι δυσανάλογος για τις μικρότερες επιχειρήσεις και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να αποφευχθεί. Για τον σκοπό αυτό, οι ΜΜΕ θα πρέπει να εξαιρούνται από τις απαιτήσεις που σχετίζονται με την επαλήθευση, εκτός εάν οι εν λόγω επιχειρήσεις επιθυμούν να λάβουν αντίστοιχο αποδεικτικό συμμόρφωσης. Επιπλέον, οι μεγάλες επιχειρήσεις θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την αρχή της αναλογικότητας όταν εξετάζουν το ενδεχόμενο να ζητήσουν επαλήθευση της συμμόρφωσης από εταίρους στην αξιακή αλυσίδα, ιδίως από τις ΜΜΕ.
- (29) Σε περίπτωση που η επαλήθευση των πληροφοριών σχετικά με δεδομένα εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου υπηρεσιών μεταφορών οργανώνεται σύμφωνα με ειδικούς κανόνες που καθορίζονται σε άλλες νομοθετικές διατάξεις της Ένωσης, μεταξύ άλλων σε κανονισμό σχετικά με τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αερομεταφορές ο οποίος εφαρμόζεται από τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, οι εν λόγω κανόνες θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με ισοδύναμο τρόπο, υπό την προϋπόθεση ότι η αξιολόγηση της επαλήθευσης συνάδει με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
- (30) Προκειμένου να καταστεί εφικτή η αποτελεσματική λειτουργία του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την αξιολόγηση και τον αποκλεισμό ορισμένων στοιχείων της μεθοδολογίας αναφοράς της υποβολής αιτημάτων στην ευρωπαϊκή επιτροπή τυποποίησης, της θέσπισης κανόνων για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου ποιότητας εξωτερικών βάσεων δεδομένων προκαθορισμένων τιμών, της προσαρμογής

δεικτών μέτρησης για δεδομένα εξόδου σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και της θέσπισης περαιτέρω μεθόδων και κριτηρίων διαπίστευσης των φορέων αξιολόγησης της συμμόρφωσης. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου<sup>62</sup>. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

- (31) Για να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες όσον αφορά την πιστοποίηση των εργαλείων υπολογισμού και την επαλήθευση των δεδομένων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>63</sup>.
- (32) Η συγκρισιμότητα των δεδομένων για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών και η βελτίωση της υιοθέτησης της λογιστικής καταγραφής των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην επιχειρηματική πρακτική δεν είναι στόχοι που μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη χωρίς τον κίνδυνο αύξησης της γραφειοκρατίας στην εσωτερική αγορά, με πρόσθετο κόστος και διοικητικό φόρτο για τις βιομηχανίες. Αντιθέτως, οι στόχοι αυτοί μπορούν, λόγω των αποτελεσμάτων δικτύου που προκύπτουν από την κοινή δράση των κρατών μελών, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης. Επομένως, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, που ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- (33) Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, είναι απαραίτητο και ενδείκνυται για την επίτευξη του βασικού στόχου της δημιουργίας κινήτρων για την αλλαγή της συμπεριφοράς των επιχειρήσεων και των πελατών ώστε να μειωθούν οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις υπηρεσίες μεταφορών, μέσω της υιοθέτησης και της χρήσης συγκρίσιμων και αξιόπιστων δεδομένων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, να θεσπιστούν κανόνες σχετικά με τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών. Ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση,

## ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

<sup>62</sup> Διοργανική συμφωνία μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου ([ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1](#)).

<sup>63</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή ([ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13](#)).

## *Άρθρο 1*

### *Αντικείμενο*

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες για τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών που ξεκινούν ή καταλήγουν στο έδαφος της Ένωσης.

## *Άρθρο 2*

### *Πεδίο εφαρμογής*

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε κάθε οντότητα που παρέχει ή οργανώνει υπηρεσίες εμπορευματικών ή επιβατικών μεταφορών στην Ένωση, η οποία υπολογίζει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μιας υπηρεσίας μεταφορών που ξεκινά ή καταλήγει στο έδαφος της Ένωσης και η οποία κοινοποιεί αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τις εν λόγω εκπομπές σε οιονδήποτε τρίτο για εμπορικούς ή κανονιστικούς σκοπούς.

## *Άρθρο 3*

### *Ορισμοί*

Για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι εξής ορισμοί:

- (1) «αέριο του θερμοκηπίου»: αέριο συστατικό της ατμόσφαιρας, τόσο φυσικό όσο και ανθρωπογενές, το οποίο απορροφά και εκπέμπει ακτινοβολία σε συγκεκριμένα μήκη κύματος εντός του φάσματος της υπέρυθρης ακτινοβολίας που εκπέμπεται από την επιφάνεια της Γης, την ατμόσφαιρα και τα νέφη·
- (2) «εκπομπή αερίων του θερμοκηπίου»: η απελευθέρωση αερίου του θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα, εκφραζόμενη σε μάζα ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα·
- (3) «ισοδύναμο διοξειδίου του άνθρακα»: μονάδα σύγκρισης της κατακράτησης ακτινοβολίας ενός αερίου του θερμοκηπίου με εκείνη του διοξειδίου του άνθρακα·
- (4) «λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου»: οι ενέργειες που εκτελούνται για τον ποσοτικό προσδιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, μέσω μετρήσεων και υπολογισμών, και την υποβολή εκθέσεων για αυτές·
- (5) «υπηρεσία μεταφορών»: η μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών από τον τόπο προέλευσης στον τόπο προορισμού· η έννοια της υπηρεσίας μεταφορών μπορεί να περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα στοιχεία της αλυσίδας μεταφορών, για τα οποία απαιτούνται τόσο δραστηριότητες μεταφοράς και/ή δραστηριότητες κόμβου·
- (6) «δραστηριότητα μεταφοράς»: δραστηριότητα ενός οχήματος για τη μεταφορά επιβατών και/ή εμπορευμάτων·
- (7) «δραστηριότητα κόμβου»: δραστηριότητα για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών μέσω ενός κόμβου·
- (8) «όχημα»: μέσο μεταφοράς επιβατών και/ή εμπορευμάτων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς·
- (9) «αλυσίδα μεταφορών»: ακολουθία στοιχείων μεταφοράς που σχετίζεται με εμπορεύματα ή επιβάτες και η οποία, όταν εξετάζεται ολόκληρη, συνιστά την κίνησή τους από τον τόπο προέλευσης στον τόπο προορισμού·

- (10) «στοιχείο αλυσίδας μεταφορών»: τμήμα μιας αλυσίδας μεταφορών εντός του οποίου εμπορεύματα ή επιβάτες μεταφέρονται από όχημα ή διέρχονται από κόμβο·
- (11) «κοινοποίηση πληροφοριών σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μιας υπηρεσίας μεταφορών» : η κοινοποίηση αναλυτικών πληροφοριών για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου σχετικά με συγκεκριμένη υπηρεσία μεταφορών από ενδιαφερόμενη οντότητα ή από διαμεσολαβητή δεδομένων προς οιονδήποτε τρίτο, στο πλαίσιο παροχής, κοινοποίησης ή εμπορίας της εν λόγω υπηρεσίας, είτε πριν είτε μετά την παροχή της υπηρεσίας μεταφορών·
- (12) «ενδιαφερόμενη οντότητα»: οντότητα που υπολογίζει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μιας υπηρεσίας μεταφορών που ξεκινά ή καταλήγει στο έδαφος της Ένωσης και η οποία κοινοποιεί πληροφορίες σχετικά με τις εν λόγω εκπομπές σε οιονδήποτε τρίτο για εμπορικούς ή κανονιστικούς σκοπούς·
- (13) «διαμεσολαβητής δεδομένων»: νομικό ή φυσικό πρόσωπο που συλλέγει και κοινοποιεί πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μιας υπηρεσίας μεταφορών βάσει χωριστών ρυθμίσεων εκ του νόμου, συμβατικών ή άλλων·
- (14) «δραστηριότητα αερίων του θερμοκηπίου»: δραστηριότητα που έχει ως αποτέλεσμα την εκπομπή αερίων του θερμοκηπίου·
- (15) «δεδομένα δραστηριότητας αερίων του θερμοκηπίου»: ποσοτικό μέτρο μιας δραστηριότητας αερίων του θερμοκηπίου·
- (16) «ένταση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου»: συντελεστής που συσχετίζει καθορισμένα δεδομένα δραστηριότητας αερίων του θερμοκηπίου με την εκπομπή αερίων του θερμοκηπίου·
- (17) «συντελεστής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου»: συντελεστής που συσχετίζει δραστηριότητα αερίων του θερμοκηπίου με την εκπομπή αερίων του θερμοκηπίου·
- (18) «εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από την πηγή έως τους τροχούς»: εκπομπές που αντιστοιχούν στις επιπτώσεις των αερίων του θερμοκηπίου που απορρέουν τόσο από τη χρήση οχημάτων όσο και από την παροχή ενέργειας στο όχημα·
- (19) «εκπομπές από τη δεξαμενή έως τους τροχούς»: εκπομπές που σχετίζονται με την πρόωση οχημάτων και προέρχονται από τη χρήση ενέργειας· υποσύνολο των εκπομπών από την πηγή έως τους τροχούς·
- (20) «ενεργειακός φορέας»: ουσία ή φαινόμενο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την παραγωγή μηχανικού έργου ή θερμότητας ή για την εκτέλεση χημικών ή φυσικών διεργασιών·
- (21) «πρωτογενή δεδομένα»: ποσοτικά προσδιορισμένη τιμή μιας διαδικασίας ή δραστηριότητας που προκύπτει από άμεση μέτρηση ή υπολογισμό με βάση άμεσες μετρήσεις·
- (22) «δευτερογενή δεδομένα»: είτε μοντελοποιημένα δεδομένα είτε προκαθορισμένες τιμές που δεν πληρούν τις απαιτήσεις για τα πρωτογενή δεδομένα, μεταξύ άλλων δεδομένα από βάσεις δεδομένων και δημοσιευθείσα βιβλιογραφία, προκαθορισμένοι συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από εθνικές απογραφές, δεδομένα υπολογισμού, εκτιμήσεις ή άλλα αντιπροσωπευτικά δεδομένα και δεδομένα που λαμβάνονται από διαδικασίες ή εκτιμήσεις υποκατάστασης·
- (23) «προκαθορισμένη τιμή»: τιμή δευτερογενών δεδομένων που προέρχεται από δημοσιευθείσα πηγή, η οποία θεωρείται προκαθορισμένη σε περίπτωση έλλειψης πρωτογενών ή δευτερογενών δεδομένων·
- (24) «μοντελοποιημένα δεδομένα»: δεδομένα που προκύπτουν από τη χρήση μοντέλου το οποίο λαμβάνει υπόψη πρωτογενή δεδομένα και/ή σχετικές με τις εκπομπές αερίων του

- θερμοκηπίου παραμέτρους μιας δραστηριότητας μεταφοράς ή δραστηριότητας κόμβου, μεταξύ άλλων με τη χρήση μοντέλου που παρέχεται μέσω εργαλείου υπολογισμού·
- (25) «δεδομένα εξόδου»: αναλυτικά δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μιας υπηρεσίας μεταφορών, τα οποία προκύπτουν με τη χρήση της μεθοδολογίας αναφοράς και των δεδομένων εισόδου που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό·
- (26) «δείκτης μέτρησης»: μέτρο ποσοτικής αξιολόγησης·
- (27) «αποδεικτικά στοιχεία που τεκμηριώνουν πληροφορίες σχετικές με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μιας υπηρεσίας μεταφορών»: η κατόπιν αιτήματος εκπόνηση έκθεσης στο επίπεδο υπηρεσίας μεταφορών, όπως καθορίζεται στο πρότυπο EN ISO 14083:2023·
- (28) «εργαλείο υπολογισμού»: εφαρμογή, μοντέλο ή λογισμικό που επιτρέπει τον αυτόματο υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου μιας υπηρεσίας μεταφορών·
- (29) «εξωτερικό εργαλείο υπολογισμού»: εργαλείο υπολογισμού που παρέχεται στην αγορά από τρίτο για ευρύτερη εμπορική ή μη εμπορική χρήση·
- (30) «φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης»: φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008<sup>64</sup>.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

### ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

#### *Άρθρο 4*

##### *Μέθοδος υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών*

1. Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών υπολογίζονται με βάση τη μεθοδολογία που καθορίζεται στο πρότυπο EN ISO 14083:2023, στην επικαιροποιημένη έκδοσή του, και τους κανόνες που καθορίζονται στο κεφάλαιο III του παρόντος κανονισμού.
2. Η Επιτροπή αξιολογεί την ανάγκη προσαρμογής οποιασδήποτε συνιστώσας του προτύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 1, το αργότερο 36 μήνες από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
3. Η Επιτροπή δύναται να δρομολογήσει έλεγχο συμμόρφωσης για να αξιολογήσει οποιαδήποτε τροποποίηση του προτύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Ο έλεγχος της συμμόρφωσης κινείται από την Επιτροπή, η οποία, εφόσον συντρέχει περίπτωση, δύναται να ενεργήσει κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους.
4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 για να εξαιρέσει από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού τροποποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 3 και συνιστώσα που αναφέρεται στην παράγραφο 2, εάν, με βάση την αξιολόγησή της, η εν λόγω τροποποίηση ή συνιστώσα ενέχει πρόδηλο κίνδυνο ασυμβατότητας με τους στόχους του παρόντος κανονισμού και άλλους ισχύοντες κανόνες της Ένωσης.

<sup>64</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/93 του Συμβουλίου ([EE L 218 της 13.8.2008](#))

5. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 προκειμένου να ζητήσει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης να αναθεωρήσει το πρότυπο που αναφέρεται στην παράγραφο 1, μεταξύ άλλων βάσει του αποτελέσματος της αξιολόγησης που αναφέρεται στην παράγραφο 2 και του ελέγχου συμμόρφωσης που αναφέρεται στην παράγραφο 3.
6. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με σκοπό την παροχή διευκρινήσεων σχετικά με τη μεθοδολογία αναφοράς που αναφέρεται στην παράγραφο 1, προκειμένου να διασφαλιστεί η ενιαία εφαρμογή του στην αγορά όσον αφορά την προσέγγιση του καθορισμού των κατάλληλων σχετικών με τις εκπομπές παραμέτρων για τον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου πριν από την παροχή μιας υπηρεσίας, και, κατά περίπτωση, άλλων τεχνικών παραμέτρων που σχετίζονται με την κατανομή των εκπομπών ή τη συγκέντρωση στοιχείων δεδομένων τα οποία δεν επεξηγούνται ρητώς στην εν λόγω μεθοδολογία.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

#### ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΚΑΙ ΠΗΓΕΣ

##### *Άρθρο 5*

##### *Χρήση πρωτογενών και δευτερογενών δεδομένων*

1. Οι οντότητες που αναφέρονται στο άρθρο 2 προτεραιοποιούν τη χρήση των πρωτογενών δεδομένων για τον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου μιας υπηρεσίας μεταφορών.
2. Η χρήση δευτερογενών δεδομένων για τον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου μιας υπηρεσίας μεταφορών επιτρέπεται υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
  - α) οι προκαθορισμένες τιμές για την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου λαμβάνονται από:
    - i) κεντρική βάση δεδομένων προκαθορισμένων τιμών της ΕΕ για την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, η οποία αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1·
    - ii) βάσεις δεδομένων και σύνολα δεδομένων προκαθορισμένων τιμών για την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που διαχειρίζονται τρίτοι, σύμφωνα με το άρθρο 7·
  - β) οι προκαθορισμένοι συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για τους ενεργειακούς φορείς μεταφορών λαμβάνονται από την κεντρική βάση δεδομένων της ΕΕ για τους προκαθορισμένους συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ, που αναφέρεται στο άρθρο 8·
  - γ) τα μοντελοποιημένα δεδομένα βασίζονται σε μοντέλο που δημιουργείται σύμφωνα με τη μέθοδο που αναφέρεται στο άρθρο 4 και τους κανόνες που καθορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β) και στο άρθρο 11, κατά περίπτωση.

## *Άρθρο 6*

*Κεντρική βάση δεδομένων προκαθορισμένων τιμών της ΕΕ για την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου*

1. Η Επιτροπή, συνεπικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, δημιουργεί κεντρική βάση δεδομένων της ΕΕ με τις προκαθορισμένες τιμές έντασης εκπομπών που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i).
2. Η Επιτροπή διασφαλίζει τη συντήρηση, την επικαιροποίηση και τη συνεχή ανάπτυξη της βάσης δεδομένων που αναφέρεται στην παράγραφο 1, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της τεχνολογίας αιχμής στον τομέα των μεταφορών καθώς και τις νέες μεθοδολογικές προσεγγίσεις για τον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.
3. Η πρόσβαση στη βάση δεδομένων που αναφέρεται στην παράγραφο 1, με σκοπό την εξέταση ή τη χρήση προκαθορισμένων τιμών έντασης των εκπομπών, είναι ανοικτή στο κοινό και δωρεάν.

## *Άρθρο 7*

*Βάσεις δεδομένων και σύνολα δεδομένων προκαθορισμένων τιμών για την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που διαχειρίζονται τρίτοι*

1. Ένας φορέας ανάπτυξης βάσης δεδομένων ή συνόλου δεδομένων που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο ii) υποβάλλει αίτηση στην Επιτροπή για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου ποιότητας των προκαθορισμένων τιμών έντασης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που περιλαμβάνονται στην εν λόγω βάση δεδομένων ή σύνολο δεδομένων. Η Επιτροπή, συνεπικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, διενεργεί τον τεχνικό έλεγχο ποιότητας σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα άρθρα 4 έως 8 του παρόντος κανονισμού.
2. Μόνο βάσεις δεδομένων και σύνολα δεδομένων προκαθορισμένων τιμών έντασης εκπομπών που έχουν αξιολογηθεί θετικά στο πλαίσιο του εν λόγω τεχνικού ελέγχου ποιότητας που αναφέρεται στην παράγραφο 1 χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς των δευτερογενών δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο ii).
3. Ο τεχνικός έλεγχος ποιότητας απαιτείται να διενεργείται το αργότερο 24 μήνες από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Η καταχώριση της θετικής αξιολόγησης του εν λόγω ελέγχου ποιότητας ισχύει για δύο έτη.
4. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση κανόνων και προϋποθέσεων για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου ποιότητας που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

## *Άρθρο 8*

*Κεντρική βάση δεδομένων της ΕΕ για τους προκαθορισμένους συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου*

1. Η Επιτροπή, συνεπικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, δημιουργεί κεντρική βάση δεδομένων της ΕΕ με τους προκαθορισμένους συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β).

2. Η Επιτροπή, συνεπικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, διασφαλίζει τη συντήρηση, την επικαιροποίηση και τη συνεχή ανάπτυξη της βάσης δεδομένων που αναφέρεται στην παράγραφο 1, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της τεχνολογίας αιχμής στον τομέα των μεταφορών καθώς και τις νέες μεθοδολογικές προσεγγίσεις για τον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.
3. Η πρόσβαση στη βάση δεδομένων που αναφέρεται στην παράγραφο 1, με σκοπό την εξέταση ή τη χρήση προκαθορισμένων συντελεστών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, είναι ανοικτή στο κοινό και δωρεάν.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

### ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΕΞΟΔΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ

#### *Άρθρο 9*

*Υπολογισμός δεδομένων εξόδου σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου υπηρεσίας μεταφορών*

1. Τα δεδομένα εξόδου προκύπτουν με τη χρήση της μεθοδολογίας αναφοράς και δεδομένων εισόδου σύμφωνα με τα άρθρα 4 έως 8 του παρόντος κανονισμού.
2. Τα δεδομένα εξόδου μπορούν να υπολογίζονται με εργαλεία υπολογισμού. Τα εξωτερικά εργαλεία υπολογισμού συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 11.
3. Τα δεδομένα εξόδου περιλαμβάνουν κατ' ελάχιστον την ολική μάζα ισοδύναμου διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2e</sub>) ανά υπηρεσία μεταφορών και, σε σχέση με ένα οικείο είδος υπηρεσίας μεταφορών, τουλάχιστον έναν από τους ακόλουθους δείκτες μέτρησης:
  - α) τη μάζα CO<sub>2e</sub> ανά τονοχιλιόμετρο ή ισοδύναμες μονάδες, για τις εμπορευματικές μεταφορές·
  - β) τη μάζα CO<sub>2e</sub> ανά τόνο ή ισοδύναμες μονάδες, για τον όγκο διακίνησης εμπορευμάτων σε κόμβο·
  - γ) τη μάζα CO<sub>2e</sub> ανά επιβατοχιλιόμετρο ή ισοδύναμες μονάδες, για τις επιβατικές μεταφορές·
  - δ) τη μάζα CO<sub>2e</sub> ανά επιβάτη ή ισοδύναμες μονάδες, για τον όγκο διακίνησης επιβατών σε κόμβο.
4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 για τη συμπλήρωση του καταλόγου δεικτών μέτρησης για τα δεδομένα εξόδου που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

#### *Άρθρο 10*

##### *Επικοινωνία και διαφάνεια*

1. Οι ενδιαφερόμενες οντότητες κοινοποιούν δεδομένα εξόδου με σαφή και κατηγορηματικό τρόπο. Όταν οι ενδιαφερόμενες οντότητες κοινοποιούν δεδομένα εξόδου, στην ανακοίνωση που συνοδεύει την εν λόγω κοινοποίηση περιλαμβάνουν την ακόλουθη δήλωση «Εκπομπές από την πηγή έως τους τροχούς που υπολογίστηκαν σύμφωνα με τον κανονισμό [παραπομπή στον

παρόντα κανονισμό] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου», τουλάχιστον σε μία από τις επίσημες γλώσσες της ΕΕ, και, ει δυνατόν, σε επίσημη γλώσσα κράτους μέλους στην επικράτεια του οποίου εκτελείται η υπηρεσία.

2. Σε περίπτωση που λαμβάνονται και κοινοποιούνται δεδομένα εξόδου από διαμεσολαβητή δεδομένων βάσει χωριστών ρυθμίσεων, εφαρμόζονται οι κανόνες που θεσπίζονται στην παράγραφο 1 και στο άρθρο 9 παράγραφος 3. Κατά την κοινοποίηση δεδομένων εξόδου, ο διαμεσολαβητής δεδομένων περιλαμβάνει παραπομπή στην πηγή των εν λόγω δεδομένων.
3. Όταν χρησιμοποιούνται πρωτογενή δεδομένα κατά την έννοια του άρθρου 5 παράγραφος 1, οι ενδιαφερόμενες οντότητες δικαιούνται να κοινοποιούν το γεγονός αυτό σε οιονδήποτε τρίτο, εφόσον τα πρωτογενή δεδομένα επαληθεύτηκαν σύμφωνα με τα άρθρα 12 και 13.
4. Οι ενδιαφερόμενες οντότητες είναι σε θέση να εξασφαλίζουν αποδεικτικά στοιχεία που τεκμηριώνουν τον τρόπο με τον οποίο προέκυψαν τα δεδομένα εξόδου. Τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία προκύπτουν σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στη μεθοδολογία αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 και:
  - α) χρησιμοποιούνται ως βάση για την αξιολόγηση της επαλήθευσης, σύμφωνα με τα άρθρα 12 και 13·
  - β) καθίστανται διαθέσιμα κατόπιν αιτήματος αρμόδιας αρχής, ή άλλου τρίτου μέρους, στον βαθμό που ισχύουν χωριστές νομικές ή συμβατικές ρυθμίσεις·
  - γ) όταν η επαλήθευση διενεργείται σύμφωνα με τα άρθρα 12 και 13, περιλαμβάνει παραπομπή στο αποδεικτικό συμμόρφωσης που αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 6 και τα στοιχεία επικοινωνίας του φορέα αξιολόγησης της συμμόρφωσης που κατάρτισε το αποδεικτικό συμμόρφωσης·
  - δ) όταν τα δεδομένα εξόδου προκύπτουν μέσω της χρήσης εξωτερικού εργαλείου υπολογισμού που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 2, περιλαμβάνουν αναφορά στο εν λόγω εργαλείο υπολογισμού.
5. Τα δεδομένα εξόδου και τα αποδεικτικά στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 5 καθορίζονται με σαφή και κατηγορηματικό τρόπο, σε μία τουλάχιστον από τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης. Ει δυνατόν, τα ανωτέρω δεδομένα και στοιχεία καθίστανται διαθέσιμα με τη μορφή δικτυακού συνδέσμου, κωδικού QR ή ισοδύναμου μέσου.
6. Τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>65</sup>.
7. Κάθε αποδέκτης των δεδομένων εξόδου και των αποδεικτικών στοιχείων που αναφέρονται στην παράγραφο 5 λαμβάνει μέτρα για να διασφαλίσει την εμπιστευτικότητα των σχετικών εμπορικών δεδομένων που υποβάλλονται σε επεξεργασία και κοινοποιούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, καθώς και για να διασφαλίσει την πρόσβαση, την επεξεργασία και την κοινοποίηση των εν λόγω δεδομένων μόνον κατόπιν εξουσιοδότησης.

<sup>65</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) ([EE L 119 της 4.5.2016, σ. 1](#)).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

### ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

#### Άρθρο 11

##### *Πιστοποίηση εργαλείων υπολογισμού*

1. Τα εξωτερικά εργαλεία υπολογισμού που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 πιστοποιούνται από φορέα αξιολόγησης της συμμόρφωσης που αναφέρεται στο άρθρο 14.
2. Ο φορέας ανάπτυξης εργαλείου υπολογισμού υποβάλλει αίτηση σε φορέα αξιολόγησης συμμόρφωσης, ο οποίος αξιολογεί τη συμμόρφωση του εργαλείου υπολογισμού προς τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα άρθρα 4 έως 9. Σε περίπτωση θετικής αξιολόγησης, ο φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης του εργαλείου υπολογισμού προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Στην περίπτωση αρνητικής αξιολόγησης, οι φορείς αξιολόγησης της συμμόρφωσης παρέχουν την αιτιολόγηση της αρνητικής αξιολόγησης στον αιτούντα.
3. Ο οικείος φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης διατηρεί επικαιροποιημένο κατάλογο των εργαλείων υπολογισμού που έχει πιστοποιήσει και των οποίων την πιστοποίηση έχει ανακαλέσει ή αναστείλει. Καθιστά τον εν λόγω κατάλογο δημόσια διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο του και κοινοποιεί χωρίς καθυστέρηση τη διεύθυνση του εν λόγω δικτυακού τόπου στην Επιτροπή.
4. Το πιστοποιητικό ισχύει για δύο έτη.
5. Η Επιτροπή δημοσιεύει στον επίσημο δικτυακό τόπο της κατάλογο όλων των εργαλείων υπολογισμού που είναι πιστοποιημένα σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2.
6. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για τη θέσπιση κανόνων σχετικά με την πιστοποίηση των εργαλείων υπολογισμού, το σχετικό πιστοποιητικό συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένων κανόνων σχετικά με την ανανέωση, την αναστολή και την απόσυρση της πιστοποίησης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

### ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΤΟΥ ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

#### Άρθρο 12

##### *Πεδίο εφαρμογής της επαλήθευσης*

1. Τα δεδομένα εξόδου που αναφέρονται στο άρθρο 9 υπόκεινται σε επαλήθευση της συμμόρφωσής τους προς τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα άρθρα 4 έως 9 του παρόντος κανονισμού.

2. Οι απαιτήσεις επαλήθευσης που αναφέρονται στην παράγραφο 1 εφαρμόζονται στις οικείες οντότητες που αναφέρονται στο άρθρο 2, με εξαίρεση τις πολύ μικρές, τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις που αναφέρονται στη σύσταση 2003/361/EK της Επιτροπής<sup>66</sup>. Οι πολύ μικρές, οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις μπορούν να υποβληθούν στην επαλήθευση κατόπιν αιτήματός τους.

### *Άρθρο 13*

#### *Δραστηριότητες και διαδικασία επαλήθευσης*

1. Ο φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης που αναφέρεται στο άρθρο 14 επαληθεύει την εγκυρότητα, την αξιοπιστία, τη συμμόρφωση και την ακρίβεια των δεδομένων εξόδου που κοινοποιεί ενδιαφερόμενη οντότητα.
2. Η επαλήθευση διενεργείται σύμφωνα προς τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα άρθρα 4 έως 9 και βασίζεται στα αποδεικτικά στοιχεία που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 5. Η εν λόγω επαλήθευση αφορά:
  - α) τη χρησιμοποιούμενη μέθοδο υπολογισμού·
  - β) την πηγή/-ές των δεδομένων εισόδου που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό·
  - γ) την ορθότητα του πραγματοποιηθέντος υπολογισμού·
  - δ) τους δείκτες μέτρησης που εφαρμόστηκαν.
3. Όταν χρησιμοποιούνται εξωτερικά εργαλεία υπολογισμού, ο φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης λαμβάνει υπόψη τα σχετικά πιστοποιητικά συμμόρφωσης που αναφέρονται στο άρθρο 11.
4. Όταν η αξιολόγηση της επαλήθευσης εντοπίζει ανακριβείς υπολογισμούς ή μη συμμόρφωση προς τα άρθρα 4 έως 9 του παρόντος κανονισμού, ο φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης ενημερώνει εγκαίρως την οικεία οντότητα. Στη συνέχεια, η εν λόγω οντότητα διορθώνει τον υπολογισμό ή τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, ώστε να καταστεί δυνατή η ολοκλήρωση της διαδικασίας επαλήθευσης.
5. Η οικεία εταιρεία παρέχει στον φορέα αξιολόγησης της συμμόρφωσης κάθε συμπληρωματική πληροφορία που δίνει τη δυνατότητα στον τελευταίο να διεκπεραιώσει τις επαληθευτικές διαδικασίες. Κατά την επαληθευτική διαδικασία ο φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης μπορεί να διενεργεί ελέγχους για να διαπιστώνει την αξιοπιστία των δεδομένων και των υπολογισμών.
6. Με την ολοκλήρωση της επαλήθευσης, ο φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης συντάσσει, κατά περίπτωση, αποδεικτικό συμμόρφωσης το οποίο βεβαιώνει ότι τα δεδομένα εξόδου συνάδουν με τις αντίστοιχες απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
7. Οι οικείος φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης καταρτίζει και διατηρεί επικαιροποιημένο κατάλογο των οντοτήτων που υποβλήθηκαν στην επαλήθευση σύμφωνα με τις παραγράφους 1 έως 6. Έως τις 31 Μαρτίου κάθε έτους, ο φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης κοινοποιεί τον εν λόγω κατάλογο στην Επιτροπή.

<sup>66</sup> Σύσταση 2003/361/EK της Επιτροπής, της 6ης Μαΐου 2003, σχετικά με τον ορισμό των πολύ μικρών, των μικρών και των μεσαίων επιχειρήσεων ([EE L 124 της 20.5.2003, σ. 36](#)).

8. Σε περίπτωση που ισχύουν άλλες νομοθετικές διατάξεις της Ένωσης οι οποίες θεσπίζουν ειδικούς κανόνες για την αξιολόγηση της επαλήθευσης των δεδομένων εξόδου, οι εν λόγω κανόνες αντιμετωπίζονται με ισότιμο τρόπο, υπό την προϋπόθεση ότι η αξιολόγηση της επαλήθευσης πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
9. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 17 για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με την επαλήθευση δεδομένων εξόδου και το σχετικό αποδεικτικό συμμόρφωσης. Οι εν λόγω κανόνες περιλαμβάνουν διατάξεις σχετικά με τα αποδεικτικά στοιχεία που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 5 και τα δικαιώματα κοινοποίησης που σχετίζονται με τη χρήση πρωτογενών δεδομένων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 4).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

### ΔΙΑΠΙΣΤΕΥΣΗ

#### Άρθρο 14

##### Φορείς αξιολόγησης της συμμόρφωσης

1. Οι φορείς αξιολόγησης της συμμόρφωσης διαπιστώνονται για τη διεξαγωγή δραστηριοτήτων επαλήθευσης ή πιστοποίησης που αναφέρονται στα άρθρα 11, 12 και 13.
2. Ο φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης είναι ανεξάρτητος από οντότητα που υποβάλλει αίτηση για δραστηριότητες επαλήθευσης ή πιστοποίησης που αναφέρονται στα άρθρα 11, 12 και 13.
3. Ο φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης, τα διευθυντικά του στελέχη και το προσωπικό που είναι αρμόδιο για την εκτέλεση των καθηκόντων επαλήθευσης δεν αναλαμβάνουν καμιά δραστηριότητα που μπορεί να έλθει σε σύγκρουση με την ανεξάρτητη κρίση ή την ακεραιότητά τους σε σχέση με τις δραστηριότητες επαλήθευσης ή πιστοποίησης.
4. Ο φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης και το προσωπικό του εκτελούν τις δραστηριότητες επαλήθευσης ή πιστοποίησης με τη μεγαλύτερη επαγγελματική ακεραιότητα και την απαιτούμενη τεχνική επάρκεια και οφείλει να είναι απαλλαγμένος από κάθε πίεση και προτροπή, κυρίως οικονομική, που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσει την κρίση του ή τα αποτελέσματα των εν λόγω δραστηριοτήτων επαλήθευσης, ιδιαίτερα από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των εν λόγω δραστηριοτήτων.
5. Ο φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης διαθέτει την εμπειρογνωσία, τον εξοπλισμό και την υποδομή που απαιτούνται για την εκτέλεση των δραστηριοτήτων επαλήθευσης ή πιστοποίησης σε σχέση με τις οποίες έχει διαπιστευτεί.
6. Το προσωπικό του φορέα αξιολόγησης της συμμόρφωσης τηρεί το επαγγελματικό απόρρητο όσον αφορά όλες τις πληροφορίες που περιέρχονται σε γνώση του κατά την εκτέλεση των καθηκόντων επαλήθευσης και πιστοποίησης.
7. Όταν ένας φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης αναθέτει υπεργολαβικά συγκεκριμένα καθήκοντα που συνδέονται με την επαλήθευση ή την πιστοποίηση ή προσφεύγει σε θυγατρική, αναλαμβάνει πλήρως την ευθύνη για τα καθήκοντα που εκτελούν οι υπεργολάβοι ή οι θυγατρικές, όπου και έχουν την έδρα τους, μεταξύ άλλων μέσω της αξιολόγησης και της

παρακολούθησης των προσόντων του υπεργολάβου ή της θυγατρικής και των εργασιών που εκτελούν.

### *Άρθρο 15*

#### *Διαδικασίες διαπίστευσης*

1. Οι φορείς αξιολόγησης της συμμόρφωσης που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 διαπιστεύονται από εθνικό φορέα διαπίστευσης δυνάμει του κεφαλαίου II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
2. Κάθε κράτος μέλος ορίζει αρχή η οποία διατηρεί επικαιροποιημένο κατάλογο των διαπιστευμένων φορέων αξιολόγησης της συμμόρφωσης. Οι εν λόγω εντεταλμένες εθνικές αρχές καθιστούν τον εν λόγω κατάλογο δημόσια διαθέσιμο σε επίσημο ιστότοπο της κυβέρνησης στο διαδίκτυο.
3. Έως τις 31 Μαρτίου κάθε έτους, ο εθνικός φορέας διαπίστευσης κοινοποιεί στην Επιτροπή τον κατάλογο των διαπιστευμένων φορέων αξιολόγησης της συμμόρφωσης, μαζί με όλα τα σχετικά στοιχεία επικοινωνίας.
4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16, με σκοπό τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση πρόσθετων μεθόδων και κριτηρίων διαπίστευσης των φορέων αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

### *ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII*

#### **ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ**

### *Άρθρο 16*

#### *Άσκηση της εξουσιοδότησης*

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 4, στο άρθρο 4 παράγραφος 5, στο άρθρο 9 παράγραφος 4 και στο άρθρο 15 παράγραφος 4 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' άοριστον από [*Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία: έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού*].
3. Η εξουσιοδότηση κατά το άρθρο 4 παράγραφος 4, το άρθρο 4 παράγραφος 5, το άρθρο 9 παράγραφος 4 και το άρθρο 15 παράγραφος 4 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφοι 4 και 5, του άρθρου 9 παράγραφος 4 και του άρθρου 15 παράγραφος 4 αρχίζει να ισχύει εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός [δύο μηνών] από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

### *Άρθρο 17*

#### *Διαδικασία επιτροπής*

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή που συστήνεται κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΧ**

### **ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

### *Άρθρο 18*

#### *Υποβολή εκθέσεων και επανεξέταση*

Η Επιτροπή διενεργεί αξιολόγηση του παρόντος κανονισμού σε σχέση με τους στόχους που επιδιώκει και υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις βασικές διαπιστώσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο [*Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία: 5 έτη μετά την εφαρμογή του κανονισμού*].

### *Άρθρο 19*

#### *Έναρξη ισχύος και εφαρμογή*

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
2. Εφαρμόζεται από [... *Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία: 42 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού*].
3. Ωστόσο, το άρθρο 4 παράγραφος 4, το άρθρο 4 παράγραφος 5 και το άρθρο 4 παράγραφος 6, το άρθρο 7 παράγραφος 4, το άρθρο 9 παράγραφος 4, το άρθρο 11 παράγραφος 6, το άρθρο 13 παράγραφος 9 και το άρθρο 15 παράγραφος 4 εφαρμόζονται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Στρασβούργο,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Η Πρόεδρος*

## ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

### Περιεχόμενα

1.	ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ .....	3
1.1.	Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας .....	3
1.2.	Σχετικοί τομείς πολιτικής.....	3
1.3.	Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά:.....	3
1.4.	Στόχοι.....	3
1.4.1.	Γενικοί στόχοι.....	3
1.4.2.	Ειδικοί στόχοι.....	3
1.4.3.	Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις.....	3
1.4.4.	Δείκτες επιδόσεων.....	4
1.5.	Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας .....	4
1.5.1.	Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή εφαρμογή της πρωτοβουλίας .....	4
1.5.2.	Προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης (που μπορεί να προκύπτει από διάφορους παράγοντες, π.χ. οφέλη από τον συντονισμό, ασφάλεια δικαίου, μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ή συμπληρωματικότητα). Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου «προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης» είναι η αξία που απορρέει από την ενωσιακή παρέμβαση και η οποία είναι πρόσθετη σε σχέση με την αξία που θα είχε δημιουργηθεί αν τα κράτη μέλη ενεργούσαν μεμονωμένα. ....	5
1.5.3.	Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος .....	6
1.5.4.	Συμβατότητα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και ενδεχόμενες συνέργειες με άλλα κατάλληλα μέσα.....	7
1.5.5.	Αξιολόγηση των διάφορων διαθέσιμων επιλογών χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των δυνατοτήτων ανακατανομής.....	8
1.6.	Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας.....	8
1.7.	Προβλεπόμενες μέθοδοι εκτέλεσης του προϋπολογισμού .....	8
2.	ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ.....	9
2.1.	Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων .....	9
2.2.	Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου .....	9
2.2.1.	Αιτιολόγηση των τρόπων διαχείρισης, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της προτεινόμενης στρατηγικής ελέγχου	9
2.2.2.	Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους.....	10
2.2.3.	Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων (λόγος του κόστους του ελέγχου προς την αξία των σχετικών κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος (κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο) .....	10

2.3.	Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας .....	10
3.	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ .....	12
3.1.	Τομείς του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται .....	12
3.2.	Εκτιμώμενες δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης στις πιστώσεις .....	13
3.2.1.	Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επιχειρησιακές πιστώσεις	13
3.2.2.	Εκτιμώμενο αποτέλεσμα που χρηματοδοτείται με επιχειρησιακές πιστώσεις .....	16
3.2.3.	Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις διοικητικές πιστώσεις.	18
3.2.4.	Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο.....	20
3.2.5.	Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση .....	20
3.3.	Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα.....	21

## 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

### 1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών

### 1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής

Κινητικότητα και μεταφορές

### 1.3. Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά:

νέα δράση

νέα δράση έπειτα από δοκιμαστικό σχέδιο/προπαρασκευαστική ενέργεια<sup>67</sup>

την παράταση υφιστάμενης δράσης

συγχώνευση ή αναπροσανατολισμό μίας ή περισσότερων δράσεων προς άλλη/νέα δράση

### 1.4. Στόχοι

#### 1.4.1. Γενικοί στόχοι

Ο γενικός στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η δημιουργία κινήτρων για την αλλαγή της συμπεριφοράς των επιχειρήσεων και των πελατών, ώστε να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις υπηρεσίες μεταφορών μέσω της υιοθέτησης και της χρήσης συγκρίσιμων και αξιόπιστων δεδομένων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Η πρωτοβουλία θα συμβάλει στην επίτευξη του ΣΒΑ 13 («ανάληψη επείγουσας δράσης για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και των επιπτώσεών της»), του ΣΒΑ 7 («διασφάλιση της πρόσβασης σε οικονομικά προσιτή, αξιόπιστη, βιώσιμη και σύγχρονη ενέργεια για όλους») και του ΣΒΑ 12 («διασφάλιση βιώσιμων μοντέλων κατανάλωσης και παραγωγής»).

#### 1.4.2. Ειδικοί στόχοι

Οι ειδικοί στόχοι του κανονισμού είναι οι εξής:

Διασφάλιση της συγκρισιμότητας των αποτελεσμάτων της λογιστικής καταγραφής των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών·

Διευκόλυνση της υιοθέτησης της λογιστικής καταγραφής των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών στην επιχειρηματική πρακτική.

#### 1.4.3. Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις

Να προσδιοριστούν τα αποτελέσματα που αναμένεται να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους/τις στοχευόμενους/-ες δικαιούχους/ομάδες.

Η πρόταση αναμένεται να βελτιώσει τη συγκρισιμότητα των δεδομένων για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που κοινοποιούνται στην αλυσίδα μεταφορών. Η εν λόγω βελτίωση θα προκύψει από τη χρήση κοινής μεθοδολογίας αναφοράς, επακριβών δεδομένων εισόδου και την κατηγορηματική και σαφή κοινοποίηση.

<sup>67</sup> Όπως αναφέρεται στο άρθρο 58 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

Η πρόταση αναμένεται, επίσης, να αυξήσει τη χρήση της λογιστικής καταγραφής των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τους οικονομικούς φορείς και άλλες σχετικές οντότητες με σκοπό τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών.

#### 1.4.4. Δείκτες επιδόσεων

*Να προσδιοριστούν οι δείκτες για την παρακολούθηση της προόδου και των επιτευγμάτων.*

Η αποτελεσματικότητα του προτεινόμενου κανονισμού όσον αφορά τον ειδικό στόχο 1 θα καθοριστεί με βάση δείκτες που σχετίζονται με τη συγκρισιμότητα των δεδομένων αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών:

αριθμός εξωτερικών βάσεων δεδομένων προκαθορισμένων τιμών που υποβάλλονται στον έλεγχο ποιότητας,

αριθμός οντοτήτων που υποβάλλονται στην επαλήθευση των δεδομένων και των διαδικασιών.

Η αποτελεσματικότητα του προτεινόμενου κανονισμού όσον αφορά τον ειδικό στόχο 2 θα καθοριστεί με βάση δείκτες που σχετίζονται με την υιοθέτηση της λογιστικής καταγραφής των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών:

αριθμός εταιρειών που καταγράφουν λογιστικά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις υπηρεσίες μεταφορών βάσει του παρόντος κανονισμού,

αριθμός οντοτήτων που υποβάλλονται στην πιστοποίηση των τεχνικών εργαλείων υπολογισμού,

χρήση κεντρικών βάσεων δεδομένων προκαθορισμένων τιμών (πρόσβαση στον δικτυακό τόπο και αιτήσεις),

αριθμός οντοτήτων που χρησιμοποιούν τα εργαλεία πιστοποίησης.

### 1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

#### 1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή εφαρμογή της πρωτοβουλίας

Η πρωτοβουλία θα παράσχει ένα εναρμονισμένο κανονιστικό πλαίσιο για τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών, καθώς και ειδικούς κανόνες για την τόνωση της χρήσης της σε ολόκληρη την αλυσίδα πολυτροπικών μεταφορών. Περιλαμβάνονται:

κοινή μεθοδολογία αναφοράς βάσει του προτύπου EN ISO 14083, με την οποία διασφαλίζεται ότι ο υπολογισμός των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών πραγματοποιείται με τυποποιημένο τρόπο σε ολόκληρο τον κλάδο μεταφορών·

εναρμονισμένη προσέγγιση για τα δεδομένα εισόδου, μέσω της δημιουργίας κινήτρων για τη χρήση πρωτογενών δεδομένων, τη δυνατότητα χρήσης μοντελοποιημένων δεδομένων, τη βελτίωση της αξιοπιστίας, της προσβασιμότητας και της επάρκειας των προκαθορισμένων τιμών (προκαθορισμένες τιμές για την ένταση των εκπομπών και τους συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου) και τη μείωση των αποκλίσεων μεταξύ των εθνικών, περιφερειακών και τομεακών συνόλων δεδομένων·

κατάλληλοι δείκτες μέτρησης για την παραγωγή και την κοινοποίηση των δεδομένων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και κοινοί κανόνες σχετικά με την κοινοποίηση και τη διαφάνεια των αποτελεσμάτων της λογιστικής καταγραφής των εκπομπών·

στήριξη της εφαρμογής της παρούσας πρωτοβουλίας σε διάφορα τμήματα του τομέα των μεταφορών·

κοινό, αναλογικό και αξιόπιστο σύστημα επαλήθευσης των πληροφοριών σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που παράγονται από τις υπηρεσίες μεταφορών, καθώς και των υποκείμενων διαδικασιών υπολογισμού·

κανόνες σχετικά με την ανάπτυξη και τη χρήση τεχνικών εργαλείων υπολογισμού των εκπομπών.

Όλες οι εν λόγω διατάξεις θα πρέπει να είναι πλήρως εφαρμοστέες 42 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Το παρόν νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο αφορά συγκεκριμένα την ανάπτυξη και διαχείριση ενός κοινού περιβάλλοντος προκαθορισμένων τιμών, στο πλαίσιο της εναρμονισμένης προσέγγισης για τα δεδομένα εισόδου. Τα καθήκοντα αυτά θα εκτελεί ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΟΠ), υποστηριζόμενος από το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη» (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). Λεπτομερείς κανόνες σχετικά με την παροχή δεδομένων θα θεσπιστούν στις αντίστοιχες κατ' εξουσιοδότηση πράξεις και τις μελλοντικές συμφωνίες με τον ΕΟΠ. Ο ρόλος του ΕΟΠ θα είναι ο εξής:

Ανάπτυξη και διατήρηση κεντρικής βάσης δεδομένων προκαθορισμένων τιμών για την ένταση των εκπομπών·

Δημιουργία βάσης δεδομένων συντελεστών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου·

Έλεγχος ποιότητας των βάσεων δεδομένων συντελεστών έντασης εκπομπών τρίτων.

- 1.5.2. Προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης (που μπορεί να προκύπτει από διάφορους παράγοντες, π.χ. οφέλη από τον συντονισμό, ασφάλεια δικαίου, μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ή συμπληρωματικότητα). Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου «προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης» είναι η αξία που απορρέει από την ενωσιακή παρέμβαση και η οποία είναι πρόσθετη σε σχέση με την αξία που θα είχε δημιουργηθεί αν τα κράτη μέλη ενεργούσαν μεμονωμένα.

Λόγοι για ανάληψη δράσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο (εκ των προτέρων):

Με την παροχή εναρμονισμένων κανόνων για τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο επίπεδο των υπηρεσιών μεταφορών, η παρούσα πρωτοβουλία είναι ιδιαίτερα συναφής για τις διασυνοριακές δραστηριότητες μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ. Αυτό το επίπεδο εναρμόνισης, το οποίο αφορά τις μεθοδολογικές επιλογές, τα δεδομένα εισόδου και τους κοινούς κανόνες για την επαλήθευση, δεν μπορεί να επιτευχθεί αποτελεσματικά σε ολόκληρη την ΕΕ με την ανάληψη δράσης μόνο από μεμονωμένα κράτη μέλη.

Αναμενόμενη προστιθέμενη αξία της Ένωσης (εκ των υστέρων):

Συνολικά, ο τομέας των μεταφορών της ΕΕ έχει σημαντική διασυνοριακή διάσταση, καθώς διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ελεύθερη ροή ανθρώπων και εμπορευμάτων στην εσωτερική αγορά της ΕΕ. Οι αποδοτικές υπηρεσίες μεταφορών είναι καίριας σημασίας για την κάλυψη της ζήτησης των χρηστών μεταφορών, την

υποστήριξη της ανάπτυξης της οικονομίας της ΕΕ και τη διατήρηση του τρόπου ζωής των πολιτών. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να δοθεί προσοχή στις προκλήσεις που σχετίζονται με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορών, οι οποίες εξακολουθούν να αυξάνονται λόγω της αύξησης της εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης στο ευρωπαϊκό δίκτυο. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός έχει σχεδιαστεί ως βασικός παράγοντας προκειμένου η κοινότητα μεταφορών να διευκολύνει την πράσινη μετάβαση. Η πρωτοβουλία θα συμβάλει στη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε όλα τα τμήματα του τομέα μεταφορών και τους τρόπους μεταφοράς, καθώς και σε όλα τα εθνικά δίκτυα. Με την πρόβλεψη για τη βελτίωση της διαφάνειας σχετικά με τις επιδόσεις των υπηρεσιών μεταφορών και με την υποστήριξη της χρήσης δεδομένων για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου με σκοπό συγκεκριμένες επιλογές μεταφοράς, θα έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία κινήτρων για πιο βιώσιμες λύσεις και καινοτομία. Οποιοσδήποτε προσεγγίσεις σε εθνικό επίπεδο θα είναι ιδιαίτερα αντιπαραγωγικές για την επίτευξη των εν λόγω στόχων, καθώς ενέχουν σημαντικό κίνδυνο αντικρουόμενων απαιτήσεων και ανακόλουθων μεθοδολογιών και δεδομένων. Οι εν λόγω αποκλίνουσες προσεγγίσεις θα αυξήσουν το κόστος και θα δημιουργήσουν περιττό φόρτο για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται μεταξύ διαφόρων κρατών μελών.

### 1.5.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Η πρωτοβουλία «CountEmissions EU» είναι μια νέα πρωτοβουλία που βασίζεται σε διάφορες προσπάθειες τόσο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσο και του κλάδου προς την κατεύθυνση ενός εναρμονισμένου μεθοδολογικού πλαισίου. Μεταξύ 2011 και 2019, δύο διαδοχικά χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα, το «Carbon Footprint of Freight Transport» (COFRET) στο πλαίσιο του ΠΠ7 και το «Logistics Emissions Accounting & Reduction Network» (LEARN) στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων 2020»), αφορούσαν τον υπολογισμό, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις υπηρεσίες μεταφορών και αποσκοπούσαν στην ανάπτυξη μιας παγκόσμιας μεθόδου. Οι προσπάθειες αυτές δρομολόγησαν συντονισμένη δράση προς την κατεύθυνση της δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου και προσαρμοσμένου προτύπου στο επίπεδο του Διεθνούς Οργανισμού Τυποποίησης (ISO). Το νέο αυτό πρότυπο, που αναφέρεται ως ISO 14083, δημοσιεύτηκε από τον ISO τον Μάρτιο του 2023 και ως ισοδύναμο ευρωπαϊκό πρότυπο EN ISO 14083:2023 από το CEN. Το πρότυπο βασίζεται, μεταξύ άλλων, στο ευρωπαϊκό πρότυπο EN 16258:2012 και στο πρωτόκολλο για τα αέρια του θερμοκηπίου.

Ειδικές μεθοδολογίες για τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου υπάρχουν, επίσης, στα διάφορα τμήματα του τομέα μεταφορών, ιδίως στις εμπορευματικές μεταφορές. Σε πολλές περιπτώσεις, αποτελούν μέρος ευρύτερων προγραμμάτων μεταφορών οικολογικού προσανατολισμού ή άλλων πρωτοβουλιών που προωθούν τις αποδοτικές δραστηριότητες μεταφορών χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Σε αυτά περιλαμβάνονται, για παράδειγμα, το πλαίσιο «Global Logistics Emissions Council» (GLEC) με πρωτοβουλία του κλάδου, το πρόγραμμα ιδιωτικού-δημόσιου τομέα «SmartWay» των ΗΠΑ και το πρόγραμμα «Topsector Logistics» για τη συνεργασία μεταξύ της ολλανδικής κυβέρνησης και των επιχειρήσεων.

Επιπλέον, υπάρχουν πολυάριθμες μέθοδοι και απαιτήσεις λογιστικής καταγραφής των εκπομπών με βάση τον τρόπο μεταφοράς που αναπτύσσονται είτε από τις ίδιες τις βιομηχανίες είτε δρομολογούνται από δημόσιες αρχές στο πλαίσιο ειδικών

νομοθετικών πλαισίων. Στις θαλάσσιες μεταφορές, για παράδειγμα, υπάρχει η ομάδα εργασίας «Clean Cargo», μια πρωτοβουλία μεταξύ επιχειρήσεων για θαλάσσιες μεταφορές σε εμπορευματοκιβώτια. Επίσης, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) ενέκρινε υποχρεωτικό σύστημα συλλογής δεδομένων για μαζούτ (DCS) για τη διεθνή ναυτιλία, βάσει του οποίου απαιτείται από τα πλοία να συλλέγουν και να υποβάλλουν σχετικά δεδομένα σε κοινή βάση δεδομένων. Όσον αφορά τις αερομεταφορές, το σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation – CORSIA) που ανέπτυξε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) παρέχει μια μέθοδο για τον υπολογισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> στο επίπεδο των πτήσεων. Ο ΔΟΠΑ και η Διεθνής Ένωση αεροπορικών Μεταφορών (IATA) δημιούργησαν επίσης πρότυπα για τον τομέα των αερομεταφορών στα οποία καθορίζεται με μεγαλύτερη λεπτομέρεια ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να αναφέρονται οι εκπομπές ανά επιβάτη και ανά τόνο εμπορευμάτων.

Σε εθνικό επίπεδο, ο Γαλλικός Κώδικας Μεταφορών απαιτεί όλες οι οντότητες που παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών στην αγορά (εμπορευμάτων και επιβατών, συμπεριλαμβανομένων όλων των τρόπων μεταφοράς) να υπολογίζουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου για κάθε υπηρεσία που αναχωρεί από και/ή καταλήγει στη Γαλλία, βάσει ειδικής μεθοδολογίας. Ο Γαλλικός Κώδικας Μεταφορών προβλέπει επίσης ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές θα πρέπει να υποβάλλονται στα σχετικά μέρη, πρόβλεψη η οποία είναι η μοναδική υποχρεωτική απαίτηση στο είδος της στην ΕΕ.

*1.5.4. Συμβατότητα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και ενδεχόμενες συνέργειες με άλλα κατάλληλα μέσα*

Ο προτεινόμενος κανονισμός αποτελεί βασικό παραδοτέο της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με μια στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, στην οποία καθορίζεται το όραμα της ΕΕ για το σύστημα μεταφορών του μέλλοντος. Στη στρατηγική ανακοινώθηκε ότι η Επιτροπή σκοπεύει να δημιουργήσει ένα πλαίσιο της ΕΕ για την εναρμονισμένη μέτρηση των εκπομπών στον τομέα των μεταφορών και της εφοδιαστικής (βάσει του εμβληματικού τομέα 5 - Τιμολόγηση του άνθρακα και παροχή καλύτερων κινήτρων στους χρήστες).

Ο κανονισμός θα δημιουργήσει συνέργειες με άλλες νομοθετικές πράξεις του κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ που αφορούν τα πλαίσια μείωσης των εκπομπών, τα πρότυπα καυσίμων και εκπομπών, τη βελτίωση της διαφάνειας για τους χρήστες και την ενίσχυση των δικαιωμάτων των καταναλωτών. Οι σχέσεις αυτές αφορούν καταρχήν τη χρήση δεδομένων εισόδου και μεθόδων λογιστικής καταγραφής των εκπομπών, καθώς και τις απαιτήσεις που σχετίζονται με τη σαφή κοινοποίηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών. Στις εν λόγω νομοθετικές πράξεις περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων: ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757, η οδηγία 2003/87/ΕΚ, COM(2021) 550, COM(2022) 222, COM(2021) 561, COM(2021) 562, ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242, ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 και η οδηγία 2005/29/ΕΚ.

Η πρόταση είναι συμβατή με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο. Τα καθήκοντα που ανατίθενται στον ΕΟΠ θα απαιτήσουν τη σύναψη συμφωνίας συνεισφοράς που καλύπτει την αρχική περίοδο εφαρμογής του κανονισμού έως το 2027, καθώς και την επακόλουθη μακροπρόθεσμη διάθεση πόρων για τη συντήρηση και την επικαιροποίηση των βάσεων δεδομένων προκαθορισμένων τιμών και την οργάνωση του ελέγχου ποιότητας για τρίτους παρόχους βάσεων δεδομένων.

1.5.5. Αξιολόγηση των διάφορων διαθέσιμων επιλογών χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των δυνατοτήτων ανακατανομής

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της παρούσας πρότασης αντιμετωπίζονται ως επί το πλείστον βάσει του παρόντος νομοθετικού δημοσιονομικού δελτίου. Από την άποψη των δαπανών, οι συγκεκριμένες δημοσιονομικές επιπτώσεις της παρούσας πρωτοβουλίας περιορίζονται σε πιστώσεις για το τμήμα ανθρώπινων πόρων και την απαραίτητη ανάπτυξη του συστήματος ΤΠ για την υποστήριξη της δημιουργίας και της συντήρησης των βάσεων δεδομένων, καθώς και των ελέγχων ποιότητας τρίτων. Πρόκειται για νέα καθήκοντα του ΕΟΠ που θα καταστούν σταδιακά μόνιμα, ενώ τα υφιστάμενα καθήκοντα δεν θα μειωθούν ούτε θα καταργηθούν εν μέρει. Η ανάγκη πρόσθετων πόρων μετά την περίοδο της αρχικής δημιουργίας, από το 2028 και μετά, θα εξεταστεί στο πλαίσιο της επικείμενης αξιολόγησης των πόρων του ΕΟΠ και θα καλυφθεί από την επιχορήγηση της ΕΕ προς τον Οργανισμό (μέσω αντισταθμιστικής μείωσης, κατά περίπτωση, των προγραμματισμένων δαπανών στο πλαίσιο του LIFE ή άλλων εφαρμοστέων γραμμών του προϋπολογισμού για τη χρηματοδότηση του ΕΟΠ), χωρίς να θίγεται η μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας

περιορισμένη διάρκεια

- με ισχύ από [HH/MM]ΕΕΕΕ έως [HH/MM]ΕΕΕΕ
- Δημοσιονομικές επιπτώσεις από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ για πιστώσεις αναλήψεων υποχρεώσεων και από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ για πιστώσεις πληρωμών.
- απεριόριστη διάρκεια
- Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το 2025 έως το 2027,
- και στη συνέχεια πλήρης εφαρμογή, όταν τα καθήκοντα θα περιληφθούν στη νέα εντολή του ΕΟΠ.

1.7. Προβλεπόμενες μέθοδοι εκτέλεσης του προϋπολογισμού<sup>68</sup>

Άμεση διαχείριση από την Επιτροπή

- από τις υπηρεσίες της, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού της στις αντιπροσωπείες της Ένωσης,
- από τους εκτελεστικούς οργανισμούς

Επιμερισμένη διαχείριση με τα κράτη μέλη

Έμμεση διαχείριση με ανάθεση καθηκόντων εκτέλεσης του προϋπολογισμού:

- σε τρίτες χώρες ή οργανισμούς που αυτές έχουν ορίσει,
- σε διεθνείς οργανισμούς και στις οργανώσεις τους (να προσδιοριστούν),
- στην ΕΤΕπ και στο Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων,

<sup>68</sup> Οι λεπτομέρειες σχετικά με τις μεθόδους εκτέλεσης του προϋπολογισμού, καθώς και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό, είναι διαθέσιμες στον ιστότοπο BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- στους οργανισμούς που αναφέρονται στα άρθρα 70 και 71 του δημοσιονομικού κανονισμού,
  - σε οργανισμούς δημοσίου δικαίου,
  - σε οργανισμούς που διέπονται από ιδιωτικό δίκαιο και έχουν αποστολή δημόσιας υπηρεσίας, στον βαθμό που παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις,
  - σε οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο κράτους μέλους, στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και οι οποίοι παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις,
  - σε φορείς ή πρόσωπα επιφορτισμένα με την εφαρμογή συγκεκριμένων δράσεων στην ΚΕΠΠΑ βάσει του τίτλου V της ΣΕΕ και τα οποία προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη.
- *Αν αναφέρονται περισσότεροι του ενός τρόποι διαχείρισης, να διευκρινιστούν στο τμήμα «Παρατηρήσεις».*

#### Παρατηρήσεις

A.A.

## 2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

### 2.1. Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

*Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι.*

Η Επιτροπή θα είναι συνολικά υπεύθυνη για την εφαρμογή του προτεινόμενου κανονισμού, καθώς και για την υποβολή εκθέσεων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή και τη συμμόρφωση.

Ο ΕΟΠ θα υποβάλλει εκθέσεις σε τακτική βάση σχετικά με την εφαρμογή των συμφωνιών συνεισφοράς και των σχετικών δράσεων.

Απαιτείται η συλλογή δεδομένων από διάφορες πηγές, μεταξύ άλλων από αρχές των κρατών μελών. Τις δραστηριότητες συλλογής δεδομένων συντονίζει ο ΕΟΠ.

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής θα παρακολουθούν την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα της πρωτοβουλίας αυτής μέσω σειράς δράσεων και ενός συνόλου βασικών δεικτών που θα μετρούν την πρόοδο προς την επίτευξη των στόχων. Πέντε έτη μετά την παρέλευση της ημερομηνίας εφαρμογής της νομοθεσίας, οι υπηρεσίες της Επιτροπής θα πρέπει να διενεργήσουν αξιολόγηση για να επαληθεύσουν σε ποιον βαθμό έχουν επιτευχθεί οι στόχοι της πρωτοβουλίας.

### 2.2. Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου

#### 2.2.1. Αιτιολόγηση των τρόπων διαχείρισης, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της προτεινόμενης στρατηγικής ελέγχου

Η Επιτροπή θα συνεπικουρείται από τον ΕΟΠ για την εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού, ιδίως όσον αφορά την ανάπτυξη και συντήρηση κεντρικής βάσης δεδομένων προκαθορισμένων τιμών για την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, τη δημιουργία βάσης δεδομένων συντελεστών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τον έλεγχο ποιότητας βάσεων δεδομένων τρίτων. Ο ΕΟΠ είναι ο πλέον κατάλληλος για να εκτελεί τα εν λόγω καθήκοντα, καθότι απαιτείται αυξημένη εμπειρογνωσία στη διαχείριση και εναρμόνιση των περιβαλλοντικών δεδομένων, καθώς και εις βάθος κατανόηση πολύπλοκων τεχνικών θεμάτων που σχετίζονται με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών,

γεγονός που δικαιολογεί την έμμεση διαχείριση. Στο πλαίσιο των στρατηγικών ελέγχου της ΓΔ MOVE θα παρακολουθείται η εφαρμογή του κανονισμού και τα αποτελέσματά του. Η ΓΔ Περιβάλλοντος, στο πλαίσιο της εκ μέρους της εποπτείας των αποκεντρωμένων οντοτήτων, και ο ΕΟΠ θα εφαρμόσουν τις αντίστοιχες στρατηγικές ελέγχου στις εν λόγω δαπάνες.

- 2.2.2. *Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους*

Παρότι η Επιτροπή θα είναι συνολικά υπόλογη για την εφαρμογή του προτεινόμενου κανονισμού, καθώς και για την υποβολή εκθέσεων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή και τη συμμόρφωση με αυτόν, ο ΕΟΠ θα είναι υπεύθυνος για την εκτέλεση των προσδιορισθέντων καθηκόντων και τη λειτουργία, καθώς και για την εφαρμογή του οικείου πλαισίου εσωτερικού ελέγχου. Θα χρειαστεί να αναπτύξει εργαλεία και δομοστοιχεία ΤΠ, καθώς και να παρέχει ελέγχους ποιότητας σε βάσεις δεδομένων τρίτων.

Ο ΕΟΠ, ένας αυτόνομος οργανισμός της ΕΕ, έχει την ευθύνη να δημιουργήσει τα κατάλληλα συστήματα ελέγχου για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με τους 5 στόχους εσωτερικού ελέγχου, δηλαδή τη νομιμότητα και την κανονικότητα, την εκτέλεση των εργασιών του, την αποτροπή των περιπτώσεων απάτης, την προστασία των περιουσιακών στοιχείων και την πιστή και πραγματική υποβολή εκθέσεων. Οι πρόσθετοι πόροι που τίθενται στη διάθεση του ΕΕΑ θα καλύπτονται από το σύστημα εσωτερικού ελέγχου και διαχείρισης κινδύνου του ΕΕΑ, το οποίο ευθυγραμμίζεται με τα σχετικά διεθνή πρότυπα και περιλαμβάνει ειδικούς ελέγχους για την πρόληψη σύγκρουσης συμφερόντων και τη διασφάλιση της προστασίας των πληροφοριοδοτών δημοσίου συμφέροντος.

Η ΓΔ Περιβάλλοντος θα εφαρμόζει τους ελέγχους που σχετίζονται με την εκ μέρους της εποπτεία του ΕΟΠ ως αποκεντρωμένου οργανισμού. Δεν προσδιορίστηκαν συγκεκριμένοι κίνδυνοι σε σχέση με την εκτέλεση του συμπληρωματικού προϋπολογισμού που θα χορηγηθεί στον ΕΟΠ.

- 2.2.3. *Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων (λόγος του κόστους του ελέγχου προς την αξία των σχετικών κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος (κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο)*

Ο κίνδυνος σφάλματος κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο αναμένεται να μην υπερβεί το 2 %.

Ο ΕΟΠ έχει την πλήρη ευθύνη για την εκτέλεση του προϋπολογισμού του, ενώ η ΓΔ Περιβάλλοντος είναι υπεύθυνη για την τακτική καταβολή των συνεισφορών που καθορίζονται από την αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή. Τα πρόσθετα καθήκοντα που προκύπτουν από τον προτεινόμενο κανονισμό δεν αναμένεται να επισύρουν σημαντικούς πρόσθετους ελέγχους. Ως εκ τούτου, το κόστος ελέγχου για τη ΓΔ MOVE (υπολογιζόμενο με βάση την αξία των κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και τη ΓΔ Περιβάλλοντος αναμένεται να παραμείνει σταθερό.

- 2.3. **Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας**

*Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας, π.χ. στη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης.*

Πέραν των ελέγχων που απορρέουν από τη στρατηγική ελέγχων και αναφέρονται ανωτέρω, η δράση υπόκειται σε ενδεδειγμένο έλεγχο από την Υπηρεσία Εσωτερικού Λογιστικού Ελέγχου, υπό την ιδιότητά της ως εσωτερικού ελεγκτή της Επιτροπής και των αποκεντρωμένων οργανισμών, καθώς και του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, υπό την ιδιότητά του ως εξωτερικού ελεγκτή των θεσμικών οργάνων της ΕΕ.

Οι συμφωνίες συνεισφοράς μεταξύ της Επιτροπής και του ΕΟΠ θα περιλαμβάνουν ειδικές διατάξεις που θα διασφαλίζουν ότι οι ελεγκτές και, εάν χρειαστεί, οι διωκτικές αρχές (EPPO, OLAF) έχουν απεριόριστη πρόσβαση στις αναγκαίες πληροφορίες. Επίσης, περιλαμβάνουν τις απαραίτητες διατάξεις που διασφαλίζουν ότι η Επιτροπή ενημερώνεται εγκαίρως σχετικά με κάθε ζήτημα που ενδέχεται να επηρεάσει δυσμενώς την υλοποίηση των δράσεων.

Η Επιτροπή εφαρμόζει στιβαρή στρατηγική καταπολέμησης της απάτης, την CAFS, η οποία τελεί επί του παρόντος υπό επανεξέταση. Η ΓΔ MOVE/ΓΔ Περιβάλλοντος συμπληρώνουν τις εν λόγω τοπικές στρατηγικές καταπολέμησης της απάτης που καλύπτουν δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο αρμοδιοτήτων τους.

Ο ΕΟΠ, ένας αυτόνομος οργανισμός της ΕΕ, έχει την ευθύνη να εφαρμόζει στρατηγική καταπολέμησης της απάτης και να διασφαλίζει την προστασία των συμφερόντων της ΕΕ

Ο προτεινόμενος κανονισμός περιλαμβάνει διατάξεις που αποσκοπούν ειδικά στην πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας. Οι φορείς αξιολόγησης της συμμόρφωσης που είναι επιφορτισμένοι με την επαλήθευση θα πρέπει να διαπιστεύονται από τους εθνικούς φορείς διαπίστευσης. Η επαλήθευση των δεδομένων και των διαδικασιών υπολογισμού των δεδομένων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου βασίζονται σε ειδικούς κανόνες αξιολόγησης της συμμόρφωσης που θεσπίζονται από την ΕΕ μέσω του δευτερογενούς δικαίου και αναλαμβάνεται από φορέα επαλήθευσης που είναι διαπιστευμένος από εθνικούς φορείς διαπίστευσης που έχουν οριστεί από τα κράτη μέλη δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008.

### 3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

#### 3.1. Τομείς του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

- Υφιστάμενες γραμμές του προϋπολογισμού

*Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού.*

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΠ <sup>69</sup>	χωρών ΕΖΕΣ <sup>70</sup>	υποψήφιων προς ένταξη χωρών και δυνάμει υποψήφιων χωρών <sup>71</sup>	άλλων τρίτων χωρών	άλλα έσοδα για ειδικό προορισμό
1	02 20 04 01	ΔΠ.	OXI	OXI	OXI	OXI

- Νέες γραμμές του προϋπολογισμού των οποίων έχει ζητηθεί η δημιουργία

*Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού.*

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΠ	χωρών ΕΖΕΣ	υποψήφιων προς ένταξη χωρών και δυνάμει υποψήφιων χωρών	άλλων τρίτων χωρών	άλλα έσοδα για ειδικό προορισμό
	[XX.YY.YY.YY]		ΝΑΙ/ΟΧΙ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ

<sup>69</sup> ΔΠ = Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.

<sup>70</sup> ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

<sup>71</sup> Υποψήφιες χώρες και, κατά περίπτωση, δυνάμει υποψήφια μέλη της ΕΕ από τα Δυτικά Βαλκάνια.

### 3.2. Εκτιμώμενες δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης στις πιστώσεις

#### 3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επιχειρησιακές πιστώσεις

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

<b>Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>	1	Ενιαία αγορά, καινοτομία και ψηφιακή οικονομία
---	---	--

ΓΔ MOVE			Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	ΣΥΝΟΛΟ
• Επιχειρησιακές πιστώσεις						
Γραμμή προϋπολογισμού 02 20 04 01	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)	0,600			<b>0,600</b>
	Πληρωμές	(2α)	0,200	0,200	0,200	<b>0,600</b>
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων <sup>72</sup>						
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)				
<b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ MOVE</b>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1 β+3	0,600			<b>0,600</b>
	Πληρωμές	=2α+2 β +3	0,200	0,2005	0,200	<b>0,600</b>

Η ανάγκη πρόσθετων πόρων από το 2028 έως το 2050 για τον ΕΟΠ, εκτιμώμενη ως 1 ΠΙΑ (διαθέσιμο καθ' όλη την αναφερόμενη περίοδο) και 6,3 εκατ. EUR (για την κάλυψη του κόστους καθ' όλη την αναφερόμενη περίοδο), θα εξεταστεί στο πλαίσιο της συνεχιζόμενης αξιολόγησης των

<sup>72</sup> Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

πόρων του ΕΟΠ και θα καλυφθεί από την επιχορήγηση της ΕΕ προς τον Οργανισμό (μέσω αντισταθμιστικής μείωσης, κατά περίπτωση, των προγραμματισμένων δαπανών στο πλαίσιο του LIFE ή άλλων εφαρμοστέων γραμμών του προϋπολογισμού για τη χρηματοδότηση του ΕΟΠ), χωρίς να θίγεται η μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,600				<b>0,600</b>
	Πληρωμές	(5)	0,200	0,200	0,200		<b>0,600</b>
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)					
<b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 1</b> του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+ 6	0,600				<b>0,600</b>
	Πληρωμές	=5+ 6	0,200	0,200	0,200		<b>0,600</b>

**Αν η πρόταση/προτοβουλία επηρεάζει περισσότερους του ενός επιχειρησιακούς τομείς, επαναλάβετε το ανωτέρω τμήμα:**

• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων (όλοι οι επιχειρησιακοί τομείς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)								
	Πληρωμές	(5)								
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων (όλοι οι επιχειρησιακοί τομείς)		(6)								
<b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 6</b> του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ποσό αναφοράς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+ 6								
	Πληρωμές	=5+ 6								

<b>Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>	<b>7</b>	«Διοικητικές δαπάνες»
---	----------	-----------------------

Αυτό το τμήμα πρέπει να συμπληρωθεί με «στοιχεία διοικητικού χαρακτήρα του προϋπολογισμού» τα οποία θα εισαχθούν, πρώτα, στο [παράρτημα του νομοθετικού δημοσιονομικού δελτίου](#) (παράρτημα 5 της απόφασης της Επιτροπής σχετικά με τους εσωτερικούς κανόνες για την εκτέλεση του τμήματος του γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορά την Επιτροπή), που τηλεφορτώνεται στο DECIDE για διωρησιακή διαβούλευση.

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)		ΣΥΝΟΛΟ
ΓΔ MOVE								
• Ανθρώπινοι πόροι								
• Άλλες διοικητικές δαπάνες								
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ &lt;.....&gt;</b>								
		Πιστώσεις						

<b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>	(Σύνολο αναλήψεων υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	ΣΥΝΟΛΟ
<b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	0,600			<b>0,600</b>
	Πληρωμές	0,200	0,200	0,200	<b>0,600</b>

Η ανάγκη πρόσθετων πόρων από το 2028 έως το 2050 για τον ΕΟΠ, εκτιμώμενη ως 1 ΠΙΑ (διαθέσιμο καθ' όλη την αναφερόμενη περίοδο) και 6,3 εκατ. EUR (για την κάλυψη του κόστους καθ' όλη την αναφερόμενη περίοδο), θα εξεταστεί στο πλαίσιο της συνεχιζόμενης αξιολόγησης των πόρων του ΕΟΠ και θα καλυφθεί από την επιχορήγηση της ΕΕ προς τον Οργανισμό (μέσω αντισταθμιστικής μείωσης, κατά περίπτωση, των προγραμματισμένων δαπανών στο πλαίσιο του LIFE ή άλλων εφαρμοστέων γραμμών του προϋπολογισμού για τη χρηματοδότηση του ΕΟΠ), χωρίς να θίγεται η μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

### 3.2.2. Εκτιμώμενο αποτέλεσμα που χρηματοδοτείται με επιχειρησιακές πιστώσεις

Πιστώσεις αναλήψεων υποχρεώσεων σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα ↓			Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)										ΣΥΝΟΛΟ			
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ																			
	Είδος <sup>73</sup>	Μέσο κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Συνολικός αριθ.	Συνολικός κόστος
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 <sup>74</sup> ...																				
- Αποτέλεσμα																				
- Αποτέλεσμα																				
- Αποτέλεσμα																				
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1																				
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2 ...																				
- Αποτέλεσμα																				

<sup>73</sup> Τα αποτελέσματα είναι τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που θα παρασχεθούν (π.χ.: αριθμός ανταλλαγών φοιτητών που θα χρηματοδοτηθούν, αριθμός χλμ. οδών που θα κατασκευαστούν, κ.λπ.).

<sup>74</sup> Όπως περιγράφεται στο σημείο 1.4.2. «Ειδικό στόχοι ...»

Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 2																
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>																

### 3.2.3. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις διοικητικές πιστώσεις

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως εξηγείται κατωτέρω:

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N <sup>75</sup>	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	ΣΥΝΟΛΟ
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	--------

<b>ΤΟΜΕΑΣ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>							
Ανθρώπινοι πόροι							
Άλλες διοικητικές δαπάνες							
<b>Μερικό σύνολο του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>							

<b>Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7<sup>76</sup> του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>							
Ανθρώπινοι πόροι							
Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα							
<b>Μερικό σύνολο εκτός του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>							

<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>							
---------------	--	--	--	--	--	--	--

Οι απαιτούμενες πιστώσεις για ανθρώπινους πόρους και άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα θα καλυφθούν από τις πιστώσεις της ΓΔ που έχουν ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχουν ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ, οι οποίες θα συμπληρωθούν, αν χρειαστεί, με τυχόν πρόσθετα κονδύλια που μπορεί να χορηγηθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

<sup>75</sup> Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

<sup>76</sup> Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «BA»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

### 3.2.3.1. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

*Εκτίμηση η οποία πρέπει να εκφράζεται σε μονάδες ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης*

	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	Έτος N +3	Na εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)		
<b>• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπάλληλων)</b>							
20 01 02 01 (στην έδρα και στις αντιπροσωπείες της Επιτροπής)							
20 01 02 03 (αντιπροσωπείες της ΕΕ)							
01 01 01 01 (έμμεση έρευνα)							
01 01 01 11 (άμεση έρευνα)							
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)							
<b>• Εξωτερικό προσωπικό σε μονάδα ισοδύναμου πλήρους απασχόλησης: ΠΙΑ)<sup>77</sup></b>							
20 02 01 (AC, END, INT από το συνολικό κονδύλιο)	0	0	0				
20 02 03 (AC, AL, END, INT και JPD στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)							
<b>XX 01 xx yy zz <sup>78</sup></b>	- στην έδρα						
	- στις αντιπροσωπείες της ΕΕ						
01 01 01 02 (AC, END, INT - έμμεση έρευνα)							
01 01 01 12 (AC, END, INT - άμεση έρευνα)							
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)							
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>0</b>						

**XX** είναι ο σχετικός τομέας πολιτικής ή ο σχετικός τίτλος του προϋπολογισμού.

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχει ανακατανομηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ, το οποίο θα συμπληρωθεί, αν χρειαστεί, με τυχόν πρόσθετους πόρους που μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	
Εξωτερικό προσωπικό	

<sup>77</sup> AC = Συμβασιούχος υπάλληλος· AL = Τοπικός υπάλληλος· END = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας· INT = Προσωρινό προσωπικό· JPD = Νέος επαγγελματίας σε αντιπροσωπεία της ΕΕ.

<sup>78</sup> Επιμέρους ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού που καλύπτεται από επιχειρησιακές πιστώσεις (πρώην γραμμές «ΒΑ»).

### 3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

- ✓ μπορεί να χρηματοδοτηθεί εξ ολοκλήρου με ανακατανομή εντός του οικείου τομέα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ΠΔΠ).

Η παρούσα δράση χρηματοδοτείται από τη γραμμή προϋπολογισμού για τη στήριξη της πολιτικής μεταφορών (02 20 04 01) η οποία, μεταξύ άλλων, στηρίζει δραστηριότητες για την ανάπτυξη και τη συντήρηση εργαλείων ΤΟ και βάσεων δεδομένων και τη συλλογή των αναγκαίων δεδομένων για τον τομέα των μεταφορών. Η ανάγκη πρόσθετων πόρων από το 2028 και μετά για τον ΕΟΠ (1 ΠΙΑ) θα εξεταστεί στο πλαίσιο της συνεχιζόμενης αξιολόγησης των πόρων του ΕΟΠ, χωρίς να θίγεται η μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

- συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση του αδιάθετου περιθωρίου στο πλαίσιο του αντίστοιχου τομέα του ΠΔΠ και/ή τη χρήση ειδικών μηχανισμών, όπως ορίζεται στον κανονισμό για το ΠΔΠ.

Να εξηγηθούν οι απαιτούμενες ενέργειες και να προσδιοριστούν οι σχετικοί τομείς και οι σχετικές γραμμές του προϋπολογισμού, τα αντίστοιχα ποσά και οι μηχανισμοί που προτείνεται να χρησιμοποιηθούν.

- συνεπάγεται την αναθεώρηση του ΠΔΠ.

Να εξηγηθούν οι απαιτούμενες ενέργειες και να προσδιοριστούν οι σχετικοί τομείς και οι σχετικές γραμμές του προϋπολογισμού, καθώς και τα αντίστοιχα ποσά.

### 3.2.5. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

- ✓ δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτους
- προβλέπει τη συγχρηματοδότηση από τρίτους που εκτιμάται κατωτέρω:

Πιστώσεις σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N <sup>79</sup>	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			Σύνολο
Προσδιορισμός του φορέα συγχρηματοδότησης								
ΣΥΝΟΛΟ συγχρηματοδοτούμενων πιστώσεων								

<sup>79</sup>

Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

### 3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τις δημοσιονομικές επιπτώσεις που περιγράφονται κατωτέρω:
  - στους ιδίους πόρους
  - στα λοιπά έσοδα
  - Να αναφερθεί αν τα έσοδα προορίζονται για γραμμές δαπανών

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας <sup>80</sup>					Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	
		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3			
Άρθρο .....								

Ως προς τα έσοδα «για ειδικό προορισμό», να προσδιοριστούν οι γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται.

--

Άλλες παρατηρήσεις (π.χ. μέθοδος/τύπος για τον υπολογισμό των επιπτώσεων στα έσοδα ή τυχόν άλλες πληροφορίες).

<sup>80</sup> Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ιδίους πόρους (δασμούς, εισφορές ζάχαρης), τα αναγραφόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 20 % για έξοδα είσπραξης.