

Bruxelles, 14. srpnja 2023.
(OR. en)

11821/23

Međuinstitucijski predmet:
2023/0266(COD)

TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185

PRIJEDLOG

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	12. srpnja 2023.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2023) 441 final
Predmet:	Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o obračunavanju emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2023) 441 final.

Priloženo: COM(2023) 441 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 11.7.2023.
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o obračunavanju emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza

(Tekst značajan za EGP)

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

OBRAZLOŽENJE

- Razlozi i ciljevi prijedloga

Obračunavanje emisija stakleničkih plinova metoda je koja se u raznim gospodarskim sektorima koristi za dobivanje podataka o emisijama stakleničkih plinova iz određenih djelatnosti poduzeća i pojedinaca. U prometnom sektoru transparentne informacije o emisijama iz usluga prijevoza omogućuju korisnicima da donose informirane odluke i utječu na poslovne odluke subjekata koji organiziraju i pružaju takve usluge na tržištu. Dostupnost pouzdanih podataka o emisijama može potaknuti povećanje održivosti, inovacije i promjenu ponašanja tako da se više odabiru održive vrste prijevoza. Koristi i dodana vrijednost obračunavanja emisija vidljive su iz rezultata postojećih sustava praćenja i izvješćivanja o emisijama u EU-u i izvan njega¹.

Da bi se iskoristio potencijal obračunavanja emisija stakleničkih plinova u prometu, izračuni na kojima se temelji moraju biti usporedivi i točni i u njima se u obzir moraju uzimati posebne značajke pojedinačnih usluga prijevoza. Stoga bi emisije trebalo kvantificirati primjenom znanstveno utemeljenog, detaljnog i usklađenog metodološkog pristupa.

Međutim, trenutačno ne postoji općeprihvaćen okvir za obračunavanje emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza². Za kvantificiranje tih emisija dionici u prometnom sektoru na izbor imaju razne norme, metodologije, alate za izračun te baze podataka i skupove podataka o zadanim vrijednostima emisija. To često dovodi do znatnih razlika u rezultatima, što ugrožava usporedivost podataka o emisijama stakleničkih plinova na tržištu i rezultira pružanjem netočnih i zavaravajućih informacija o emisijama povezanim s određenom uslugom prijevoza. Osim toga, postoji rizik da će se birati metode obračunavanja emisija i zadani podaci koji daju najpovoljnije rezultate za određeni subjekt. Tako se stvaraju uvjeti za manipulativni zeleni marketing³ te se korisnicima mogu pružiti pogrešni poticaji. S obzirom na općepriзнato nepostojanje standardnog okvira, industrija i nacionalne vlade⁴ u nekoliko su ga navrata pokušavale uspostaviti. Međutim, nijedan od tih pokušaja nije doveo do usklađivanja metoda za obračunavanje emisija stakleničkih plinova ni dosljednog korištenja podataka o stakleničkim plinovima na razini Unije.

U prometnom se sektoru problemom smatra i nedostatak pouzdanih i usporedivih informacija o emisijama stakleničkih plinova iz usluga prijevoza. 80 % ispitanika u otvorenom javnom savjetovanju ukazalo je na raširenost tog problema i smatralo ga značajnim ili vrlo značajnim.

¹ Na primjer, u sektoru prijevoza tereta, EU-ov program [Lean and Green](#) i SAD-ov program [SmartWay](#).

² Usklađene statističke podatke i račune okoliša o emisijama stakleničkih plinova iz svih gospodarskih sektora, uključujući prometni, izrađuju države članice i dostavljaju ih Komisiji u skladu s Uredbom (EU) br. 691/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. srpnja 2011. o europskim ekonomskim računima okoliša ([SL L 192, 22.7.2011., str. 1.–16.](#)). Ti su podaci dostupni na nacionalnoj razini, s raščlambom prema gospodarskim djelatnostima u skladu s klasifikacijom NACE Rev. 2, što znači da se ne uzima u obzir odgovarajuća granularnost podataka kako bi se ublažio navedeni problem.

³ Manipulativni zeleni marketing je praksa poduzeća u okviru koje daju pogrešan pozitivan dojam o svojem (pozitivnom) učinku na okoliš.

⁴ Prvu normu za usluge prijevoza uveo je 2012. [Europski odbor za normizaciju \(CEN\)](#). Normom CEN EN 16258:2012 utvrđuje se zajednička metodologija za izračun i prijavu potrošnje energije i emisija stakleničkih plinova povezanih s bilo kojom uslugom prijevoza. Ta je norma znatno pridonijela usklađivanju postupaka obračunavanja emisija u prometnom sektoru. Međutim, smatralo se da nije dovoljno precizna za pružanje potpuno usporedivih i dosljednih podataka o emisijama iz različitih usluga prijevoza. Ostali primjeri inicijativa za usklađivanje obračunavanja emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza uključuju [članak L. 1431-3 francuskog zakona o prometu](#) i okvir [Globalnog vijeća za emisije iz logistike](#).

Slična su stajališta zabilježena tijekom analize odgovora iz poziva na očitovanje, ciljane ankete među dionicima i rasprava na radionici organiziranih u okviru ove inicijative.

Osim toga, unatoč sve većem interesu dionika iz prometnog sektora za podatke o učinkovitosti tog sektora kad je riječ o stakleničkim plinovima, primjena obračunavanja emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza i dalje je vrlo ograničena. Korisnici usluga prijevoza obično ne dobivaju točne informacije o učinkovitosti usluga prijevoza, a organizatori usluga prijevoza, uključujući prijevoznike, ne izračunavaju sustavno svoje emisije stakleničkih plinova. Nadalje, oni koji izračunavaju emisije uglavnom to čine na razini poduzeća ili vozila i ne mogu generirati podatke o emisijama stakleničkih plinova iz određene usluge prijevoza⁵. Međutim, za djelotvornu potporu i utjecaj na odluke korisnika usluga prijevoza važna je samo potonja vrsta informacija. Procjenjuje se da gotovo 600 000 subjekata u prometnom sektoru u EU-u mjeri svoje emisije stakleničkih plinova (2020.), ali samo njih 21 660 raščlanjuje podatke na razini potrebnoj za utvrđivanje emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza. To je samo 1,2 % od približno 1,8 milijuna subjekata koji samostalno obavljaju prijevozne operacije⁶. Niska stopa obračunavanja emisija stakleničkih plinova zabilježena je uglavnom među mikropoduzećima te malim i srednjim poduzećima (MSP-ovi)⁷, koja čine veliku većinu subjekata koji posluju na tržištu prijevoza u EU-u.

Niska stopa obračunavanja emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza također je tijekom više aktivnosti savjetovanja istaknuta kao problem. U otvorenom je javnom savjetovanju 45 od 56 organizacija (80 %), 61 od 70 osoba (87 %) i 60 od 65 internetskih korisnika (92 %) izjavilo da nemaju dovoljno informacija pri planiranju/organizaciji putovanja, otpreme ili odabira dostave paketa. Osim toga, 26 od 31 ispitanika (84 %) ispitanika u ciljanoj anketi smatralo je da je trenutačna razina obračunavanja niska ili vrlo niska. Kad je riječ o obračunavanju emisija stakleničkih plinova, ciljana anketa pokazala je da 78 % ispitanika (29 od 37) već na neki način mjeri svoje emisije, ali njih samo 35 % (9 od 26) to čini na razini usluga prijevoza. Međutim, taj rezultat možda nije u potpunosti reprezentativan za sve predmetne subjekte jer se čini da je stvarni broj poduzeća koja izračunavaju emisije stakleničkih plinova iz usluga prijevoza znatno niži.

EU je prepoznao potrebu za usklađenim metodološkim okvirom za obračunavanje emisija iz usluga prijevoza. U razdoblju od 2011. do 2019. provedena su dva uzastopna projekta financirana sredstvima EU-a: Ugljični otisak teretnog prometa (COFRET)⁸, kao dio Sedmog okvirnog programa (FP7), i Mreža za obračunavanje i smanjenje emisija iz logistike (LEARN)⁹ u okviru programa Obzor 2020. Ti su projekti bili usmjereni na izračun, izvješćivanje i verifikaciju emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza s ciljem razvoja globalne metodologije. To je pomoglo u uspostavi i razvoju okvira Globalnog vijeća za emisije iz logistike¹⁰ pod vodstvom industrije te su utvrđene koordinirane mjere za izradu sveobuhvatne i prilagođene norme Međunarodne organizacije za normizaciju (ISO)¹¹. ISO je

⁵ Da bi se dobili točni podaci o emisijama stakleničkih plinova iz određene usluge prijevoza (posebno u multimodalnom prijevoznom lancu), potrebno je izračunati emisije svakog pojedinog elementa prijevoznog lanca (prijevozne dionice). Za tu razinu izračuna potrebni su posebni podaci te je ona složenija i skuplja za pojedinačne organizacije.

⁶ Ukupno oko 1,8 milijuna, Ecorys i CE Delft (2023.), potporna studija za procjenu učinka.

⁷ Preporuka Komisije 2003/361/EZ od 6. svibnja 2003. o definiciji mikropoduzeća te malih i srednjih poduzeća (SL L 124, 20.5.2003., str. 36.).

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

⁹ <https://learnproject.net/>

¹⁰ [Centar za pametni prijevoz tereta](#)

¹¹ <https://www.iso.org/home.html>

tu novu normu ISO 14083:2023 objavio u ožujku 2023. Nakon toga ju je CEN prenio kao jednakovrijednu europsku normu EN ISO 14083:2023.

Cilj je ove inicijative prevladati prepreke koje sprečavaju usklađivanje mjerenja i izračuna emisija stakleničkih plinova te olakšati njihovu primjenu u prometnom sektoru. Kao dio inicijative utvrđuje se zajednički regulatorni okvir za obračunavanje emisija stakleničkih plinova iz prometnih usluga u cijelom multimodalnom prijevoznom lancu, čime se osiguravaju jednaki uvjeti za razne vrste prijevoza, prometne segmente i nacionalne mreže u Uniji. Povećana transparentnost u pogledu učinkovitosti raznih usluga trebala bi potaknuti sudionike na tržištu da smanje emisije stakleničkih plinova i povećaju učinkovitost i održivost prometa.

Ovom Uredbom ne uvodi se obveza izvješćivanja o emisijama stakleničkih plinova. Osmišljena je kao potpora drugim, posebnim mjerama industrije i javnih tijela kako bi se olakšala zelena tranzicija. Među tim su mjerama, primjerice, uključivanje klauzula o transparentnosti stakleničkih plinova u ugovore o prijevozu, informiranje putnika o emisijama stakleničkih plinova iz određene usluge i utvrđivanje kriterija povezanih s klimom za postupke zelene nabave i programe zelenog prijevoza. Te se mjere mogu provoditi putem zasebnih, pojedinačnih mehanizama, posebno u odnosima između nadležnih tijela i poduzeća i odnosima među poduzećima, no uvijek moraju biti u skladu s posebnim pravilima o izračunu, potkrepljivanju i priopćavanju emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza kako je utvrđeno u ovoj inicijativi.

Ovdje treba napomenuti i da, iako se ova Uredba odnosi na emisije stakleničkih plinova „od bušotine do kotača” koje proizlaze iz upotrebe vozila i opskrbe vozila energijom¹², prometni sektor stvara i druge negativne učinke. To uključuje emisije tvari koje onečišćuju zrak i buke te posljedični utjecaj na zdravlje i okoliš. Te posljedice nisu obuhvaćene predloženom inicijativom.

Da bi se ciljevi inicijative postigli na odgovarajući način, strukturirana je u sedam glavnih područja politike, koja su opisana u nastavku.

- Metodologija – utvrđivanje zajedničke referentne metodologije kako bi se osiguralo da se emisije stakleničkih plinova iz usluga prijevoza izračunavaju na standardiziran način u cijelom prometnom sektoru.

Referentna metodologija jedan je od glavnih dijelova inicijative i stoga joj je tijekom pripreme posvećena posebna pozornost. Analiziran je niz pristupa, koji su se razlikovali s obzirom na opseg i metodu izračuna emisija stakleničkih plinova i raspodjelu emisija na usluge prijevoza. Stoga je nova norma ISO 14083:2023¹³ odabrana kao u ovom trenutku najrelevantnija i najproporcionalnija za postizanje navedenih ciljeva. Norma ISO 14083:2023 korak je prema utvrđivanju zajedničkog skupa pravila i načela za izračunavanje emisija stakleničkih plinova iz prijevoznih operacija, pri čemu se kvantifikacija provodi „od bušotine do kotača”. Budući da je ta norma priznata u cijelom svijetu, može se upotrijebiti za dobivanje podataka o emisijama stakleničkih plinova za međunarodne prijevozne lance, čime se omogućava globalno usklađivanje.

S druge strane, u Uredbi bi se trebao uzeti u obzir mogući budući razvoj norme i fleksibilnost nekih od njezinih komponenti. Stoga bi buduće revizije i izmjene norme trebalo pomno pratiti, nadzirati i u opravdanim slučajevima isključiti iz područja primjene ove inicijative

¹² Za potrebe ove Uredbe pojam „od bušotine do kotača” primjenjuje se na sve vrste prijevoza.

¹³ Za potrebe ove Uredbe europska verzija te norme (EN ISO 14083:2023) uzeta je kao referentna metodologija.

kako bi se osigurala usklađenost referentne metodologije s ciljevima ove Uredbe i drugim primjenjivim pravom Unije. Nadalje, trebalo bi razmotriti potrebu za dodatnim prilagodbama i pojašnjenjima, posebno ako se primjenom te norme stvara rizik od nepotrebnih odstupanja koja proizlaze iz izračuna emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza u određenim prometnim segmentima.

- Ulazni podaci i izvori – osiguravanje usklađenog pristupa ulaznim podacima poticanjem upotrebe primarnih podataka, dopuštanjem modeliranih podataka, povećanjem pouzdanosti, dostupnosti i primjerenosti zadanih vrijednosti te ublažavanjem razlika između nacionalnih, regionalnih i sektorskih skupova podataka.

Bez zajedničkog pristupa ulaznim podacima rezultati izračuna emisija stakleničkih plinova i dalje će biti nedosljedni i međusobno neusporedivi čak i ako se primjenjuje ista referentna metodologija. To je pitanje bilo istaknuto u svim aktivnostima savjetovanja s dionicima. Za izračun emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza potrebne su ili se koriste razne vrste ulaznih podataka, uključujući primarne i sekundarne podatke. Upotrebom primarnih podataka dobivaju se najpouzdaniji rezultati izračuna. Međutim, ta vrsta podataka često je nedostupna ili preskupa za određene dionike, posebno MSP-ove, pa bi trebalo razmotriti i upotrebu sekundarnih podataka. Da bi se osigurala usporedivost i točnost rezultata izračuna emisija stakleničkih plinova, trebalo bi prepoznati i dati prednost upotrebi primarnih podataka, a sekundarni podaci trebali bi se temeljiti na vjerodostojnim procjenama i znanstveno dokazanim i pouzdanim bazama podataka i skupovima podataka. Sekundarni podaci mogu se odrediti upotrebom zadanih vrijednosti ili modela.

Upotrebom zadanih vrijednosti trebale bi se dobiti točne i pouzdane informacije o emisijama stakleničkih plinova iz određene usluge prijevoza. Stoga bi te vrijednosti trebalo razvijati na neutralan i objektivan način te bi trebale potjecati iz pouzdanih izvora. Zadane vrijednosti utvrđene su na temelju literature i drugih publikacija te uključuju vrijednosti intenziteta emisija stakleničkih plinova i emisijske faktore stakleničkih plinova (ovisno o izvoru nazivaju se i emisijskim faktorima energije ili goriva).

Zadane vrijednosti intenziteta emisija stakleničkih plinova povezuju određene podatke o učinkovitosti prijevoza (aktivnosti) s emisijama stakleničkih plinova i upotrebljavaju se za dobivanje informacija o emisijama iz određene usluge prijevoza. Te bi se vrijednosti stoga trebale temeljiti na parametrima koji su vrlo slični parametrima za određenu uslugu. Kako bi se osigurala usporedivost rezultata izračuna emisija, trebalo bi uspostaviti središnju EU-ovu bazu podataka o tim vrijednostima. Međutim, s obzirom na njihovu visoku sektorsku, nacionalnu i regionalnu specifičnost, trebalo bi dopustiti i druge relevantne baze podataka i skupove podataka kojima upravljaju treće strane, pod uvjetom da se podvrgnu posebnoj provjeri kvalitete na razini EU-a.

Emisijski faktori stakleničkih plinova povezuju količinu energije utrošene pri obavljanju djelatnosti s emisijama stakleničkih plinova od bušotine do kotača. Ti su faktori nužni ulazni podaci za izračun intenziteta emisija stakleničkih plinova od bušotine do kotača za određenu uslugu prijevoza. Utvrđivanje emisijskih faktora stakleničkih plinova na temelju ujednačene metodologije i pouzdanih izvora rezultira prihvatljivim razinama varijabilnosti. Stoga bi na razini EU-a trebalo uspostaviti središnju bazu podataka o emisijskim faktorima stakleničkih plinova, uzimajući u obzir relevantne regulatorne inicijative Unije i druge pouzdane izvore,

uključujući revidiranu Direktivu o energiji iz obnovljivih izvora (REDII)¹⁴ (nakon donošenja) i posebnu temu programa Obzor Europa¹⁵.

Neutralno i nadležno tijelo EU-a trebalo bi razviti i održavati EU-ove baze podataka o zadanim vrijednostima intenziteta emisija stakleničkih plinova i emisijskim faktorima stakleničkih plinova. To bi tijelo trebalo provoditi i tehničke provjere kvalitete vanjskih baza podataka i skupova podataka trećih strana. Europska agencija za okoliš (EEA) smatra se najprikladnijim tijelom za pružanje potrebne pomoći za pravilnu provedbu tog dijela Uredbe. Rad Agencije može se prema potrebi oslanjati na doprinos i primati potporu drugih sektorskih tijela EU-a, kao što je Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA), koja će biti zadužena za primjenu znaka za okoliš za letove u kontekstu inicijative „ReFuelEU Aviation”¹⁶.

Modelirani podaci dobivaju se kombiniranjem primarnih podataka s određenim parametrima relevantnima za emisije stakleničkih plinova za određenu prijevoznu operaciju ili operaciju u čvorištu. Ti bi parametri trebali biti reprezentativni i točni i strogo se temeljiti na zahtjevima referentne metodologije. Tako će se dobiti najbolji mogući pregled stvarnih emisija stakleničkih plinova iz određene usluge prijevoza.

- Primjenjivost – utvrđivanje odgovarajućeg instrumenta politike (od obveznih do dobrovoljnih) za djelotvornu primjenu inicijative na tržištu Unije.

Uzimajući u obzir djelotvornost instrumenta, moguće administrativno opterećenje i troškove za prometni sektor, najprikladnijim se pokazalo obvezujuće sudjelovanje na zahtjev (eng. „opt-in”). U okviru tog pristupa uvodi se obveza primjene zajedničkog okvira samo ako subjekt koji pruža ili organizira uslugu prijevoza odluči ili je na drugi način ovlašten¹⁷ za izračunavanje i objavljivanje podataka o emisijama stakleničkih plinova za tu uslugu. Taj je pristup od posebne važnosti za MSP-ove, koji su velika većina poduzeća u prometnom sektoru i vrlo često nemaju dovoljne kapacitete za mjerenje i izračun emisija stakleničkih plinova iz svojih djelatnosti prijevoza. Međutim, tim se pristupom jamče regulatorna predvidljivost i jednaki uvjeti za obračunavanje emisija stakleničkih plinova među onima koji objavljuju ili dijele informacije o emisijama. Tako bi se s vremenom trebao povećavati tržišni poticaj za šire prihvaćanje tog okvira u prometnom sektoru.

- Izlazni podaci o emisijama stakleničkih plinova i transparentnost – utvrđivanje odgovarajućih parametara za generiranje i razmjenu podataka o emisijama stakleničkih plinova te utvrđivanje zajedničkih pravila o priopćavanju i transparentnosti rezultata obračunavanja emisija.

Usklađeni parametri za izlazne podatke o emisijama potrebni su kako bi se osigurala dosljednost mjernih jedinica za objavljivanje podataka o emisijama stakleničkih plinova iz usluga prijevoza među svim strankama u prijevoznom lancu i šire. Zajednički parametri pružateljima podataka omogućavaju jasno priopćavanje podataka, a primateljima podataka njihovo pravilno razumijevanje. To je ključno za pravilno uspoređivanje podataka o

¹⁴ Prijedlog DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe (EU) 2018/1999 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive 98/70/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu promicanja energije iz obnovljivih izvora te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća (EU) 2015/652, COM(2021) 557 final.

¹⁵ [Financiranje i javni natječaji \(europa.eu\)](#)

¹⁶ Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o osiguravanju jednakih uvjeta za održivi zračni prijevoz, COM(2021) 561 final.

¹⁷ Na primjer, drugim propisima EU-a ili nacionalnim propisima ili ugovornim odnosima.

emisijama stakleničkih plinova na tržištu i za pomoć korisnicima usluga prijevoza u donošenju odluka. Nadalje, subjekti koji izračunavaju i objavljuju podatke o emisijama stakleničkih plinova trebaju utvrditi i čuvati dokaze za izvršene izračune. Ti bi dokazi trebali biti dostupni na zahtjev nadležnog tijela ili bilo koje treće strane na temelju zasebnih, pojedinačnih aranžmana, kao što su oni koji proizlaze iz posebnih pravnih zahtjeva ili ugovornih klauzula među poduzećima. Tim se odredbama prvenstveno nastoji osigurati povjerenje u pouzdanost i točnost objavljenih podataka.

- Potpora provedbi – osiguravanje usklađene provedbe ove inicijative u raznim prometnim segmentima.

Potporom provedbi osigurava se da tijela koja djeluju u različitim segmentima prijevoznog lanca u EU-u na isti način tumače i primjenjuju pravila iz Uredbe. To posebno uključuje opće smjernice kojima se dionicima pojašnjavaju određeni dijelovi inicijative, što će im pomoći u provedbi pravila u svojoj uobičajenoj poslovnoj praksi. To može uključivati smjernice o zahtjevima u pogledu podataka, upravljanju podacima, razmjeni podataka, postupcima izračuna emisija i verifikaciji sukladnosti. Komisija zadržava isključivo pravo izrade tih općih smjernica na temelju svoje procjene potreba u prometnom sektoru i dodane vrijednosti koju bi te smjernice donijele tržištu.

- Sukladnost – osiguravanje zajedničkog, proporcionalnog i pouzdanog sustava za verifikaciju podataka o emisijama stakleničkih plinova iz usluga prijevoza i temeljnih postupaka izračuna.

Sustav za verifikaciju podataka o emisijama stakleničkih plinova i temeljnih postupaka izračuna još je jedan element koji je tijekom savjetovanja s dionicima utvrđen kao prijeko potreban. Procjena učinka potvrdila je tu potrebu i pokazala da adekvatno osmišljen sustav za verifikaciju može znatno povećati povjerenje subjekata iz prometnog sektora u podatke o emisijama stakleničkih plinova i općenito pridonijeti širem prihvatanju obračunavanja emisija stakleničkih plinova. Međutim, zbog ispunjavanja zahtjeva povezanih s postupcima verifikacije u predmetnom sektoru često nastaju dodatni troškovi i administrativno opterećenje. Stoga je potrebno obratiti pozornost na to da se ne stvara dodatna kontraproduktivna birokracija koja bi spriječila primjenu zajedničkog okvira za obračunavanje emisija stakleničkih plinova u široj poslovnoj praksi. Zato se ovim Prijedlogom samo za velike subjekte uvodi obveza verifikacije usklađenosti s pravilima utvrđenima u ovoj Uredbi, dok se MSP-ovima omogućava dobrovoljna verifikacija.

- Dopunske mjere – razvoj i upotreba tehničkih alata za izračun

Dostupnost tehničkih alata za izračun (kao što su internetske aplikacije, modeli i softver) olakšava prihvatanje zajedničke metodologije za obračunavanje emisija u prometnom sektoru. Vanjski komercijalni i nekomercijalni alati za izračun koji se nude za širu upotrebu na tržištu mogu djelotvorno pridonositi svrsi ove inicijative. Oni imaju odgovarajuće funkcije za automatski izračun emisija i prema potrebi nude dovoljno fleksibilnosti za brze prilagodbe formulama i podacima za izračun. Međutim, prilikom upotrebe tih alata potrebno je osigurati usklađenost sa zahtjevima iz ove Uredbe, posebno onima koji se odnose na primjenu zajedničke referentne metodologije, parametara modeliranja i odgovarajućeg skupa zadanih vrijednosti. Stoga bi trebalo dopustiti upotrebu vanjskih alata za izračun, pod uvjetom da su službeno odobreni.

- Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području

Iz prometa¹⁸ je 2020. potjecalo 26 % svih emisija stakleničkih plinova u EU-u, od čega je samo iz cestovnog prometa potjecalo oko 20 % ukupnih emisija¹⁹. Stoga se ova inicijativa mora promatrati u kontekstu europskog zelenog plana²⁰ i Europskog zakona o klimi²¹, u kojima su utvrđeni koraci za postizanje klimatske neutralnosti do 2050.

U strategiji za održivu i pametnu mobilnost²², objavljenoj 9. prosinca 2020., postavljaju se temelji za postizanje te promjene u prometnom sustavu u EU-u (uključujući smanjenje emisija stakleničkih plinova iz prometa za 90 % do 2050.) zahvaljujući uspostavi pametnog, konkurentnog, sigurnog, dostupnog i cjenovno pristupačnog prometnog sustava. Osim ciljanih mjera za povećanje održivosti pojedinačnih vrsta prijevoza, strategija se odnosi i na poticaje za odabir najodrživijih opcija za prijevoz unutar iste vrste prijevoza i među različitim vrstama prijevoza. Ti poticaji mogu biti i ekonomski i neekonomski, uključujući bolje informiranje korisnika i veću transparentnost učinkovitosti usluga prijevoza kad je riječ o emisijama stakleničkih plinova. Zbog toga je u strategiji najavljeno da se namjerava²³ „na temelju globalnih standarda, uspostaviti europski okvir za usklađeno mjerenje emisija stakleničkih plinova iz prometa i logistike koji bi zatim mogao poslužiti za informiranje poduzeća i krajnjih korisnika o okvirnom ugljičnom otisku prijevoznog rješenja koje su odabrali, i time pridonijeti povećanju potražnje za održivijim rješenjima u području prijevoza i mobilnosti, uz izbjegavanje manipulativnog zelenog marketinga (engl. *greenwashing*)”. Ova je Uredba stoga primjeren odgovor politike.

Već postoje određena politička razmatranja o obračunavanju emisija iz usluga prijevoza. U bijeloj knjizi o prometu iz 2011.²⁴ Komisija je predstavila viziju budućnosti prometnog sustava EU-a. Utvrđen je program politika za odgovor na buduće izazove, posebno pitanja održavanja i razvoja prometa te znatnog smanjenja ugljičnog otiska iz prometa i logistike. Jedna od posebnih inicijativa osmišljenih kako bi se doprinijelo postizanju tih ciljeva bio je razvoj zajedničkih standarda EU-a za procjenu ugljičnog otiska usluga putničkog i teretnog prijevoza. Cilj je bio oblikovati alat za poduzeća koja žele nabaviti usluge koje su manje štetne za okoliš i putnike koji žele putovati na okolišno održiviji način. Ti su planovi potaknuli daljnje djelovanje u tom području politike, uključujući spomenuti istraživački projekt LEARN.

- Dosljednost u odnosu na druge politike Unije

Ovom se Uredbom kao međusektorskom inicijativom za sve vrste prijevoza stvaraju sinergije i nadopunjavaju druge regulatorne mjere EU-a u pogledu okvira za smanjenje emisija, standarda za gorivo i emisije, povećanja transparentnosti za korisnike i jačanja prava potrošača. Te veze s drugim politikama posebno se odnose na upotrebu ulaznih podataka i primjenu metoda obračunavanja emisija, kao i na zahtjeve za nedvosmislenu komunikaciju o emisijama stakleničkih plinova iz usluga prijevoza.

¹⁸ Uključujući međunarodni zračni i pomorski promet.

¹⁹ [Statistička knjižica, 2022. \(europa.eu\)](#)

²⁰ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija: Europski zeleni plan, COM(2019) 640 final.

²¹ Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi”) ([SL L 243, 9.7.2021., str. 1.–17.](#)).

²² Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija: Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti, COM(2020) 789 final.

²³ 33. mjera iz akcijskog plana priloženog strategiji za održivu i pametnu mobilnost.

²⁴ BIJELA KNJIGA Plan za jedinstveni europski prometni prostor – Ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima, COM(2011) 144 final

Postoji velika povezanost s regulatornim mjerama za prikupljanje informacija o emisijama i izvješćivanje o okolišu. U skladu s EU-ovim okvirom za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju (MRV)²⁵, pomorska plovila teža od 5 000 GT koja plove prema lukama u EU-u i iz njih moraju pratiti, verificirati i svake godine izvješćivati o svojim emisijama CO₂ na temelju goriva utrošenog tijekom obavljanja svojih djelatnosti²⁶. Kad je riječ o zračnom prometu, u okviru sustava Europske unije za trgovanje emisijama (ETS EU-a)²⁷ propisano je da zračni prijevoznici moraju izračunavati emisije CO₂ po letu i svake godine podnositi izvješće o emisijama. Iako EU-ov okvir za MRV i ETS EU-a imaju različite svrhe i ne doprinose obračunavanju emisija stakleničkih plinova iz pojedinačnih usluga, može se smatrati da dopunjuju ovu Uredbu, posebno kad je riječ o prikupljanju stvarnih podataka o utrošenom gorivu.

Pitanje dosljednosti ulaznih podataka za kvantificiranje emisija stakleničkih plinova razmatra se i u okviru novih inicijativa EU-a za prihvaćanje obnovljivih goriva s niskim i nultim emisijama ugljika. Ova inicijativa uključuje temeljitu analizu paketa „Spremni za 55 %”²⁸, posebno s obzirom na prijedloge Komisije za revidiranu Direktivu o energiji iz obnovljivih izvora (RED II) i novu inicijativu „FuelEU Maritime”²⁹. U okviru revidirane direktive RED II i inicijative „FuelEU Maritime” izričito će se navesti skupovi zadanih vrijednosti za emisijske faktore stakleničkih plinova (energije). To će biti procjene emisija stakleničkih plinova na temelju količine potrošene energije, i to primjenom pristupa „od bušotine do kotača”³⁰. Svi su ti aspekti vrlo važni za ujednačenu provedbu ove inicijative na tržištu Unije. Međutim, pri provedbi će se uzeti u obzir i drugi zakonodavni okviri, kao što su standardne vrijednosti emisija CO₂ za nova teška teretna vozila³¹ i laka teretna vozila³², statističke smjernice Eurostata za ekonomske račune okoliša³³ te planirano djelovanje EU-a u pogledu pristupa podacima generiranim u vozilu³⁴. S obzirom na to, moguće sinergije mogu biti povezane, na primjer, s prikupljanjem podataka o potrošnji goriva i uspostavom zajedničkog okruženja zadanih vrijednosti.

Informacije o emisijama stakleničkih plinova izračunane i prikupljene primjenom pravila utvrđenih u ovoj Uredbi mogu se upotrebljavati za korporativno izvješćivanje, primjerice u

²⁵ Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ ([SL L 123, 19.5.2015., str. 55.–76.](#)).

²⁶ Podaci koji se prate i o kojima se izvješćuje na temelju Uredbe EU-a o MRV-u namijenjeni su za upotrebu u drugim budućim inicijativama, primjerice inicijativi za moguće uključivanje pomorskog prometa u ETS EU-a ili inicijativu „FuelEU Maritime”.

²⁷ Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ ([SL L 275, 25.10.2003., str. 32.–46.](#)).

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

²⁹ Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o uporabi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ, COM(2021) 562 final.

³⁰ To se razlikuje od trenutnog pristupa koji se primjenjuje u sustavima MRV, IMO DCS, CORSIA i ETS EU-a, koji se odnose samo na emisije povezane s pogonom vozila („od spremnika do kotača”).

³¹ Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ ([SL L 198, 25.7.2019.](#)).

³² Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (preinaka) ([SL L 111, 25.4.2019., str. 13.–53.](#)).

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

³⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Pristup-podacima-o-vozilu-te-funkcijama-i-resursima-vozila_hr

skladu s direktivom o korporativnom izvješćivanju o održivosti³⁵ i povezanim europskim standardima izvješćivanja o održivosti, koji su trenutačno u pripremi³⁶. Direktiva o korporativnom izvješćivanju o održivosti i ova inicijativa dosljedne su u svojem pristupu: u obje se priznaju emisije ekvivalenta CO₂ iz opsega 1 (izravne emisije iz vlastite djelatnosti), opsega 2 (neizravne emisije iz proizvodnje kupljene ili stečene električne energije, pare, topline ili hlađenja koje utroši društvo koje podnosi izvješće) i opsega 3 (neizravne emisije koje nastaju u lancu vrijednosti)³⁷. Ti se okviri razlikuju s obzirom na predmet i razinu preciznosti (direktiva o korporativnom izvješćivanju o održivosti obuhvaća emisije cijelog poduzeća, a ova Uredba obuhvaća emisije iz usluga prijevoza). Međutim, informacije dobivene u okviru ove inicijative mogu doprinijeti općim izvješćima poduzeća o održivosti, čime se olakšava provedba direktive o korporativnom izvješćivanju o održivosti.

„ReFuelEU Aviation”, još jedna inicijativa u okviru paketa „Spremni za 55 %”, uključuje odredbe o posebnom znaku za okoliš za letove³⁸ kako bi se potrošačima pomoglo u donošenju utemeljenih odluka i promicalo zelenije putovanje. Komisija će osigurati da razvoj sustava označivanja letova bude usklađen s provedbom ove inicijative kako bi se osigurala dosljednost i pouzdanost svih dobivenih podataka o emisijama stakleničkih plinova iz prometa.

Uredba (EU) 2020/1056 o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (eFTI)³⁹ odnosi se na elektroničku razmjenu regulatornih informacija o prijevozu robe cestom, željeznicom, zrakom i unutarnjim plovnim putovima. To će gospodarskim subjektima omogućiti da dokažu usklađenost s mnogim službenim postupcima izvješćivanja na razini EU-a i na nacionalnoj razini koji se primjenjuju na prijevoz robe. Zahvaljujući uspostavi potpuno decentralizirane, ali usklađene i pouzdane mreže za razmjenu podataka, očekuje se da će elektroničke informacije o prijevozu tereta pridonijeti razmjeni podataka o emisijama stakleničkih plinova među tijelima i pojedinačnim korisnicima, čime će se poduprijeti provedba ove inicijative.

Ovom se Uredbom nastoji i dopuniti akcijski plan za kružno gospodarstvo⁴⁰ i, u okviru tog plana, posebne inicijative za pružanje odgovarajućih informacija potrošačima. Konkretno, potencijalno je povezana s inicijativom o ekološkom otisku proizvoda⁴¹, u okviru koje se utvrđuju metodološki zahtjevi za kvantificiranje emisija. Pojam ekološkog otiska proizvoda izvorno je razvijen u okviru inicijative za jedinstveno tržište za zelene proizvode⁴². U okviru

³⁵ Direktiva (EU) 2022/2464 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o izmjeni Uredbe (EU) br. 537/2014, Direktive 2004/109/EZ, Direktive 2006/43/EZ i Direktive 2013/34/EU u pogledu korporativnog izvješćivanja o održivosti ([SL L 322, 16.12.2022., str. 15.–80.](#)).

³⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-Prvi-europski-standardi-izvjestavanja-o-odrzivosti_hr

³⁷ Definirano u [Protokolu o stakleničkim plinovima](#).

³⁸ Razvoj znaka za okoliš za zrakoplovstvo temelji se na 35. mjeri iz strategije za održivu i pametnu mobilnost. Taj znak može sadržavati razne elemente, uključujući procjenu emisija iz određenog leta. Znak na temelju inicijative „ReFuelEU Aviation” odnosit će se samo na emisije iz letova; kasnije bi se zasebno mogle razviti druge oznake, koje će se odnositi na zrakoplove ili zračne prijevoznike.

³⁹ Uredba (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta ([SL L 249, 31.7.2020., str. 33.](#)).

⁴⁰ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija: Novi Akcijski plan za kružno gospodarstvo – Za čišću i konkurentniju Europu, COM(2020) 98 final.

⁴¹ Preporuka Komisije (EU) 2021/2279 od 15. prosinca 2021. o uporabi metoda mjerenja ekološkog otiska za mjerenje i priopćavanje o okolišnoj učinkovitosti proizvoda i organizacija za vrijeme njihova životnog ciklusa ([SL L 471, 30.12.2021., str. 1.–396.](#)).

⁴² Komunikacija Komisije Europskom parlamentu i Europskom vijeću: Izgradnja jedinstvenog tržišta za zelene proizvode – Olakšavanje boljeg informiranja o okolišnoj učinkovitosti proizvoda i organizacija, COM(2013) 196 final.

te inicijative utvrđena je opća međusektorska metoda za mjerenje okolišne učinkovitosti robe ili usluge tijekom njezina životnog ciklusa. Međutim, opći okvir ekološkog otiska proizvoda ne odnosi se izričito na usluge prijevoza te bi za njegovu primjenu za određivanje referentnih vrijednosti emisija i dalje bilo potrebno izraditi detaljna pravila o kategorijama⁴³.

Utvrđene su i sinergije s: i. Direktivom 2005/29/EZ o nepoštenoj poslovnoj praksi poslovnog subjekta u odnosu prema potrošaču na unutarnjem tržištu, koja se primjenjuje na zavaravajuće tvrdnje o prihvatljivosti za okoliš; te ii. Prijedlogom direktive o osnaživanju potrošača za zelenu tranziciju (kojom se izmjenjuje Direktiva 2005/29/EZ), u kojem se utvrđuje niz zahtjeva za tvrdnje o prihvatljivosti za okoliš i zabranjuju se općenite tvrdnje o prihvatljivosti za okoliš koje se ne temelje na priznatoj i relevantnoj okolišnoj učinkovitosti⁴⁴. Te se sinergije prvenstveno odnose na potrebu za boljim i pouzdanim informacijama o održivosti usluga. To uključuje zaštitu potrošača od lažnih ili zavaravajućih informacija koje mogu stvoriti dojam da je određena usluga pogodnija za okoliš nego što zaista jest. Ovom bi se inicijativom regulirali određeni aspekti tvrdnji o prihvatljivosti za okoliš tako što bi se uspostavio usklađen, univerzalno primjenjiv okvir. Tako bi se osiguralo da tijela koja obračunavaju emisije iz usluga prijevoza potrošačima stavljaju na raspolaganje točne i usporedive podatke o emisijama.

Komisijin prijedlog direktive o potkrepljivanju i priopćavanju izričitih tvrdnji o prihvatljivosti za okoliš (direktiva o tvrdnjama o prihvatljivosti za okoliš)⁴⁵ osmišljen je kao *lex specialis* u odnosu na Direktivu 2005/29/EZ. U direktivi o tvrdnjama o prihvatljivosti za okoliš utvrđuju se detaljni zahtjevi za ocjenjivanje kojim se potkrepljuju izričite tvrdnje o prihvatljivosti za okoliš i posebna pravila o programima dodjele znaka za okoliš kako bi se povećalo povjerenje u vjerodostojnost tvrdnji o prihvatljivosti za okoliš i smanjilo uvođenje velikog broja raznolikih znakova za okoliš. Ovom se Uredbom utvrđuju metodološka pravila za potkrepljivanje izričitih tvrdnji o prihvatljivosti za okoliš kad je riječ o emisijama stakleničkih plinova iz usluga prijevoza „od bušotine do kotača” te stoga za te tvrdnje ova Uredba ima prednost pred pravilima o potkrepljivanju, priopćavanju i verifikaciji utvrđenima u direktivi o tvrdnjama o prihvatljivosti za okoliš.

Iako emisije onečišćujućih tvari nisu obuhvaćene područjem primjene inicijative, očekuje se da će se na temelju ove Uredbe ostvariti dodatne koristi u obliku smanjenja onečišćenja iz prometa, u skladu s ciljevima Komisijina akcijskog plana za postizanje nulte stope onečišćenja⁴⁶.

⁴³ Trenutačno se za brojne proizvode i usluge tek trebaju razviti pravila o kategorijama ekološkog otiska proizvoda.

⁴⁴ Prijedlog DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni direktiva 2005/29/EZ i 2011/83/EU u pogledu jačanja položaja potrošača u zelenoj tranziciji boljom zaštitom od nepoštenih praksi i boljim informiranjem, COM(2022) 143 final.

⁴⁵ Prijedlog DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o potkrepljivanju i priopćavanju izričitih tvrdnji o prihvatljivosti za okoliš (Direktiva o tvrdnjama o prihvatljivosti za okoliš), COM(2023) 166 final.

⁴⁶ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija: Put prema zdravom planetu za sve. Akcijski plan EU-a: Prema postizanju nulte stope onečišćenja zraka, vode i tla, COM(2021) 400 final.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Inicijativa bi bila predložena na temelju članka 91. stavka 1. i članka 100. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU). U skladu s člankom 4. stavkom 2. UFEU-a u području prometa primjenjuje se podijeljena nadležnost EU-a i država članica.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Dimenzija problema na razini EU-a

Budući da se u okviru ove inicijative utvrđuju usklađena pravila za obračunavanje emisija stakleničkih plinova na razini usluga prijevoza, ona je posebno važna za prekogranične operacije među državama članicama EU-a. Ta razina usklađenosti, uglavnom povezana s odabranom metodologijom, ulaznim podacima i zajedničkim pravilima za verifikaciju, ne može se učinkovito postići mjerama pojedinačnih država članica. Dosad je samo Francuska uspostavila poseban usklađeni metodološki okvir, uključujući mjere za poticanje njegove primjene⁴⁷. Međutim, ako druge države članice odluče slijediti taj primjer, to bi moglo rezultirati vrlo različitim propisima u pogledu izračuna ili objavljivanja za organizatore i korisnike prijevoza, što bi prouzročilo dodatne troškove i administrativno opterećenje za industrije koje posluju u više zemalja. Provedbom mjera na nacionalnoj razini može se smanjiti i opća djelotvornost obračunavanja emisija stakleničkih plinova jer izlazni podaci o emisijama stakleničkih plinova iz usluga prijevoza dobiveni u različitim zemljama ne bi bili usporedivi te bi mogli zbunjivati korisnike i pružati različite ili čak negativne poticaje za subjekte koji nude usluge prijevoza na tržištu.

Mjere s dodanom vrijednošću na razini EU-a

Prometni sektor EU-a ima istaknutu prekograničnu dimenziju i važan je za slobodno kretanje ljudi i robe na unutarnjem tržištu EU-a. Učinkovite usluge prijevoza ključne su za zadovoljavanje potražnje korisnika prijevoza, podupiranje rasta gospodarstva EU-a i očuvanje načina života građana. Istodobno treba obratiti pozornost na pitanja utjecaja prometa na okoliš, koji i dalje rastu uglavnom zbog povećanja teretnog i putničkog prometa u europskoj mreži⁴⁸. Ova je inicijativa stoga zamišljena kao pokretač koji prometnoj zajednici olakšava zelenu tranziciju. Omogućavanjem veće transparentnosti u pogledu učinkovitosti usluga prijevoza potaknut će se održivija rješenja i inovacije, a korisnici će dobivati više informacija na temelju kojih će moći donositi odluke. Kako je prethodno navedeno, nacionalni pristupi bili bi vrlo kontraproduktivni za postizanje tih ciljeva jer bi bio prisutan znatan rizik od proturječnih zahtjeva i nedosljednih metodologija i podataka.

- **Proporcionalnost**

Odluke koje se odnose na relevantne mjere politike i opcije politike koje čine strukturu ove inicijative donesene su uzimajući u obzir načelo proporcionalnosti, što je rezultiralo najuravnoteženijim mogućim pristupom. Prvo, Uredbom se predviđa upotreba postojeće i široko priznate norme ISO 14083:2023, u europskoj verziji EN ISO 14083:2023, kao referentne metodologije za izračun emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza. Ta je mjera dobila znatnu potporu dionika koji su sudjelovali u raznim aktivnostima savjetovanja te se stoga očekuje da će biti vrlo dobro prihvaćena i primjenjiva na tržištu prijevoza. Drugo,

⁴⁷ Francuski zakon o prometu, vidjeti prethodno.

⁴⁸ [Statistička knjižica, 2022. \(europa.eu\)](#)

inicijativom se predviđa decentralizirana provedba određenih komponenti, posebno tako što se, pod određenim uvjetima, dopušta korištenje vanjskih baza podataka i skupova podataka o zadanim vrijednostima i emisijskim faktorima, kao i alata za izračun emisija stakleničkih plinova kojima upravljaju treće strane. Treće, utvrđuju se racionalni zahtjevi za verifikaciju podataka o emisijama stakleničkih plinova i postupaka izračuna, uz izuzeće za MSP-ove, osim ako se dobrovoljno žele podvrgnuti verifikaciji. Naposljetku, budući da je ovim Prijedlogom predviđena obvezujuća primjena usklađenog okvira po načelu sudjelovanja na zahtjev (eng. „opt-in”), to znači da se zahtjevi odnose samo na one subjekte koji odluče ili na drugi način budu obvezni izračunavati i dijeliti podatke o emisijama stakleničkih plinova. Taj je aspekt važan za dionike, posebno MSP-ove, kojima vrlo često nedostaje kapaciteta za kratkoročno djelotvorno obračunavanje emisija stakleničkih plinova na razini usluga prijevoza te se stoga očekuje postupniji pristup rješavanju njihove specifične situacije, što bi im omogućilo da s vremenom počnu primjenjivati zajednički okvir.

- **Odabir instrumenta**

Procjena učinka pokazala je da su za ostvarenje ciljeva inicijative nužne regulatorne mjere. Uredba je najprikladniji instrument za osiguravanje zajedničke provedbe predviđenih mjera, uz istodobno smanjenje rizika od narušavanja jedinstvenog tržišta, koje bi moglo biti posljedica razlika u načinu na koji države članice EU-a prenose zahtjeve u nacionalno pravo. U primjeni usklađenog pristupa trebalo bi poštovati homogena pravila kako bi se osigurala usporedivost i dostatna kvaliteta i granularnost dobivenih podataka. Posebno je važno izbjeći rješavanje problema postojanja mnoštva razolikih rješenja na nacionalnoj razini ili razini sektora, što bi se dogodilo kad bi se mjere provodile u skladu s međusektorskom direktivom.

Prijedlog je izrazito tehničke prirode i vjerojatno će ga trebati redovito mijenjati kako bi se uzele u obzir promjene tehničke i pravne prirode, posebno kad je riječ o zajedničkoj referentnoj metodologiji za izračun i pravilima o ulaznim podacima, certificiranju i verifikaciji. Stoga se planira i niz delegiranih i provedbenih mjera. One će biti posebno usmjerene na tehničke specifikacije za provedbu funkcionalnih zahtjeva.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

- **Savjetovanje s dionicima**

Komisija je tijekom postupka procjene učinka aktivno surađivala s dionicima i provodila opsežna savjetovanja.

Mišljenja dionika počela su se prikupljati kao odgovor na objavu poziva na očitovanje (od 19. studenoga do 17. prosinca 2021.). Primljena su ukupno 64 odgovora, što je pridonijelo poboljšanju pristupa i boljem utvrđivanju prepreka koje otežavaju usklađeno obračunavanje emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza.

Ostale aktivnosti savjetovanja u okviru pripreme prijedloga uključivale su:

- otvoreno javno savjetovanje, koje je organizirala Komisija, a održavalo se od 25. srpnja do 20. listopada 2022. Zaprimito je ukupno 188 odgovora od raznih skupina dionika: poduzeća i trgovačkih društava (63), poslovnih udruženja (59), građana EU-a (26), javnih tijela (26), nevladinih organizacija (8), akademskih i

istraživačkih ustanova (4), organizacija potrošača (3), sindikata (2), organizacija za zaštitu okoliša (1) i drugih (10)⁴⁹,

- preliminarne razgovore, koje je u srpnju 2022. organizirao konzultant odgovoran za popratnu studiju uz procjenu učinka, a bili su usmjereni na udrugu za prijevoz putnika, udruženje otpremnika, neprofitnu organizaciju za zaštitu okoliša i program zelenog prijevoza,
- ciljano savjetovanje s dionicima, koje je organizirao konzultant odgovoran za popratnu studiju uz procjenu učinka, uključujući anketu i niz razgovora. Anketa se provodila od kolovoza do listopada 2022. i bila je usmjerena na pojedinačna poduzeća (12), prijevozna udruženja (9), javna tijela (4), udruženja potrošača i putnika (2), akademsku i istraživačku zajednicu (1) te druge vrste dionika (4). Razgovori su se provodili s predstavnicima pojedinačnih dionika (38), uključujući poduzeća (22), poslovna udruženja (7), organizacije potrošača (1), javna tijela (1) i druge vrste dionika (5),
- radionicu za dionike, koja je u zajedničkoj organizaciji Komisije i konzultanta odgovornog za popratnu studiju uz procjenu učinka održana 27. listopada 2022., s 43 sudionika, koji su predstavljali 33 dionika, među kojima su bila poduzeća, poslovne organizacije, javna tijela i pojedinačni stručnjaci.

Prvo, treba napomenuti da su koncept i ciljevi inicijative dobili veliku potporu u svim aktivnostima savjetovanja. Dionici općenito uviđaju da je potreban usklađeni okvir za mjerenje i izračun jer se obračunavanje emisija stakleničkih plinova sve više integrira u širi ekosustav politike i u postupke donošenja odluka korisnika usluga prijevoza. Svjesni su da će relevantne informacije o emisijama stakleničkih plinova s vremenom biti sve važnije za očuvanje njihove konkurentnosti (ili odnosa s ulagačima) te stoga ulažu u sustave za izračun emisija i njihovo djelotvorno priopćavanje. Mnogi smatraju i da će unapređenje mjerenja emisija pridonijeti i utvrđivanju i praćenju napretka u postizanju određenih ciljeva održivosti s ciljem smanjenja emisija i troškova.

Informacije koje su dostavili dionici omogućile su Komisiji da prilagodi definiciju problema, prikupi informacije za izradu opcija politike i olakša procjenu gospodarskih, socijalnih i okolišnih učinaka, posebno s ciljem utvrđivanja opcije koja će vjerojatno maksimalno povećati omjer koristi i troškova za društvo.

Kad je riječ o definiciji problema, savjetovanje je pokazalo da među svim skupinama dionika postoji konsenzus o relevantnosti problema koji su prethodno utvrđeni u postupku procjene učinka, tj. problema ograničene usporedivosti među rezultatima obračunavanja emisija stakleničkih plinova iz prometa i logistike te problema slabog prihvatanja obračunavanja emisija u uobičajenoj poslovnoj praksi. Dionici koji su sudjelovali u savjetovanju potvrdili su i opću relevantnost temeljnih uzročnika problema, ali su istaknuli da je neke elemente potrebno prilagoditi, posebno kako bi se naglasila važnost ulaznih podataka za izračun emisija stakleničkih plinova i bolje uzela u obzir pitanja nedostatka povjerenja u izlazne podatke o emisijama stakleničkih plinova koji se objavljuju na tržištu i nevoljkosti sudionika na tržištu da razmjenjuju osjetljive operativne podatke. Prikaz problema prilagođen je u skladu s tim.

Dionici su na pitanja o mogućim rješenjima pružili vrlo vrijedne prijedloge, u okviru kojih se podupiru razvoj i procjena relevantnih mjera i opcija politike. Kad je riječ o metodološkom okviru, većina dionika zalagala se za šire prihvatanje postojećih ili novih pristupa

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

obračunavanju emisija stakleničkih plinova, po mogućnosti onih koji bi bili globalno primjenjivi za izračun emisija. Dionici su predložili i da EU promiče korištenje primarnih podataka i uspostavi zajednički sustav zadanih vrijednosti u slučaju da primarni podaci nisu dostupni. Naveli su i da su potrebne usklađene smjernice za djelotvornu primjenu okvira u pojedinim segmentima prometnog sektora kako bi se osiguralo njegovo ujednačeno razumijevanje i primjena u raznim dijelovima prijevoznog lanca. Nadalje, u mnogim je primljenim odgovorima istaknuta potreba za namjenskim sustavom za verifikaciju podataka o emisijama stakleničkih plinova i postupaka izračuna, iako su dionici imali zadržke u vezi s povezanim administrativnim opterećenjem i troškovima, posebno za MSP-ove. Kad je riječ o primjenjivosti, iako su neki dionici smatrali da bi uvođenje obveze bio najdjelotvornije za izjednačavanje uvjeta na tržištu prijevoza, obvezujući pristup po načelu sudjelovanja na zahtjev (eng. „opt-in”) općenito se smatrao najizvedivijim i najučinkovitijim, posebno zbog nerazmjernog učinka obveznog instrumenta na MSP-ove (taj je komentar iznesen tijekom razgovora i radionice).

- **Prikupljanje stručnog znanja**

Vanjski ugovorni suradnik proveo je studiju kojom se potkrepljuje procjena učinka na kojoj se prijedlog temelji. Studija je pokrenuta u ožujku 2022., a zaključena je u veljači 2023. Pružila je vrijedne informacije službama Komisije, posebno za potrebe oblikovanja opcija politike, procjene nekih očekivanih učinaka i prikupljanja stajališta dionika na koje prijedlog izravno utječe.

- **Procjena učinka**

Mjere politike u ovom prijedlogu temelje se na rezultatima procjene učinka. Odbor Komisije za nadzor regulative dao je za izvješće o procjeni učinka [SWD(2023) XXXXX] pozitivno mišljenje sa zadržkama [SEC(2023) XXX]. U svojem je mišljenju Odbor dao niz preporuka o dostavljenim dokazima, koje su na odgovarajući način uzete u obzir, a u Prilogu 1. izvješću o procjeni učinka ukratko je opisano kako je to učinjeno.

U kontekstu procjene učinka razmotreno je šest opcija politike za postizanje utvrđenih ciljeva. Te su opcije strukturirane na temelju sedam područja politike, o kojima se već raspravljalo: „metodologija”, „ulazni podaci i izvori”, „primjenjivost”, „izlazni podaci o emisijama stakleničkih plinova i transparentnost”, „potpora provedbi”, „sukladnost” i „dopunske mjere”.

Opcije politike nude alternativne pristupe izradi usklađenog okvira, koji se u načelu razlikuju s obzirom na odabir referentne metodologije, upotrebu ulaznih podataka, primjenjivi sustav za verifikaciju podataka o emisijama stakleničkih plinova i postupaka izračuna, korištenje alata za izračun emisija stakleničkih plinova te način na koji bi se uredba trebala izvršavati. Treba napomenuti da su se određeni elementi povezani s ulaznim podacima (preporuka za korištenje primarnih podataka, uspostava središnje EU-ove baze podataka o emisijskim faktorima stakleničkih plinova i pravila za modelirane podatke) razmatrali na isti način u svim alternativama za mjere i opcije politike.

U nastavku su navedene razmotrene opcije politike.

- U prvoj opciji politike (OP1) predviđena je najviša razina centralizacije i usklađivanja za obračunavanje emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza te povećanje njegove primjene na tržištu uvođenjem obveze potpune primjene ove Uredbe za sve subjekte koji pružaju ili organiziraju usluge prijevoza. Ta je opcija uključivala sveobuhvatnu referentnu metodologiju na temelju norme ISO 14083, ali uz određene dodatne metodološke elemente za povećanje točnosti i usporedivosti rezultata izračuna emisija stakleničkih plinova te utvrđene zahtjeve za obveznu verifikaciju podataka o emisijama stakleničkih plinova i postupaka izračuna za sve

relevantne subjekte. U toj su opciji bile dopuštene i zadane vrijednosti intenziteta emisija stakleničkih plinova, ali pod uvjetom da su dobivene iz središnje baze podataka uspostavljene na razini EU-a. Konačno, u okviru OP1 predloženo je da EU uspostavi zajednički alat za izračun kako bi se olakšao izračun emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza na tržištu.

- U 2. opciji politike (OP2), u usporedbi s 1. opcijom, pretpostavlja se jednako visoka razina centralizacije za obradu ulaznih podataka i upotreba zajedničkog alata za izračun, ali znatno blaža provedba inicijative na tržištu. Kad je riječ o provedbi, u OP2 predlaže se da dionici ovu Uredbu mogu primjenjivati potpuno dobrovoljno, da verifikacija podataka o emisijama stakleničkih plinova i postupaka izračuna također bude dobrovoljna te da se utvrdi povoljnija referentna metodologija na temelju globalno priznate norme ISO 14083.
- U 3. opciju politike (OP3) uključene su mjere koje bi omogućile gotovo dobrovoljan i decentraliziran pristup za obračunavanje emisija stakleničkih plinova. U toj je opciji predviđeno „obvezujuće sudjelovanje na zahtjev” (eng. „opt-in”), što bi uključivalo obvezu primjene zajedničkog okvira samo za subjekte koji odluče (ili na drugi način budu ovlašteni) izračunavati i objavljivati podatke o emisijama stakleničkih plinova iz usluga prijevoza. Kad je riječ o ulaznim podacima, u okviru OP3 predložena je središnja EU-ova baza podataka o zadanim vrijednostima za intenzitet emisija stakleničkih plinova, ali, za razliku od OP1 i OP2, omogućeno je korištenje dodatnih nacionalnih, regionalnih ili sektorskih skupova podataka, uz primjenu posebnog postupka osiguravanja kvalitete. Osim toga, u okviru OP3 propisana je verifikacija pridržavanja zajedničkog okvira za obračunavanje stakleničkih plinova samo za subjekte iznad određene veličine, tj. za velike organizacije, te su dopušteni vanjski alati za izračun koje na tržištu nude industrija i javna tijela, pod uvjetom da se potvrdi da su ti alati u skladu sa zahtjevima inicijative. Kad je riječ o metodološkom pristupu, za OP3 odabrana je sveobuhvatna metodologija na temelju norme ISO 14083 s dodatnim elementima, identičnoj kao u 1. opciji.
- Četvrta opcija politike (OP4) jednaka je trećoj kad je riječ o gotovo svim mjerama politike, osim onoj koja se odnosi na metodologiju izračuna. Za nju je u OP4 predviđena globalna norma ISO 14083, kao i u OP2 i OP6.
- Peta opcija politike (OP5) razlikovala se od OP3 i OP4 u dva aspekta: odabiru metodologije, tj. pravilima o kategorijama ekološkog otiska proizvoda (PEFCR) za emisije stakleničkih plinova iz usluga prijevoza, i potpuno centraliziranoj bazi podataka o zadanim vrijednostima za intenzitet emisija stakleničkih plinova, sličnoj onoj iz OP1 i OP2.
- U 6. opciji politike (OP6) predviđen je gotovo identičan skup mjera politike kao u OP4., uz jednu iznimku: predviđena je obvezna primjenjivost (kao u OP1) Uredbe na sve subjekte koji pružaju ili organiziraju usluge prijevoza.

Dvije mjere politike uključene u sve opcije politike bile su utvrđivanje usklađenih parametara za izlazne podatke o stakleničkim plinovima zajedno sa zajedničkim pravilima o komunikaciji i transparentnosti te pružanje horizontalnih smjernica za provedbu inicijative na tržištu prijevoza.

Nakon procjene utvrđeno je da je najpoželjnija četvrta opcija politike (OP4). Tom se opcijom uspostavlja optimalna ravnoteža između ciljeva inicijative i ukupnih troškova provedbe, što rezultira najboljim omjerom troškova i koristi.

OP4 omogućit će smanjenje emisija stakleničkih plinova i drugih povezanih vanjskih troškova koji proizlaze iz pružanja usluga prijevoza na tržištu EU-a. To će smanjenje uglavnom biti rezultat promjena u ponašanju u smislu češćeg korištenja održivijih mogućnosti prijevoza i optimiranja putovanja. Povezano smanjenje vanjskih troškova u odnosu na polazne vrijednosti, izraženo kao neto sadašnja vrijednost za razdoblje 2025. – 2050. u cijenama iz 2022., procijenjeno je na 674 milijuna EUR za emisije stakleničkih plinova, 163,5 milijuna EUR za onečišćenje zraka i 645 milijuna EUR za nesreće. To je smanjenje posebno obračunato s obzirom na pretpostavku preusmjerenja aktivnosti među raznim vrstama prijevoza i optimizacije putovanja za putnički prijevoz i prijevoz tereta zahvaljujući boljem poznavanju učinkovitosti usluga prijevoza i boljoj dostupnosti podataka. Očekuje se da će operateri i putnici zbog izbjegnute potrošnje goriva ostvariti uštede u vrijednosti od 2,4 milijarde EUR zahvaljujući smanjenoj aktivnosti vrsta prijevoza u kojima je velika potrošnja goriva/energije. Predviđa se i da će bolja usporedivost podataka o emisijama stakleničkih plinova dovesti do veće transparentnosti i vjerodostojnosti, pozitivnih učinaka na ugled i javnu sliku organizatora i pružatelja usluga prijevoza te veće razine povjerenja među partnerima u prijevoznom lancu.

Glavne troškove povezane s predloženom intervencijom snose poduzeća. To uključuje troškove prilagodbe povezane s adaptacijom ili početkom primjene novog metodološkog okvira za stakleničke plinove i relevantnih aktivnosti verifikacije (1,5 milijardi EUR) te administrativne troškove povezane s certificiranjem alata za izračun i provjerom kvalitete vanjskih baza podataka o zadanim vrijednostima za intenzitet emisija stakleničkih plinova (0,5 milijuna EUR). Utvrđeni su administrativni troškovi i za nacionalna akreditacijska tijela koja bi bila odgovorna za akreditaciju tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja obavljaju aktivnosti verifikacije i certificiranja (0,1 milijun EUR). Nadalje, uzeti su u obzir i dodatni troškovi prilagodbe za nacionalne zavode za statistiku, posebno kad je riječ o prelasku na jedinstveni format izlaznih vrijednosti emisija stakleničkih plinova (0,1 milijun EUR), i za Europsku agenciju za okoliš, u vezi s uspostavom i održavanjem baza podataka EU-a za ulazne podatke i provjerom kvalitete vanjskih baza podataka, koje bi bile dopuštene u okviru inicijative (3,9 milijuna EUR).

Najpoželjnijom se opcijom stoga osiguravaju koristi u neto iznosu od 2,4 milijarde EUR tijekom razdoblja obuhvaćenog inicijativom.

Primjerenost i pojednostavnjenje propisa

Budući da je riječ o novom prijedlogu, nisu provedene evaluacije ni provjera primjerenosti.

- **Temeljna prava**

Prijedlog je u skladu s Poveljom Europske unije o temeljnim pravima.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Na temelju prijedloga, neto sadašnji troškovi za proračun Unije povećat će se u razdoblju od 2025. do 2027. za 0,6 milijuna EUR, a u razdoblju od 2028. do 2050. bit će potrebna dodatna sredstva od 6,3 milijuna EUR. Učinak prijedloga na proračun detaljnije je opisan u zakonodavnom financijskom izvještaju priloženom ovom prijedlogu u informativne svrhe.

Učinak na proračun izvan aktualnog VFO-a okvirni je pregled, ne dovodeći u pitanje budući sporazum o VFO-u.

5. DRUGI ELEMENTI

• Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja

Komisija će pratiti napredak, provedbu, rezultate i učinke ove inicijative s pomoću niza mehanizama praćenja/evaluacije. Napredak u postizanju posebnih ciljeva prijedloga mjerit će se posebno na temelju prikupljenih podataka o broju vanjskih baza podataka o zadanim vrijednostima koje su prošle provjeru kvalitete, broju subjekata koji su prošli verifikaciju, broju tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja su akreditirana u skladu s ovom Uredbom, broju certificiranih alata za izračun i broju subjekata koji obračunavaju emisije stakleničkih plinova iz usluga prijevoza. Zahtjevi za informacije (uključujući izvješća, ankete i upite) bit će pažljivo uravnoteženi kako se dionici ne bi dodatno opteretili.

Pet godina od početka potpune primjenjivosti Uredbe Komisija će provesti evaluaciju pravila kako bi provjerila jesu li ciljevi inicijative ostvareni.

• Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga

U članku 1. opisuje se predmet predložene uredbe.

U članku 2. utvrđuje se područje primjene uredbe.

U članku 3. navodi se nekoliko definicija.

U članku 4. utvrđuje se metoda za izračun emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza.

U članku 5. utvrđuju se pravila za korištenje primarnih i sekundarnih podataka za izračun emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza.

Člankom 6. uspostavlja se središnja EU-ova baza podataka o zadanim vrijednostima.

U članku 7. utvrđuju se pravila za korištenje baza podataka i skupova podataka o zadanim vrijednostima kojima upravljaju treće strane.

Člankom 8. uspostavlja se središnja EU-ova baza podataka o zadanim emisijskim faktorima stakleničkih plinova.

U članku 9. utvrđuju se zahtjevi za izlazne podatke dobivene izračunom emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza.

U članku 10. utvrđuju se pravila za priopćavanje i transparentnost rezultata izračuna emisija stakleničkih plinova.

U članku 11. utvrđuju se opća pravila za certificiranje vanjskih alata za izračun.

U članku 12. utvrđuje se opći zahtjev za verifikaciju izlaznih podataka.

U članku 13. utvrđuju se pravila o aktivnostima i postupcima verifikacije.

U članku 14. utvrđuju se zahtjevi za tijela za ocjenjivanje sukladnosti.

U članku 15. utvrđuju se postupci za akreditaciju tijela za ocjenjivanje sukladnosti.

U članku 16. utvrđuju se uvjeti za dodjelu delegiranih ovlasti Komisiji na temelju ove Uredbe.

U članku 17. utvrđuje se postupak odbora za izvršavanje ovlasti Komisije za donošenje provedbenih akata.

Člankom 18. za Komisiju se uvodi obveza da provede evaluaciju ove Uredbe.

Članak 19. sadržava odredbe o datumu stupanja na snagu i datumu početka primjene ove Uredbe.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**o obračunavanju emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1. i članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora⁵⁰,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija⁵¹,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Podupiranje nastojanja da se povećaju održivost i učinkovitost prometnog sustava Unije preduvjet je za stabilni napredak prema klimatskoj neutralnosti do 2050., a istodobno se mora uzeti u obzir potreba za očuvanjem stalnog rasta i konkurentnosti europske industrije.
- (2) Emisije stakleničkih plinova obračunavaju se u raznim gospodarskim sektorima, uključujući prometni, kako bi se kvantificirali podaci o emisijama stakleničkih plinova iz određenih djelatnosti poduzeća i pojedinaca. Kvalitetnije informacije o učinkovitosti usluga prijevoza znatno pridonose poticanju korisnikâ prijevoza na donošenje održivijih odluka te utječu na poslovne odluke koje donose organizatori i pružatelji usluga prijevoza. Pouzdani i usporedivi podaci o emisijama stakleničkih plinova temelj su za stvaranje tih poticaja, a time i za poticanje promjene ponašanja među potrošačima i poduzećima, kako bi se doprinijelo ciljevima europskog zelenog plana⁵² za promet i Europskog zakona o klimi.
- (3) Unatoč sve većem interesu dionika u prometnom sektoru, ukupna prihvaćenost obračunavanja emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza i dalje je ograničena. U većini slučajeva korisnici ne dobivaju točne informacije o učinkovitosti usluga prijevoza, a organizatori i pružatelji usluga prijevoza ne izračunavaju niti objavljuju svoje emisije. Nerazmjerno niska stopa obračunavanja emisija stakleničkih plinova zabilježena je posebno među malim i srednjim

⁵⁰ [SL C , , str.]

⁵¹ [SL C , , str.]

⁵² Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija: Europski zeleni plan, COM(2019) 640 final.

poduzećima (MSP-ovima), koja čine veliku većinu poduzeća koja nude usluge prijevoza na tržištu EU-a.

- (4) Europska komisija donijela je 2011. bijelu knjigu o prometu⁵³, u kojoj je predstavljena vizija budućnosti prometnog sustava u EU-u i utvrđen program politika za odgovor na buduće izazove u području prometa, posebno na potrebu za održavanjem i razvojem mobilnosti te znatnim smanjenjem ugljičnog otiska iz prometa i logistike.
- (5) Strategija za održivu i pametnu mobilnost iz prosinca 2020.⁵⁴ odnosi se na poticaje za odabir najodrživijih opcija za prijevoz unutar iste vrste prijevoza i među različitim vrstama prijevoza. Ti poticaji uključuju uspostavu europskog okvira za usklađeno mjerenje emisija stakleničkih plinova iz prometa i logistike na temelju globalno priznatih normi, koji bi zatim mogao poslužiti za informiranje poduzeća i krajnjih korisnika o okvirnom ugljičnom otisku odabranog prijevoznog rješenja i time pridonijeti povećanju potražnje krajnjih korisnika i potrošača za održivijim rješenjima u području prijevoza i mobilnosti, uz izbjegavanje manipulativnog zelenog marketinga (eng. *greenwashing*).
- (6) Stoga je primjereno utvrditi usklađena pravila za obračunavanje emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza tereta i putnika kako bi se dobili usporedivi podaci o emisijama stakleničkih plinova iz usluga prijevoza i kako bi se izbjegle zavaravajuće informacije o njihovoj učinkovitosti dobivene zbog mogućnosti izbora među raznim metodama izračuna emisija i ulaznim podacima. Takvim bi se pravilima trebali osigurati ravnopravni uvjeti za razne vrste prijevoza, prometne segmente i nacionalne mreže u Uniji. Ta bi pravila trebala pridonijeti i stvaranju poticaja za promjenu ponašanja među poduzećima i korisnicima prijevoza kako bi se smanjile emisije stakleničkih plinova iz usluga prijevoza zahvaljujući prihvaćanju i korištenju usporedivih i pouzdanih podataka o emisijama stakleničkih plinova.
- (7) Na temelju ove bi se Uredbe trebao uvesti referentni okvir za druge mjere smanjenja emisija koje bi javna tijela i industrija mogli dodatno provoditi, uključujući dodavanje klauzula o transparentnosti stakleničkih plinova u ugovore o prijevozu, informiranje putnika ili potrošača o emisijama stakleničkih plinova iz određene vrste prijevoza ili dostave i utvrđivanje kriterija povezanih s klimom za postupke zelene nabave.
- (8) Unatoč koristima koje proizlaze iz povećane transparentnosti u pogledu učinkovitosti usluga prijevoza, obvezna primjena ove Uredbe na sve subjekte koji nude usluge prijevoza na tržištu Unije bila bi nerazmjerna i dovela bi do prekomjernih troškova i opterećenja. Stoga bi se ova Uredba trebala primjenjivati samo na subjekte koji odluče ili su drugim relevantnim zakonodavnim i nezakonodavnim režimima obvezani izračunavati i objavljivati informacije o emisijama stakleničkih plinova iz usluga prijevoza tereta ili putnika koje započinju ili završavaju na području Unije. To stoga uključuje i usluge čije se polazišne ili odredišne točke nalaze u trećoj zemlji.
- (9) Ova se Uredba ne bi trebala primjenjivati na posrednike u području podataka, primjerice one koji nude multimodalne digitalne usluge mobilnosti, ako ne izračunavaju izravno informacije o emisijama stakleničkih plinova iz usluga prijevoza, nego samo pružaju informacije o tim emisijama koje objavi relevantni subjekt ili druga relevantna pravna ili fizička osoba. Međutim,

⁵³ BIJELA KNJIGA Plan za jedinstveni europski prometni prostor – Ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima, COM(2011) 144 final

⁵⁴ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija: Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti, COM(2020) 789 final.

posrednici u području podataka trebali bi biti obvezani relevantnim pravilima povezanim s priopćavanjem i transparentnošću objavljenih podataka o emisijama stakleničkih plinova kako bi se osigurala usporedivost tih podataka na tržištu.

- (10) Ova se Uredba ne bi trebala primjenjivati ako se emisije stakleničkih plinova izračunavaju i objavljuju u zbirnom obliku. To uključuje situacije u kojima se obvezno objavljivanje informacija povezanih s okolišem za izvješćivanje o održivosti i utvrđivanje računa okoliša u statističke svrhe temelje na drugim pravilima Unije, kao što su pravila definirana u direktivi o korporativnom izvješćivanju o održivosti⁵⁵ i Uredbi o europskim ekonomskim računima okoliša⁵⁶. S druge strane, informacije dobivene na temelju ove Uredbe mogu doprinijeti izradi konsolidiranih izvješća o emisijama koja je propisana drugim primjenjivim pravom Unije, pod uvjetom da su odgovarajuće metodologije i prikupljeni podaci dovoljno kompatibilni.
- (11) Pravilna metoda za izračun emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza jedan je od glavnih aspekata usklađenog okvira Unije utvrđenog ovom Uredbom. Ta bi metoda trebala osigurati da se izračunima emisija koji se provode u cijelom prijevoznom lancu dobivaju usporedivi i točni podaci o emisijama stakleničkih plinova, i to primjenom samo jednog skupa metodoloških koraka. U okviru metode trebalo bi i na odgovarajući način uzeti u obzir potrebe tržišta prijevoza kako bi se izbjegla nepotrebna složenost, prekomjerno opterećenje i troškovi, a dionici bi je trebali prihvatiti.
- (12) Norma EN ISO 14083:2023, koju je Europski odbor za normizaciju⁵⁷ objavio u travnju 2023. i kojom se prenosi norma ISO 14083:2023, odabrana je kao referentna metodologija za izračun emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza u skladu s ovom Uredbom. Iz analize je vidljivo da se norma ISO 14083:2023 pokazala najrelevantnijom i najproporcionalnijom za postizanje ciljeva ove Uredbe. Kvantificiranje emisija provodi se po principu „od bušotine do kotača”, što uključuje emisije stakleničkih plinova koje proizlaze iz opskrbe energijom i upotrebe vozila tijekom prijevoznih operacija i operacija u čvorištu.
- (13) Trebalo bi obratiti pozornost na to da se ne odstupa od izvorno odabrane metodologije u okviru norme EN ISO 14083:2023 kako bi se izbjegle nedosljednosti u izračunu emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza na tržištu, posebno u kontekstu međunarodnih prijevoznih lanaca. Međutim, primjereno je s vremena na vrijeme procijeniti potrebu za mogućom prilagodbom norme EN ISO 14083:2023 s obzirom na politike Unije i buduće izmjene te norme koje bi mogao izvršiti Europski odbor za normizaciju ili drugo nadležno tijelo. Ako te procjene ukažu na rizik da će određeni dio norme stvoriti neopravdanu neravnotežu u izračunu emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza u određenim segmentima tržišta ili dovesti do razlika između te norme i ciljeva ove Uredbe ili drugog primjenjivog prava Unije, Komisija može u suradnji s državama članicama razmotriti mogućnost da od Europskog odbora za normizaciju zatraži da u skladu s tim revidira normu ili odluči o isključenju tog dijela norme iz područja primjene ove Uredbe.
- (14) Kako bi se izbjeglo kruženje netočnih informacija na tržištu, može se pojaviti potreba za pojašnjenjem referentne metodologije u pogledu parametara relevantnih za emisije stakleničkih

⁵⁵ Direktiva (EU) 2022/2464 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o izmjeni Uredbe (EU) br. 537/2014, Direktive 2004/109/EZ, Direktive 2006/43/EZ i Direktive 2013/34/EU u pogledu korporativnog izvješćivanja o održivosti ([SL L 322, 16.12.2022., str. 15.–80.](#)).

⁵⁶ Uredba (EU) br. 691/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. srpnja 2011. o europskim ekonomskim računima okoliša ([SL L 192, 22.7.2011., str. 1.–16.](#)).

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

plinova i pretpostavki primijenjenih za izračun emisija prije pružanja usluge. Isto vrijedi i za druge relevantne tehničke parametre povezane s pripisivanjem emisija ili objedinjavanjem podatkovnih elemenata u slučaju da upotreba tih parametara nije izričito pojašnjena u metodologiji.

- (15) Za izračun emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza mogu se koristiti razne vrste ulaznih podataka, uključujući primarne i sekundarne podatke. Korištenjem primarnih podataka dobivaju se najpouzdaniji i najtočniji rezultata te bi mu stoga trebalo dati prednost kako bi se omogućilo postupno sve veće korištenje tih podataka u postupcima izračuna emisija stakleničkih plinova. Međutim, primarni podaci mogli bi biti nedostupni ili preskupi za određene dionike, posebno MSP-ove. Stoga bi pod jasno utvrđenim uvjetima trebalo dopustiti korištenje sekundarnih podataka.
- (16) Kad je riječ o sekundarnim podacima, emisije stakleničkih plinova iz određene usluge prijevoza mogu se izračunati korištenjem zadanih vrijednosti ili modeliranih podataka. Međutim, korištenjem zadanih vrijednosti i modeliranih podataka trebale bi se dobivati točne i pouzdane informacije o emisijama stakleničkih plinova iz predmetne usluge prijevoza te bi stoga te zadane vrijednosti trebalo utvrditi i modelirane podatke izraditi na neutralan i objektivan način, na temelju pouzdanih izvora i odgovarajućih parametara.
- (17) Stoga bi trebalo uspostaviti središnju EU-ovu bazu podataka o zadanim vrijednostima za intenzitet emisija stakleničkih plinova kako bi se poboljšala usporedivost rezultata emisija stakleničkih plinova dobivenih primjenom ove Uredbe. Međutim, s obzirom na sektorske, nacionalne i regionalne posebnosti tih zadanih vrijednosti u Uniji, trebalo bi dopustiti i druge relevantne baze podataka i skupove podataka kojima upravljaju treće strane, pod uvjetom da se podvrgnu tehničkoj provjeri kvalitete na razini Unije.
- (18) Pri utvrđivanju intenziteta emisija stakleničkih plinova iz određene usluge prijevoza za izvođenje procjena emisija stakleničkih plinova koje odražavaju količinu utrošene energije u perspektivi „od bušotine do kotača” potrebni su emisijski faktori stakleničkih plinova za nositelje energije u prometu. Stoga bi trebalo uspostaviti središnju EU-ovu bazu podataka o emisijskim faktorima stakleničkih plinova za nositelje energije kako bi se osigurala usporedivost i kvaliteta ulaznih podataka.
- (19) Za razvoj i održavanje EU-ovih baza podataka o zadanim vrijednostima za intenzitet emisija stakleničkih plinova i emisijske faktore stakleničkih plinova te za tehničku provjeru kvalitete vanjskih baza podataka i skupova podataka kojima upravljaju treće strane trebalo bi biti zaduženo neutralno i nadležno tijelo koje djeluje na razini Unije. S obzirom na svoju nadležnost, Europska agencija za okoliš u najboljem je položaju za pružanje potrebne pomoći za pravilnu provedbu tog dijela Uredbe. Taj se rad prema potrebi može temeljiti na doprinosu i potpori drugih sektorskih tijela EU-a, u skladu sa zasebnim pravom Unije.
- (20) Modelirani podaci mogu se upotrebljavati ako se temelje na modelu uspostavljenom u skladu s referentnom metodologijom i, ovisno o slučaju, drugim odredbama o korištenju sekundarnih podataka i alata za izračun utvrđenih u ovoj Uredbi.
- (21) Uredbom (EU) 2015/757⁵⁸ i Direktivom 2003/87/EZ⁵⁹ uvodi se obveza prikupljanja, izračuna i godišnjeg izvješćivanja o emisijama CO₂ iz brodova, odnosno zrakoplova. Uredba (EU)

⁵⁸ Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ ([SL L 123, 19.5.2015., str. 55.–76.](#)).

2015/757 i Direktiva 2003/87/EZ mogu u određenoj mjeri nadopunjavati odredbe ove Uredbe, posebno u pogledu izvođenja podataka o utrošenom gorivu kao ulaznih podataka za kvantificiranje emisija iz usluga prijevoza. Ulazni podaci za dobivanje podataka o emisijama stakleničkih plinova iz usluga prijevoza mogu potjecati i iz primjene drugih zakonodavnih okvira, kao što su Uredba (EU) 2019/1242⁶⁰ i Uredba (EU) 2019/631⁶¹.

- (22) Primjereno je utvrditi zajedničke parametre za izražavanje izlaznih podataka o emisijama stakleničkih plinova na kojima se temelji usporedivost tih podataka i koji omogućavaju djelotvorno utvrđivanje referentnih vrijednosti za razne usluga prijevoza. Zajednički parametri također bi trebali pružateljima podataka omogućiti jasno priopćavanje podataka, a primateljima podataka njihovo pravilno razumijevanje.
- (23) Sve raščlanjene informacije o emisijama stakleničkih plinova iz određene usluge prijevoza koje se pružaju trećoj strani u komercijalne ili regulatorne svrhe u skladu s područjem primjene ove Uredbe trebale bi nužno i vidljivo uključivati izlazne podatke utvrđene u skladu s posebnim pravilima za izračun emisija stakleničkih plinova utvrđenima ovom Uredbom. Prema potrebi mogu se dodati dodatni podatkovni elementi koji služe u svrhe osim onih definiranih ovom Uredbom.
- (24) Kako bi dokazao usklađenost sa zahtjevima utvrđenima u ovoj Uredbi, subjekt koji izračunava i objavljuje informacije o emisijama stakleničkih plinova iz određene usluge prijevoza trebao bi moći izvesti dokaze kojima se potvrđuju odgovarajući izlazni podaci. Ti bi se dokazi trebali izvoditi u skladu s pravilima o izvješćivanju na razini usluge prijevoza utvrđenima normom EN ISO 14083:2023 te bi trebali biti dostupni na zahtjev nadležnog tijela, primjerice suda, ili bilo koje treće strane ako je to propisano zasebnim aranžmanima, primjerice među poduzećima.
- (25) Ako se ne primjenjuju zasebni aranžmani, posrednik u području podataka koji od relevantnog subjekta ili druge relevantne pravne ili fizičke osobe prikuplja informacije o emisijama stakleničkih plinova iz određene usluge prijevoza te ih pruža na tržištu ne bi se trebao smatrati odgovornim ako se tim informacijama krši bilo koji od zahtjeva povezanih s izračunom i verifikacijom emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza i certificiranjem alata za izračun kako je utvrđeno ovom Uredbom. Međutim, posrednik u području podataka trebao bi nastojati spriječiti pružanje pogrešnih ili netočnih informacija te bi trebao poštovati pravila povezana s izlaznim podacima o emisijama stakleničkih plinova, priopćavanjem i transparentnošću. Osim toga, posrednik u području podataka trebao bi navesti izvor tih informacija kako bi se omogućila identifikacija predmetnog pružatelja informacija.
- (26) Vanjski alati za izračun koji su dostupni na tržištu za širu komercijalnu i nekomercijalnu upotrebu mogu olakšati obračunavanje emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza, što pridonosi njegovu prihvaćanju u širim skupinama dionika. Upotreba tih alata trebala bi se certificirati kako bi se zajamčila njihova sukladnost sa zahtjevima ove Uredbe, posebno kad je riječ o primjeni zajedničke referentne metodologije i odgovarajućeg skupa ulaznih podataka.

⁵⁹ Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ ([SL L 275, 25.10.2003., str. 32.–46.](#)).

⁶⁰ Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ ([SL L 198, 25.7.2019.](#)).

⁶¹ Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (preinaka) (Tekst značajan za EGP.) ([SL L 111, 25.4.2019., str. 13.–53.](#)).

- (27) Pravilno osmišljen sustav za verifikaciju sukladnosti izlaznih podataka o emisijama stakleničkih plinova objavljenih na tržištu i postupaka izračuna na kojima se temelje sa zahtjevima utvrđenima u ovoj Uredbi trebao bi znatno povećati povjerenje u pouzdanost i točnost tih podataka. Subjekti koji su uspješno prošli ocjenjivanje sukladnosti trebali bi moći dobiti dokaz o usklađenosti koji će se priznavati u cijeloj Uniji. Ako su uključeni primarni podaci, to bi trebalo navesti u dokazu o usklađenosti, posebno kako bi se subjekte na koje se odnose pravila utvrđena ovom Uredbom potaknulo da prikupljaju i upotrebljavaju primarne podatke.
- (28) Administrativno opterećenje povezano s verifikacijom moglo bi biti nerazmjerno veliko za manja poduzeća te bi ga stoga trebalo izbjegavati. Zato bi mala i srednja poduzeća trebala biti izuzeta od zahtjeva povezanih s verifikacijom, osim ako ta poduzeća žele dobiti odgovarajući dokaz o usklađenosti. Osim toga, velika poduzeća trebala bi uzimati u obzir načelo proporcionalnosti pri razmatranju mogućnosti da od partnera u lancu vrijednosti, posebno MSP-ova, traže verifikaciju sukladnosti.
- (29) Ako je verifikacija podataka o emisijama stakleničkih plinova iz usluga prijevoza organizirana u skladu s posebnim pravilima utvrđenima drugim zakonodavstvom Unije, uključujući uredbu o osiguravanju jednakih uvjeta za održivi zračni prijevoz, a provodi ju Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa, ta se pravila moraju primjenjivati na jednak način, pod uvjetom da je procjena u okviru verifikacije utvrđena u skladu sa zahtjevima ove Uredbe.
- (30) Kako bi se omogućilo učinkovito funkcioniranje ove Uredbe, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s ocjenjivanjem i isključivanjem određenih elemenata referentne metodologije, podnošenjem zahtjeva Europskom odboru za normizaciju, utvrđivanjem pravila za provedbu tehničke provjere kvalitete vanjskih baza podataka o zadanim vrijednostima, prilagođavanjem parametara za izlazne podatke o emisijama stakleničkih plinova i utvrđivanjem dodatnih metoda i kriterija za akreditaciju tijela za ocjenjivanje sukladnosti. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.⁶² Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (31) Kako bi se osigurali ujednačeni uvjeti za provedbu ove Uredbe, Komisiji bi se trebale dodijeliti provedbene ovlasti u pogledu certificiranja alata za izračun i verifikacije podataka o emisijama stakleničkih plinova. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća⁶³.
- (32) Postizanje usporedivosti podataka o emisijama stakleničkih plinova iz usluga prijevoza i veće prihvaćanje obračunavanja emisija stakleničkih plinova u poslovnoj praksi nisu ciljevi koje države članice mogu u dovoljnoj mjeri ostvariti bez rizika od uvođenja dodatnih birokratskih postupaka na unutarnje tržište te dodatnih troškova i administrativnog opterećenja za industriju.

⁶² Međuinstitucijski sporazum Europskog parlamenta, Vijeća Europske unije i Europske komisije o boljoj izradi zakonodavstva ([SL L 123, 12.5.2016., str. 1.](#)).

⁶³ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije ([SL L 55, 28.2.2011., str. 13.](#)).

Zbog mrežnih učinaka zajedničkog djelovanja država članica ti se ciljevi mogu bolje ostvariti na razini Unije. Stoga Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj Uniji.

- (33) U skladu s načelom proporcionalnosti, za postizanje osnovnog cilja poticanja promjene ponašanja među poduzećima i potrošačima potrebno je i primjereno smanjiti emisije stakleničkih plinova iz usluga prijevoza prihvaćanjem i korištenjem usporedivih i pouzdanih podataka o emisijama stakleničkih plinova te utvrditi pravila o obračunavanju emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza. Ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje ciljeva u skladu s člankom 5. stavkom 4. Ugovora o Europskoj uniji,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I. OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Predmet

Ovom se Uredbom utvrđuju pravila za obračunavanje emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza koje započinju ili završavaju na području Unije.

Članak 2.

Opseg

Ova se Uredba primjenjuje na svaki subjekt koji pruža ili organizira usluge prijevoza tereta i putnika u Uniji i koji izračunava emisije stakleničkih plinova iz određene usluge prijevoza koja započinje ili završava na području Unije i objavljuje raščlanjene informacije o tim emisijama bilo kojoj trećoj strani u komercijalne ili regulatorne svrhe.

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

- (1) „staklenički plin” znači plinoviti sastavni dio atmosfere, kako prirodni tako i antropogeni, koji apsorbira i emitira zračenje određenih valnih duljina u spektru infracrvenog zračenja koje emitiraju površina Zemlje, atmosfera i oblaci;
- (2) „emisija stakleničkih plinova” znači ispuštanje stakleničkog plina u atmosferu, izraženo u masi ekvivalenta ugljikova dioksida;
- (3) „ekvivalent ugljikova dioksida (CO₂e)” znači jedinica za usporedbu zračenja određenog stakleničkog plina s vrijednošću za ugljikov dioksid;

- (4) „obračunavanje emisija stakleničkih plinova” znači radnje koje se obavljaju s ciljem kvantificiranja emisija stakleničkih plinova, putem mjerenja i izračuna, te izvješćivanja o tim emisijama;
- (5) „usluga prijevoza” znači prijevoz tereta ili putnika od polazišta do odredišta; usluga prijevoza može podrazumijevati jedan ili više elemenata prijevoznog lanca koji zahtijevaju jednu ili više prijevoznih operacija i/ili operacija u čvorištu;
- (6) „prijevozna operacija” znači prometovanje vozila radi prijevoza putnika i/ili tereta;
- (7) „operacija u čvorištu” znači operacija za prijenos tereta ili putnika kroz čvorište;
- (8) „vozilo” znači sredstvo za prijevoz putnika i/ili robe u svim vrstama prijevoza;
- (9) „prijevozni lanac” znači niz elemenata prijevoza povezanih s teretom ili putnikom/skupinom putnika koji zajednički obuhvaćaju njihovo kretanje od polazišta do odredišta;
- (10) „element prijevoznog lanca” znači dio prijevoznog lanca unutar kojeg se teret ili putnik/skupina putnika prevozi jednim vozilom ili prolazi kroz jedno čvorište;
- (11) „objavljivanje informacija o emisijama stakleničkih plinova iz usluge prijevoza” znači priopćavanje raščlanjenih informacija o emisijama stakleničkih plinova povezanim s određenom uslugom prijevoza koje vrši relevantni subjekt ili posrednik u području podataka prema bilo kojoj trećoj strani u kontekstu pružanja, obavješćivanja ili stavljanja na tržište te usluge, bilo prije ili nakon pružanja te usluge prijevoza;
- (12) „relevantni subjekt” znači subjekt koji izračunava emisije stakleničkih plinova iz usluge prijevoza koja započinje ili završava na području Unije i objavljuje informacije o tim emisijama bilo kojoj trećoj strani u komercijalne ili regulatorne svrhe;
- (13) „posrednik u području podataka” znači pravna ili fizička osoba koja prikuplja i objavljuje informacije o emisijama stakleničkih plinova iz određene usluge prijevoza na temelju zasebnih pravnih, ugovornih ili drugih relevantnih aranžmana;
- (14) „aktivnost sa stakleničkim plinovima” znači aktivnost koja rezultira emisijama stakleničkih plinova;
- (15) „podaci o aktivnosti sa stakleničkim plinovima” znači kvantitativna mjera aktivnosti sa stakleničkim plinovima;
- (16) „intenzitet emisija stakleničkih plinova” znači koeficijent koji povezuje određene podatke o aktivnosti sa stakleničkim plinovima s emisijama stakleničkih plinova;
- (17) „emisijski faktor stakleničkih plinova” znači koeficijent koji povezuje aktivnost sa stakleničkim plinovima s emisijama stakleničkih plinova;
- (18) „emisije stakleničkih plinova od bušotine do kotača” znači emisije koje predstavljaju učinak stakleničkih plinova koji proizlaze iz upotrebe vozila i opskrbe vozila energijom;
- (19) „emisije od spremnika do kotača” znači emisije povezane s pogonom vozila koje potječu iz potrošnje energije; podskup emisija od bušotine do kotača;
- (20) „nositelj energije” znači tvar ili pojava koja se može upotrijebiti za proizvodnju mehaničkog rada ili topline ili za odvijanje kemijskih ili fizikalnih procesa;
- (21) „primarni podaci” znači kvantificirana vrijednost procesa ili aktivnosti dobivena izravnim mjerenjem ili izračunom na temelju izravnih mjerenja;

- (22) „sekundarni podaci” znači modelirani podaci ili zadane vrijednosti koji ne ispunjavaju uvjete za primarne podatke, uključujući podatke iz baza podataka i objavljene literature, zadane emisijske faktore stakleničkih plinova iz nacionalnih inventara, izračunane podatke, procjene ili druge reprezentativne podatke i podatke dobivene iz zamjenskih procesa ili procjena;
- (23) „zadana vrijednost” znači vrijednost sekundarnih podataka koja je dobivena iz nekog objavljenog izvora i uzima se kao zadana vrijednost u slučaju nedostatka primarnih ili modeliranih podataka;
- (24) „modelirani podaci” znači podaci dobiveni primjenom modela u kojem se u obzir uzimaju primarni podaci i/ili parametri relevantni za emisije stakleničkih plinova iz određene prijevozne operacije ili operacije u čvorištu, uključujući upotrebu modela utvrđenog alatom za izračun;
- (25) „izlazni podaci” znači raščlanjeni podaci o emisijama stakleničkih plinova iz određene usluge prijevoza dobiveni primjenom referentne metodologije i ulaznih podataka utvrđenih ovom Uredbom;
- (26) „parametri” znači mjera kvantitativne procjene;
- (27) „dokaz kojim se potkrepljuju informacije o emisijama stakleničkih plinova iz određene usluge prijevoza” znači izvješće izrađeno na zahtjev na razini usluge prijevoza, kako je utvrđeno u normi EN ISO 14083:2023;
- (28) „alat za izračun” znači aplikacija, model ili softver koji omogućuje automatski izračun emisija stakleničkih plinova iz određene usluge prijevoza;
- (29) „vanjski alat za izračun” znači alat za izračun koji treća strana pruža na tržištu za širu komercijalnu ili nekomercijalnu uporabu;
- (30) „tijelo za ocjenjivanje sukladnosti” znači tijelo za ocjenjivanje sukladnosti kako je definirano u članku 2. točki 13. Uredbe (EZ) br. 765/2008⁶⁴.

POGLAVLJE II.

METODOLOGIJA

Članak 4.

Metoda za izračun emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza

1. Emisije stakleničkih plinova iz usluga prijevoza izračunavaju se na temelju metodologije definirane u ažuriranoj verziji norme EN ISO 14083:2023 i pravila utvrđenih u poglavlju III. ove Uredbe.
2. Najkasnije 36 mjeseci nakon datuma početka primjene ove Uredbe Komisija procjenjuje potrebu za prilagodbom bilo koje komponente norme iz stavka 1.

⁶⁴ Uredba (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o utvrđivanju zahtjeva za akreditaciju i za nadzor tržišta u odnosu na stavljanje proizvoda na tržište i o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 339/93 ([SL L 218, 13.8.2008.](#)).

3. Komisija može pokrenuti provjeru usklađenosti kako bi procijenila eventualne izmjene norme iz stavka 1. Provjeru usklađenosti pokreće Komisija, koja prema potrebi može djelovati na zahtjev države članice.
4. U skladu s člankom 16. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata kojima se iz područja primjene ove Uredbe isključuje izmjena iz stavka 3. i komponenta iz stavka 2. ako Komisijina procjena pokaže da ta izmjena ili komponenta stvara jasan rizik neusklađenosti s ciljevima ove Uredbe i drugim primjenjivim pravilima Unije.
5. U skladu s člankom 16. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata kojima se od Europskog odbora za normizaciju traži da preispita normu iz stavka 1., među ostalim na temelju rezultata procjene iz stavka 2. i provjere usklađenosti iz stavka 3.
6. U skladu s člankom 17. Komisija je ovlaštena za donošenje provedbenih akata kojima se ova Uredba dopunjuje radi pojašnjenja referentne metodologije iz stavka 1. kako bi se osigurala njezina ujednačena primjena na tržištu u pogledu pristupa za utvrđivanje odgovarajućih parametara relevantnih za emisije za izračun emisija stakleničkih plinova prije pružanja usluge i, ovisno o slučaju, drugih tehničkih parametara povezanih s pripisivanjem emisija ili objedinjavanjem podatkovnih elemenata koji nisu izričito objašnjeni u toj metodologiji.

POGLAVLJE III.

ULAZNI PODACI I IZVORI

Članak 5.

Korištenje primarnih i sekundarnih podataka

1. Subjekti iz članka 2. pri izračunu emisija stakleničkih plinova iz određene usluge prijevoza trebaju davati prednost korištenju primarnih podataka.
2. Korištenje sekundarnih podataka za izračun emisija stakleničkih plinova iz određene usluge prijevoza dopušteno je pod sljedećim uvjetima:
 - (a) zadane vrijednosti intenziteta emisija stakleničkih plinova moraju biti izvedene na temelju:
 - (i) središnje EU-ove baze podataka o zadanim vrijednostima za intenzitet emisija stakleničkih plinova iz članka 6. stavka 1.;
 - (ii) baza podataka i skupova podataka o zadanim vrijednostima intenziteta emisija stakleničkih plinova kojima upravljaju treće strane, u skladu s člankom 7.;
 - (b) zadani emisijski faktori stakleničkih plinova za nositelje energije u prometu izvedeni su na temelju središnje EU-ove baze podataka o zadanim emisijskim faktorima stakleničkih plinova iz članka 8.;
 - (c) modelirani podaci temelje se na modelu utvrđenom u skladu s metodom iz članka 4. i, ovisno o slučaju, pravilima utvrđenima u članku 5. stavku 2. točki (b) i članku 11.

Članak 6.

Središnja EU-ova baza podataka o zadanim vrijednostima intenziteta emisija stakleničkih plinova

1. Komisija uz pomoć Europske agencije za okoliš uspostavlja središnju EU-ovu bazu podataka o zadanim vrijednostima intenziteta emisija iz članka 5. stavka 2. točke (a) podtočke i.
2. Komisija osigurava održavanje, ažuriranje i kontinuirani razvoj baze podataka iz stavka 1., uzimajući u obzir razvoj najsuvremenijih tehnoloških rješenja u prometnom sektoru i nove metodološke pristupe za izračun emisija stakleničkih plinova.
3. Pristup bazi podataka iz stavka 1. radi pregledavanja ili korištenja zadanih vrijednosti intenziteta emisija otvoren je za javnost i besplatan.

Članak 7.

Baze podataka i skupovi podataka o zadanim vrijednostima intenziteta emisija stakleničkih plinova kojima upravljaju treće strane

1. Osoba koja izradi bazu podataka ili skup podataka iz članka 5. stavka 2. točke (a) podtočke ii. dužna je Komisiji podnijeti zahtjev za tehničku provjeru kvalitete zadanih vrijednosti za intenzitet emisija stakleničkih plinova uključenih u tu bazu podataka ili skup podataka. Komisija uz pomoć Europske agencije za okoliš provodi tehničku provjeru kvalitete u skladu sa zahtjevima utvrđenima u člancima od 4. do 8. ove Uredbe.
2. Za potrebe korištenja sekundarnih podataka u skladu s člankom 5. stavkom 2. točkom (a) podtočkom ii. upotrebljavaju se samo baze podataka i skupovi podataka o zadanim vrijednostima intenziteta emisija koji su pozitivno ocijenjeni u okviru tehničke provjere kvalitete iz stavka 1.
3. Tehničku provjeru kvalitete potrebno je provesti najviše 24 mjeseca nakon datuma početka primjene ove Uredbe. Evidencija pozitivne ocjene u okviru te provjere kvalitete vrijedi dvije godine.
4. Komisija u skladu s člankom 17. donosi provedbene akte kojima se dopunjuje ova Uredba utvrđivanjem pravila i uvjeta za provedbu tehničke provjere kvalitete iz stavka 1.

Članak 8.

Središnja EU-ova baza podataka o zadanim emisijskim faktorima stakleničkih plinova

1. Komisija uz pomoć Europske agencije za okoliš uspostavlja središnju EU-ovu bazu podataka o zadanim emisijskim faktorima stakleničkih plinova iz članka 5. stavka 2. točke (b).
2. Komisija uz pomoć Europske agencije za okoliš osigurava održavanje, ažuriranje i kontinuirani razvoj baze podataka iz stavka 1., uzimajući u obzir razvoj najsuvremenijih tehnoloških rješenja u prometnom sektoru i nove metodološke pristupe za izračun emisija stakleničkih plinova.
3. Pristup bazi podataka iz stavka 1. radi pregledavanja ili korištenja zadanih emisijskih faktora stakleničkih plinova za nositelje energije u prometu otvoren je za javnost i besplatan.

IZLAZNI PODACI I TRANSPARENTNOST

Članak 9.

Utvrđivanje izlaznih podataka o emisijama stakleničkih plinova iz određene usluge prijevoza

1. Izlazni podaci utvrđuju se primjenom referentne metodologije i ulaznih podataka u skladu s člancima od 4. do 8. ove Uredbe.
2. Izlazni podaci mogu se utvrditi upotrebom alata za izračun. Vanjski alati za izračun moraju biti u skladu sa zahtjevima iz članka 11.
3. Izlazni podaci moraju obuhvaćati barem ukupnu masu ekvivalenta ugljikova dioksida (CO₂e) po usluzi prijevoza i, ovisno o vrsti predmetne usluge prijevoza, barem jedan od sljedećih podatkovnih parametara:
 - (a) masu CO₂e po tonskom kilometru ili ekvivalentne jedinice za prijevoz tereta;
 - (b) masu CO₂e po toni ili ekvivalentne jedinice za protok teretnih čvorišta;
 - (c) masu CO₂e po putničkom kilometru ili ekvivalentne jedinice za prijevoz putnika;
 - (d) masu CO₂e po putniku ili ekvivalentne jedinice za protok putničkih čvorišta.
4. U skladu s člankom 16. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata kojima se dopunjuje popis parametara za izlazne podatke iz stavka 3.

Članak 10.

Komunikacija i transparentnost

1. Relevantni subjekti dužni su objavljivati izlazne podatke na jasan i nedvosmislen način. Kad relevantni subjekti objavljuju izlazne podatke, u popratnu su komunikaciju dužni uključiti napomenu „Emisije stakleničkih plinova od bušotine do kotača izračunane u skladu s Uredbom [upućivanje na ovu Uredbu] Europskog parlamenta i Vijeća”, i to na barem jednom od službenih jezika EU-a i, ako je moguće, na službenom jeziku države članice na čijem se državnom području usluga pruža.
2. Ako izlazne podatke pribavlja i objavljuje posrednik u području podataka na temelju zasebnih aranžmana, primjenjuju se pravila utvrđena u stavku 1. i članku 9. stavku 3. Pri objavljivanju izlaznih podataka posrednik u području podataka dužan je navesti upućivanje na izvor tih podataka.
3. Ako se koriste primarni podaci u smislu članka 5. stavka 1., relevantni subjekti imaju pravo o toj činjenici obavijestiti bilo koju treću stranu ako je korištenje primarnih podataka verificirano u skladu s člancima 12. i 13.
4. Relevantni subjekti moraju moći pribaviti dokaze kojima se potkrepljuje način izvođenja izlaznih podataka. Ti se dokazi izvedu u skladu sa zahtjevima utvrđenima u referentnoj metodologiji iz članka 4. stavka 1. te:
 - (a) služe kao osnova za procjenu u okviru verifikacije u skladu s člancima 12. i 13.;

- (b) stavljaju se na raspolaganje na zahtjev nadležnog tijela ili druge treće strane u mjeri u kojoj se primjenjuju zasebni pravni ili ugovorni aranžmani;
 - (c) ako se verifikacija provodi u skladu s člancima 12. i 13., ona mora sadržavati upućivanje na dokaz o usklađenosti iz članka 13. stavka 6. i podatke za kontakt tijela za ocjenjivanje sukladnosti koje je sastavilo dokaz o usklađenosti;
 - (d) ako se izlazni podaci utvrđuju korištenjem vanjskog alata za izračun iz članka 9. stavka 2., oni moraju uključivati upućivanje na taj alat za izračun.
5. Izlazni podaci i dokazi iz stavka 5. moraju se utvrditi na jasan i nedvosmislen način, i to barem na jednom od službenih jezika Unije. Ako je moguće, moraju biti dostupni u obliku poveznice na internetske stranice, QR koda ili u drugom ekvivalentnom obliku.
 6. Osobni podaci moraju se obrađivati u skladu s Uredbom (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća⁶⁵.
 7. Svaki primatelj izlaznih podataka i dokaza iz stavka 5. dužan je osigurati da relevantni komercijalni podaci koji se obrađuju i priopćavaju u skladu s ovom Uredbom budu povjerljivi te da se takvim podacima može pristupiti, obrađivati ih i objavljivati samo uz odobrenje.

POGLAVLJE V.

DOPUNSKJE MJERE

Članak 11.

Certificiranje alata za izračun

1. Vanjske alate za izračun iz članka 9. stavka 2. mora certificirati tijelo za ocjenjivanje sukladnosti iz članka 14.
2. Osoba koja izradi alat za izračun dužna je podnijeti zahtjev tijelu za ocjenjivanje sukladnosti koje ocjenjuje usklađenost alata za izračun sa zahtjevima iz članaka od 4. do 9. U slučaju pozitivnog rezultata tijelo za ocjenjivanje sukladnosti izdaje potvrdu o sukladnosti alata za izračun s ovom Uredbom. U slučaju negativnog rezultata tijelo za ocjenjivanje sukladnosti podnositelju zahtjeva daje obrazloženje negativne ocjene.
3. Relevantno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dužno je održavati ažuriran popis alata za izračun za koje je izdalo, povuklo ili suspendiralo potvrdu. Taj je popis dužno objaviti na svojim internetskim stranicama i bez odgode Komisiji priopćiti adresu tih stranica.
4. Rok valjanosti potvrde jest dvije godine.
5. Komisija na svojim službenim stranicama objavljuje popis svih alata za izračun za koje je izdana potvrda u skladu sa stavcima 1. i 2.

⁶⁵ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka), [SL L 119, 4.5.2016., str. 1.](#)

6. Komisija u skladu s člankom 17. donosi provedbene akte kojima se utvrđuju pravila o izdavanju potvrda za alate za izračun i povezanoj potvrdi o sukladnosti, uključujući pravila o obnovi, suspenziji i povlačenju potvrde.

POGLAVLJE VI.

VERIFIKACIJA PODATAKA O EMISIJAMA STAKLENIČKIH PLINOVA I POSTUPCI IZRAČUNA

Članak 12.

Opseg verifikacije

1. Izlazni podaci iz članka 9. podvrgavaju se verifikaciji sukladnosti sa zahtjevima utvrđenima u člancima od 4. do 9. ove Uredbe.
2. Zahtjevi za verifikaciju iz stavka 1. primjenjuju se na relevantne subjekte iz članka 2., uz iznimku mikropoduzeća te malih i srednjih poduzeća iz Preporuke Komisije 2003/361/EZ⁶⁶. Mikropoduzeća te mala i srednja poduzeća mogu se na svoj zahtjev podvrgnuti verifikaciji.

Članak 13.

Aktivnosti i postupak verifikacije

1. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti iz članka 14. verificira pouzdanost, vjerodostojnost, pridržavanje i točnost izlaznih podataka koje je objavio relevantni subjekt.
2. Verifikacija se provodi u skladu sa zahtjevima utvrđenima u člancima od 4. do 9. i na temelju dokaza iz članka 10. stavka 5. Ta verifikacija obuhvaća:
 - (a) primijenjenu metodologiju izračuna;
 - (b) izvor(e) ulaznih podataka korištenih za izračun;
 - (c) točnost izvršenih izračuna;
 - (d) primijenjene parametre.
3. Ako su korišteni vanjski alati za izračun, tijelo za ocjenjivanje sukladnosti uzima u obzir odgovarajuću potvrdu o sukladnosti iz članka 11.
4. Ako se prilikom procjene u okviru verifikacije utvrde netočnosti u izračunu ili neusklađenost s člancima od 4. do 9. ove Uredbe, tijelo za ocjenjivanje sukladnosti o tome pravodobno obavješćuje relevantni subjekt. Taj subjekt zatim ispravlja izračun ili uklanja neusklađenosti kako bi se postupak verifikacije mogao dovršiti.
5. Predmetni subjekt tijelu za ocjenjivanje sukladnosti dostavlja sve dodatne informacije koje mu omogućuju provedbu postupaka verifikacije. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti može tijekom postupka verifikacije provoditi provjere kako bi utvrdilo pouzdanost podataka i izračuna.

⁶⁶ Preporuka Komisije 2003/361/EZ od 6. svibnja 2003. o definiciji mikropoduzeća te malih i srednjih poduzeća (SL L 124, 20.5.2003., str. 36.).

6. Nakon dovršetka verifikacije tijelo za ocjenjivanje sukladnosti prema potrebi sastavlja dokaz o usklađenosti kojim se potvrđuje da su izlazni podaci u skladu s odgovarajućim zahtjevima iz ove Uredbe.
7. Relevantno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dužno je sastaviti i održavati ažuriran popis subjekata za koje je provedena verifikacija u skladu sa stavcima od 1. do 6. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dužno je do 31. ožujka svake godine dostaviti taj popis Komisiji.
8. Ako su drugim zakonodavstvom Unije utvrđena posebna pravila za procjenu u okviru verifikacije izlaznih podataka, s tim se pravilima postupa na istovjetan način, pod uvjetom da je procjena u okviru verifikacije uređena na način sukladan ovoj Uredbi.
9. Komisija u skladu s člankom 17. donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljna pravila za verifikaciju izlaznih podataka i povezanih dokaza usklađenosti. Ta pravila moraju uključivati odredbe povezane s dokazima iz članka 10. stavka 5. i pravima komunikacije povezanim s korištenjem primarnih podataka iz članka 10. stavka 4.

POGLAVLJE VII.

AKREDITACIJA

Članak 14.

Tijela za ocjenjivanje sukladnosti

1. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti akreditiraju se za obavljanje aktivnosti verifikacije ili certificiranja iz članaka 11., 12. i 13.
2. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti mora biti neovisno od subjekta koji podnosi zahtjev za aktivnosti verifikacije ili certificiranja iz članaka 11., 12. i 13.
3. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegovo najviše rukovodstvo i osoblje odgovorno za izvršavanje zadaća verifikacije ne smiju sudjelovati ni u jednoj aktivnosti koja bi mogla dovesti u pitanje njihovu neovisnost u prosudbi ili integritet u vezi s aktivnostima verifikacije ili certificiranja.
4. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti i njegovo osoblje moraju aktivnosti verifikacije ili certificiranja provoditi na najvišem stupnju profesionalnog integriteta i potrebne tehničke stručnosti, bez pritisaka i poticaja, osobito financijskih, koji bi mogli utjecati na njihovu prosudbu ili rezultate aktivnosti verifikacije, osobito u vezi s osobama ili skupinama osoba kojima su rezultati tih aktivnosti važni.
5. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti mora imati stručno znanje, opremu i infrastrukturu koji su potrebni za obavljanje aktivnosti verifikacije ili certificiranja za koje je akreditiran.
6. Osoblje tijela za ocjenjivanje sukladnosti dužno je čuvati poslovnu tajnu u vezi sa svim informacijama dobivenima tijekom obavljanja zadaća verifikacije i certificiranja.
7. Ako tijelo za ocjenjivanje sukladnosti podugovara određene zadaće povezane s verifikacijom ili certificiranjem ili ih prenosi društvu kćeri, preuzima punu odgovornost za zadaće koje obave podugovaratelji ili društva kćeri, bez obzira na njihov poslovni nastan, među ostalim ocjenjivanjem i praćenjem kvalifikacija podugovaratelja ili društva kćeri i posla koji oni obavljaju.

Članak 15.

Postupci akreditacije

1. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti iz članka 14. stavka 1. akreditira nacionalno akreditacijsko tijelo u skladu s poglavljem II. Uredbe (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća.
2. Svaka država članica imenuje tijelo koje održava ažurirani popis akreditiranih tijela za ocjenjivanje sukladnosti. Ta imenovana nacionalna tijela navedeni popis objavljuju na službenim internetskim stranicama vlade.
3. Nacionalno akreditacijsko tijelo do 31. ožujka svake godine Komisiji dostavlja popis akreditiranih tijela za ocjenjivanje sukladnosti, zajedno sa svim relevantnim podacima za kontakt.
4. Komisija je u skladu s člankom 16. ovlaštena za donošenje delegiranih akata kojima se dopunjava ova Uredba utvrđivanjem dodatnih metoda i kriterija za akreditaciju tijela za ocjenjivanje sukladnosti.

POGLAVLJE VIII.

DELEGIRANE I PROVEDBENE OVLASTI

Članak 16.

Izvršenje delegiranja

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4. stavka 4., članka 4. stavka 5., članka 9. stavka 4. i članka 15. stavka 4. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme počevši od [OP: *Molimo unijeti datum: datum stupanja ove Uredbe na snagu*].
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku može opozvati delegiranje ovlasti iz članka 4. stavka 4., članka 4. stavka 5., članka 9. stavka 4. i članka 15. stavka 4. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv proizvodi učinke dan nakon dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 4. stavka 4., članka 4. stavka 5., članka 9. stavka 4. i članka 15. stavka 4. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od [dva mjeseca] od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 17.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Kod upućivanja na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

POGLAVLJE IX.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 18.

Izješćivanje i preispitivanje

Komisija mora provesti evaluaciju ove Uredbe s obzirom na ciljeve koji se njome nastoje postići te Europskom parlamentu i Vijeću podnijeti izvješće o njezinim glavnim zaključcima do [OP: *molimo unijeti datum: pet godina nakon početka primjene Uredbe*].

Članak 19.

Stupanje na snagu i primjena

1. Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.
2. Primjenjuje se od [OP: *molimo unijeti datum: 42 mjeseca od datuma stupanja ove Uredbe na snagu*].
3. Međutim, članak 4. stavak 4., članak 4. stavak 5., članak 4. stavak 6., članak 7. stavak 4., članak 9. stavak 4., članak 11. stavak 6., članak 13. stavak 9. i članak 15. stavak 4. primjenjuju se od datuma stupanja ove Uredbe na snagu.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu,

Za Europski parlament
Predsjednica

Za Vijeće
Predsjednik

ZAKONODAVNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJ

Sadržaj

1.	OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE.....	2
1.1.	Naslov prijedloga/inicijative	2
1.2.	Predmetna područja politike	2
1.3.	Prijedlog/inicijativa odnosi se na:	2
1.4.	Ciljevi.....	2
1.4.1.	Opći ciljevi.....	2
1.4.2.	Specifični ciljevi.....	2
1.4.3.	Očekivani rezultati i učinak	2
1.4.4.	Pokazatelji uspješnosti	3
1.5.	Osnova prijedloga/inicijative	3
1.5.1.	Zahtjevi koje treba ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju, uključujući detaljan vremenski plan provedbe inicijative.....	3
1.5.2.	Dodana vrijednost sudjelovanja Unije (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ove točke „dodana vrijednost sudjelovanja Unije” je vrijednost koja proizlazi iz intervencije Unije i koja predstavlja dodatnu vrijednost u odnosu na vrijednost koju bi države članice inače ostvarile same.	4
1.5.3.	Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava	4
1.5.4.	Usklađenost s višegodišnjim financijskim okvirom i moguće sinergije s drugim prikladnim instrumentima	5
1.5.5.	Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele	6
1.6.	Trajanje i financijski učinak prijedloga/inicijative	6
1.7.	Planirani načini izvršenja proračuna	6
2.	MJERE UPRAVLJANJA	7
2.1.	Pravila praćenja i izvješćivanja.....	7
2.2.	Sustavi upravljanja i kontrole.....	7
2.2.1.	Obrazloženje načina upravljanja, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole	7
2.2.2.	Informacije o utvrđenim rizicima i uspostavljenim sustavima unutarnje kontrole za ublažavanje rizika.....	8
2.2.3.	Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrole i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju).....	8

2.3.	Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti.....	8
3.	PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE.....	10
3.1.	Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak	10
3.2.	Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva.....	11
3.2.1.	Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje	11
3.2.2.	Procijenjeni rezultati financirani odobrenim sredstvima za poslovanje	14
3.2.3.	Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva	15
3.2.4.	Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom	17
3.2.5.	Doprinos trećih strana	17
3.3.	Procijenjeni učinak na prihode.....	18

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o obračunavanju emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza

1.2. Predmetna područja politike

Mobilnost i promet

1.3. Prijedlog/inicijativa odnosi se na:

☒ **novo djelovanje**

☐ **novo djelovanje nakon pilot-projekta/pripremnog djelovanja**⁶⁷

☐ **produženje postojećeg djelovanja**

☐ **spajanje ili preusmjeravanje jednog ili više djelovanja u drugo/novo djelovanje**

1.4. Ciljevi

1.4.1. Opći ciljevi

Opći je cilj ove Uredbe potaknuti promjenu ponašanja među poduzećima i korisnicima prijevoza kako bi se smanjile emisije stakleničkih plinova iz usluga prijevoza zahvaljujući prihvatanju i korištenju usporedivih i pouzdanih podataka o emisijama stakleničkih plinova. Ova će inicijativa pridonijeti postizanju cilja održivog razvoja br. 13 („Poduzeti hitne mjere za borbu protiv klimatskih promjena i njihovih posljedica”), cilja održivog razvoja br. 7 („Svima osigurati pristup pouzdanoj, održivoj i modernoj energiji po pristupačnoj cijeni”) i cilja održivog razvoja br. 12 („Omogućiti održive obrasce potrošnje i proizvodnje”).

1.4.2. Specifični ciljevi

Specifični su ciljevi Uredbe:

osigurati usporedivost rezultata obračunavanja emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza,

olakšati primjenu obračunavanja emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza u poslovnoj praksi.

1.4.3. Očekivani rezultati i učinak

Navesti očekivane učinke prijedloga/inicijative na ciljane korisnike/skupine.

Očekuje se da će se prijedlogom poboljšati usporedivost podataka o emisijama stakleničkih plinova koji se dijele u prijevoznom lancu. To će se omogućiti primjenom zajedničke referentne metodologije, korištenjem točnih ulaznih podataka te nedvosmislenom i jasnom komunikacijom.

Očekuje se i da će zahvaljujući prijedlogu gospodarski subjekti i drugi relevantni subjekti više obračunavati emisije stakleničkih plinova u cilju smanjenja emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza.

⁶⁷

Kako je navedeno u članku 58. stavku 2. točkama (a) ili (b) Financijske uredbe.

1.4.4. *Pokazatelji uspješnosti*

Navesti pokazatelje za praćenje napretka i postignuća

Djelotvornost predložene uredbe s obzirom na 1. specifični cilj utvrdit će se na temelju sljedećih pokazatelja koji se odnose na usporedivost podataka o stakleničkim plinovima iz usluga prijevoza:

broj vanjskih baza podataka o zadanim vrijednostima za koje se obavlja provjera kvalitete,

broj subjekata za koje se verificiraju podaci i procesi.

Djelotvornost predložene uredbe s obzirom na 2. specifični cilj utvrdit će se na temelju sljedećih pokazatelja koji se odnose na prihvatanje obračunavanja emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza:

broj poduzeća koja obračunavaju emisije stakleničkih plinova iz usluga prijevoza na temelju ove Uredbe,

broj subjekata čiji se alati za izračun certificiraju,

korištenje središnjih baza podataka o zadanim vrijednostima (pristup internetskim stranicama i broj zahtjeva),

broj subjekata koji koriste alate za certificiranje.

1.5. **Osnova prijedloga/inicijative**

1.5.1. *Zahtjevi koje treba ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju, uključujući detaljan vremenski plan provedbe inicijative*

U okviru inicijative utvrdit će se usklađeni regulatorni okvir za obračunavanje emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza i posebna pravila za poticanje njegove primjene u cijelom multimodalnom prijevoznom lancu. To uključuje:

zajedničku referentnu metodologiju iz norme EN ISO 14083, kojom se osigurava da se izračun emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza provodi na standardiziran način u cijelom prometnom sektoru,

usklađen pristup ulaznim podacima, koji uključuje poticanje korištenja primarnih podataka, dopuštanje korištenja modeliranih podataka, povećanje pouzdanosti, dostupnosti i primjerenosti zadanih vrijednosti (zadane vrijednosti za intenzitet emisija i emisijske faktore stakleničkih plinova) i smanjivanje razlika među nacionalnim, regionalnim i sektorskim skupovima podataka,

odgovarajuće parametre za generiranje i razmjenu podataka o emisijama stakleničkih plinova te zajednička pravila o priopćavanju i transparentnosti rezultata obračunavanja emisija,

potporu provedbi ove inicijative u raznim prometnim segmentima,

zajednički, razmjerni i pouzdan sustav verifikacije za informacije o emisijama stakleničkih plinova iz usluga prijevoza i za temeljne postupke izračuna,

pravila povezana s razvojem i korištenjem tehničkih alata za izračun emisija.

Sve se navedene odredbe trebaju početi primjenjivati 42 mjeseca nakon stupanja ove Uredbe na snagu.

Ovaj zakonodavni financijski izvještaj posebno se odnosi na razvoj i upravljanje zajedničkim okruženjem zadanih vrijednosti u okviru usklađenog pristupa ulaznim

podacima. Te će zadaće obavljati Europska agencija za okoliš (EEA), uz potporu iz programa Obzor Europa (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). Detaljna pravila o pružanju podataka bit će utvrđena u odgovarajućim delegiranim aktima i budućim sporazumima s EEA-om. EEA će imati sljedeće uloge:

razvoj i održavanje središnje baze podataka o zadanim vrijednostima intenziteta emisija,

ustopostava baze podataka o emisijskim faktorima stakleničkih plinova,

provjera kvalitete baza podataka trećih strana o faktorima intenziteta emisija.

- 1.5.2. *Dodana vrijednost sudjelovanja Unije (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ove točke „dodana vrijednost sudjelovanja Unije” je vrijednost koja proizlazi iz intervencije Unije i koja predstavlja dodatnu vrijednost u odnosu na vrijednost koju bi države članice inače ostvarile same.*

Razlozi za djelovanje na europskoj razini (*ex ante*):

Budući da se u okviru ove inicijative utvrđuju usklađena pravila za obračunavanje emisija stakleničkih plinova na razini usluga prijevoza, ona je posebno važna za prekogranične operacije među državama članicama EU-a. Ta razina usklađenosti, povezana s odabranom metodologijom, ulaznim podacima i zajedničkim pravilima za verifikaciju, ne može se učinkovito postići u cijelom EU-u mjerama pojedinačnih država članica.

Očekivana dodana vrijednost Unije (*ex post*)

Prometni sektor EU-a općenito ima istaknutu prekograničnu dimenziju i važan je za slobodno kretanje ljudi i robe na unutarnjem tržištu EU-a. Učinkovite usluge prijevoza ključne su za zadovoljavanje potražnje korisnika prijevoza, podupiranje rasta gospodarstva EU-a i očuvanje načina života građana. Istodobno treba obratiti pozornost na pitanja utjecaja prometa na okoliš, koji i dalje rastu uglavnom zbog povećanja teretnog i putničkog prometa u europskoj mreži. Ova je Uredba stoga zamišljena kao pokretač koji prometnoj zajednici olakšava zelenu tranziciju. Inicijativa će pridonijeti stvaranju jednakih uvjeta za obračunavanje emisija stakleničkih plinova za sve segmente i vrste prijevoza te u svim nacionalnim mrežama. Ona omogućava veću transparentnost u pogledu učinkovitosti usluga prijevoza i podupire korištenje podataka o emisijama stakleničkih plinova za donošenje odluka o prijevozu, što će dovesti do stvaranja poticaja za održivija rješenja i inovacije. Nacionalni pristupi bili bi vrlo kontraproduktivni za postizanje tih ciljeva jer bi bio prisutan znatan rizik od proturječnih zahtjeva i nedosljednih metodologija i podataka. Zbog tih različitih nacionalnih pristupa povećali bi se troškovi i nepotrebno opteretila poduzeća koja posluju u više država članica.

- 1.5.3. *Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava*

CountEmissions EU nova je inicijativa koja se temelji na raznim nastojanjima Europske komisije i industrije da se uvede usklađen metodološki okvir. U razdoblju od 2011. do 2019. dva uzastopna projekta financirana sredstvima EU-a – „Ugljični otisak prijevoza tereta” (COFRET), financiran u okviru Sedmog okvirnog programa i „Mreža za obračunavanje i smanjenje emisija iz logistike” (LEARN), financiran u okviru programa Obzor 2020. – bili su usmjereni na izračun, izvješćivanje i verifikaciju emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza, s ciljem razvoja globalne metode. To je potaknulo koordinirano djelovanje za utvrđivanje

sveobuhvatne i prilagođene norme na razini Međunarodne organizacije za normizaciju (ISO). Tu novu normu, ISO 14083, ISO je objavio u ožujku 2023., a CEN ju je objavio kao ekvivalentnu europsku normu EN ISO 14083:2023. Norma se, među ostalim, temelji na europskoj normi EN 16258:2012 i Protokolu o stakleničkim plinovima.

Posebne metodologije za obračunavanje emisija stakleničkih plinova postoje i u raznim segmentima prometnog sektora, posebno u teretnom prometu. U mnogim su slučajevima one dio širih programa zelenog prometa ili drugih inicijativa za promicanje učinkovitih i niskougličnih prijevoznih aktivnosti. Među njima su, na primjer, okvir Globalnog vijeća za emisije iz logistike (GLEC), utvrđen pod vodstvom industrije, javno-privatni program SmartWay u SAD-u te program Topsector Logistics, koji provode nizozemska vlada i poduzeća.

Nadalje, postoje brojne metode i zahtjevi za obračunavanje emisija specifični za pojedine vrste prijevoza koje su razvile same industrije ili koje su pokrenula javna tijela kao dio posebnih zakonodavnih okvira. Na primjer, u pomorskom sektoru postoji radna skupina inicijative među poduzećima za kontejnerski pomorski prijevoz Clean Cargo. Osim toga, Međunarodna pomorska organizacija (IMO) donijela je obvezni sustav za prikupljanje podataka o loživom ulju (DCS) za međunarodni pomorski promet, u okviru kojeg plovila moraju prikupljati relevantne podatke i unositi ih u zajedničku bazu podataka. Kad je riječ o zrakoplovstvu, Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA), koji je razvila Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO), pruža metodu za izračun emisija CO₂ na razini leta. ICAO i Međunarodno udruženje zračnih prijevoznika (IATA) utvrdili su i norme za zrakoplovni sektor kojima se detaljnije propisuje način izvješćivanja o emisijama po putniku i po toni tereta.

Na nacionalnoj je razini francuskim zakonom o prometu propisano da svi subjekti koji nude usluge prijevoza na tržištu (uključujući prijevoz tereta i putnika te sve vrste prijevoza) primjenom posebne metodologije moraju izračunavati emisije stakleničkih plinova za svaku uslugu s polazištem i/ili odredištem u Francuskoj. Tim je zakonom propisano i da bi se informacije o emisijama trebale dostavljati relevantnim stranama, što je jedina obveza te vrste u EU-u.

1.5.4. Usklađenost s višegodišnjim financijskim okvirom i moguće sinergije s drugim prikladnim instrumentima

Predložena je uredba jedan od glavnih rezultata Komunikacije Komisije o strategiji za održivu i pametnu mobilnost, u kojoj se utvrđuje vizija EU-a za prometni sustav budućnosti. U navedenoj je strategiji najavljeno da Komisija planira uspostaviti okvir EU-a za usklađeno mjerenje emisija iz prijevoza i logistike (u okviru 5. vodeće inicijative – Određivanje cijene ugljika i bolji poticaji za korisnike).

Uredbom će se stvoriti sinergije s drugim dijelovima regulatornog okvira EU-a koji se odnose na okvire za smanjenje emisija, norme za gorivo i emisije, povećanje transparentnosti za korisnike i povećanje prava potrošača. Te se sinergije u načelu odnose na upotrebu ulaznih podataka i primjenu metoda obračunavanja emisija, kao i na zahtjeve za nedvosmislenu komunikaciju o emisijama stakleničkih plinova iz usluga prijevoza. To posebno uključuje Uredbu (EU) 2015/757, Direktivu 2003/87/EZ, COM(2021) 550, COM(2022) 222, COM(2021) 561, COM(2021) 562, Uredbu (EU) 2019/1242, Uredbu (EU) 2019/631 i Direktivu 2005/29/EZ.

Prijedlog je u skladu s višegodišnjim financijskim okvirom. Za zadaće dodijeljene EEA-i bit će potreban sporazum o doprinosu kojim će se obuhvatiti početno razdoblje provedbe Uredbe do 2027. i naknadna dugoročna dodjela resursa za održavanje i ažuriranje baza podataka o zadanim vrijednostima i za organiziranje provjere kvalitete za pružatelje baza podataka trećih strana.

1.5.5. Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele

Utjecaj ovog prijedloga na proračun u najvećoj je mjeri prikazan u ovom zakonodavnom financijskom izvještaju. Kad je riječ o rashodima, utjecaj ove inicijative na proračun ograničen je na odobrena sredstva za ljudske resurse i razvoj informatičkih sustava potrebnih za potporu uspostavi i održavanju baza podataka te provjerama kvalitete baza podataka trećih strana. Riječ je o novim zadaćama za EEA-u koje će postupno postajati trajne, dok se postojeće zadaće neće smanjivati niti djelomično ukidati. Potreba za dodatnim sredstvima nakon razdoblja uspostave, od 2028. nadalje, razmotrit će se u kontekstu predstojeće procjene sredstava EEA-e, a bit će pokrivena subvencijom EU-a toj Agenciji (prema potrebi kompenzacijskim smanjenjem programirane potrošnje u okviru programa LIFE ili drugih primjenjivih proračunskih linija za financiranje EEA-e), ne dovodeći u pitanje budući sporazum o VFO-u.

1.6. Trajanje i financijski učinak prijedloga/inicijative

☐ **Ograničeno trajanje**

- ☐ na snazi od [DD/MM]GGGG do [DD/MM]GGGG
- ☐ financijski učinak od GGGG do GGGG za odobrena sredstva za preuzimanje obveza i od GGGG do GGGG za odobrena sredstva za plaćanje
- ☒ Neograničeno trajanje
- Provedba s početnim razdobljem od 2025. do 2027.,
- nakon čega slijedi potpuna provedba, kad će zadaće biti uključene u novi mandat EEA-e.

1.7. Planirani načini izvršenja proračuna⁶⁸

☐ **Izravno upravljanje** koje provodi Komisija

- ☐ putem svojih službi, uključujući osoblje u delegacijama Unije
- ☐ putem izvršnih agencija

☐ **Podijeljeno upravljanje** s državama članicama

☒ **Neizravno upravljanje** povjeravanjem zadaća izvršenja proračuna:

- ☐ trećim zemljama ili tijelima koja su one odredile
- ☐ međunarodnim organizacijama i njihovim agencijama (navesti)
- ☐ EIB-u i Europskom investicijskom fondu

⁶⁸

Informacije o načinima izvršenja proračuna i upućivanja na Financijsku uredbu dostupni su na internetskim stranicama BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- ☒ tijelima iz članaka 70. i 71. Financijske uredbe
- ☐ tijelima javnog prava
- ☐ tijelima uređenima privatnim pravom koja pružaju javne usluge, u mjeri u kojoj su im dana odgovarajuća financijska jamstva
- ☐ tijelima uređenima privatnim pravom države članice kojima je povjerena provedba javno-privatnog partnerstva i kojima su dana odgovarajuća financijska jamstva
- ☐ tijelima ili osobama kojima je povjerena provedba određenih djelovanja u području ZVSP-a u skladu s glavom V. UEU-a i koje su navedene u odgovarajućem temeljnom aktu.
- *Ako je navedeno više načina upravljanja, potrebno je pojasniti u odjeljku „Napomene”.*

Napomene

Nije primjenjivo

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

Navesti učestalost i uvjete.

Komisija će općenito biti odgovorna za provedbu predložene uredbe i za izvješćivanje Europskog parlamenta i Vijeća o provedbi i usklađenosti.

EEA će redovito izvješćivati o provedbi sporazuma o doprinosu i povezanim mjerama.

Uvedena je obveza prikupljanja podataka iz raznih izvora, uključujući tijela država članica. EEA koordinira aktivnosti prikupljanja podataka.

Službe Komisije pratit će provedbu i djelotvornost ove inicijative s pomoću niza mjera i skupa ključnih pokazatelja kojima će se mjeriti napredak u postizanju ciljeva. Pet godina nakon datuma početka provedbe ovog zakonodavnog akta službe Komisije trebale bi provesti evaluaciju kako bi provjerile u kojoj su mjeri ostvareni ciljevi inicijative.

2.2. Sustavi upravljanja i kontrole

2.2.1. *Obrazloženje načina upravljanja, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole*

EEA će pomagati Komisiji u provedbi odredaba uredbe, posebno u pogledu razvoja i održavanja središnje baze podataka o zadanim vrijednostima intenziteta emisija stakleničkih plinova, uspostave baze podataka o emisijskim faktorima stakleničkih plinova i provjere kvalitete baza podataka trećih strana. EEA je u najboljem položaju za obavljanje tih zadaća na razini EU-a jer je za njih potrebno stručno znanje u području upravljanja podacima o okolišu i njihova usklađivanja i temeljito razumijevanje složenih tehničkih pitanja povezanih s emisijama stakleničkih plinova iz usluga prijevoza, što opravdava neizravan način upravljanja. Strategije kontrole Glavne uprave za mobilnost i promet primjenjivat će se za praćenje provedbe Uredbe i njezinih rezultata. Glavna uprava za okoliš, u kontekstu nadzora decentraliziranih subjekata, i EEA primjenjivat će svoje strategije kontrole na te rashode.

2.2.2. *Informacije o utvrđenim rizicima i uspostavljenim sustavima unutarnje kontrole za ublažavanje rizika*

Iako će Komisija biti općenito odgovorna za provedbu predložene uredbe i za izvješćivanje Europskog parlamenta i Vijeća o provedbi i usklađenosti, EEA će biti odgovorna za izvršavanje utvrđenih zadataka i provedbu te za primjenu svojeg okvira za unutarnju kontrolu. Bit će potrebno razviti informatičke alate i module te provoditi provjere kvalitete baza podataka trećih strana.

EEA, autonomno tijelo EU-a, odgovorna je za uspostavu odgovarajućih sustava kontrole kako bi se osigurala usklađenost s pet ciljeva unutarnje kontrole, a to su zakonitost i pravilnost, uspješnost rada, sprečavanje prijevara, zaštita imovine te istinito i pošteno izvješćivanje. Dodatna sredstva stavljena na raspolaganje EEA-i pratit će se putem EEA-ina sustava unutarnje kontrole i upravljanja rizicima, koji je usklađen s relevantnim međunarodnim normama i uključuje posebne kontrole kako bi se spriječio sukob interesa i osigurala zaštita zviždača.

Glavna uprava za okoliš provodit će kontrole povezane s nadzorom EEA-e kao decentralizirane agencije. Nisu utvrđeni posebni rizici u vezi s izvršenjem dodatnog proračuna koji će se osigurati za EEA-u.

2.2.3. *Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrole i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju)*

Očekuje se da će rizik od pogreške pri plaćanju i pri zaključenju ostati manji od 2 %.

EEA ima punu odgovornost za izvršenje svojeg proračuna, dok je Glavna uprava za okoliš odgovorna za redovito plaćanje doprinosa koje utvrdi proračunsko tijelo. Ne očekuje se da će se dodatnim zadacima koje proizlaze iz predložene uredbe stvoriti znatne dodatne kontrole. Stoga se očekuje da će trošak kontrole za Glavnu upravu za mobilnost i promet (mjereno u odnosu na vrijednost sredstava kojima se upravlja) i Glavnu upravu za okoliš ostati stabilan.

2.3. **Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti**

Navesti postojeće ili predviđene mjere za sprečavanje i zaštitu, npr. iz strategije za borbu protiv prijevara.

Osim kontrola koje proizlaze iz prethodno navedenih strategija kontrole, djelovanje podliježe i kontroli Službe za unutarnju reviziju, u njezinu svojstvu unutarnjeg revizora Komisije i decentraliziranih agencija, te Europskog revizorskog suda, u njegovu svojstvu vanjskog revizora institucija EU-a.

Sporazumi o doprinosu između Komisije i EEA-e sadržavat će posebne odredbe kojima će se osiguravati da revizori i, prema potrebi, istražna tijela (EPPO, OLAF) imaju neograničen pristup potrebnim informacijama. Sadržavat će i odredbe potrebne da se osigura da Komisija bude pravodobno obaviještena o svim problemima koji bi mogli ugroziti provedbu mjera.

Komisija zadržava dobro utvrđenu strategiju za borbu protiv prijevara (CAFS), koja je trenutačno u postupku revizije. Glavna uprava za mobilnost i promet / Glavna uprava za okoliš to dopunjuje lokalnim strategijama za borbu protiv prijevara koje obuhvaćaju aktivnosti u njihovoj nadležnosti.

EEA, autonomno tijelo EU-a, odgovorna je za održavanje strategije za borbu protiv prijevara i osiguravanje zaštite interesa EU-a.

Predložena uredba sadržava odredbe koje su posebno usmjerene na sprečavanje prijevara i nepravilnosti. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti zadužena za verifikaciju morat će akreditirati nacionalna akreditacijska tijela. Verifikacija podataka o emisijama stakleničkih plinova i postupci izračuna temelje se na posebnim pravilima o ocjenjivanju sukladnosti koja je EU utvrdio sekundarnim zakonodavstvom, a provodi ju verifikator kojeg akreditiraju nacionalna akreditacijska tijela koja su imenovala države članice u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008.

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak

- Postojeće proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj	Dif./nedif. ⁶⁹	zemalja EFTA-e ⁷⁰	zemalja kandidatkinja i potencijalni kandidata ⁷¹	ostalih trećih zemalja	drugi namjenski prihodi
1	02 20 04 01	Dif.	NE	NE	NE	NE

- Zatražene nove proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj	Dif./nedif.	zemalja EFTA-e	zemalja kandidatkinja i potencijalni kandidata	ostalih trećih zemalja	drugi namjenski prihodi
	[XX YY YY YY]		DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE

⁶⁹ Dif. = diferencirana odobrena sredstva; nedif. = nediferencirana odobrena sredstva.

⁷⁰ EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

⁷¹ Zemlje kandidatkinje i, ako je primjenjivo, potencijalni kandidati sa zapadnog Balkana.

3.2. Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva

3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje

- ☐ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna odobrena sredstva za poslovanje.
- ☒ Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća odobrena sredstva za poslovanje:

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	1	Jedinstveno tržište, inovacije i digitalizacija
---	---	---

GU MOVE			Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	UKUPNO
• Odobrena sredstva za poslovanje						
Proračunska linija 02 20 04 01	Preuzete obveze	(1a)	0,600			0,600
	Plaćanja	(2a)	0,200	0,200	0,200	0,600
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe ⁷²						
Proračunska linija		(3)				
UKUPNA odobrena sredstva za GU MOVE	Preuzete obveze	=1a+1b +3	0,600			0,600
	Plaćanja	=2a+2b +3	0,200	0,2005	0,200	0,600

Potreba za dodatnim sredstvima u razdoblju od 2028. do 2050. za EEA-u, procijenjena kao 1 EPRV (dostupno tijekom cijelog navedenog razdoblja) i 6,3 milijuna EUR (za pokrivanje troškova tijekom cijelog navedenog razdoblja), razmotrit će se u kontekstu tekuće procjene

⁷²

Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijašnje linije „BA”), neizravno istraživanje, izravno istraživanje.

sredstava EEA-e, a bit će pokrivena subvencijom EU-a toj Agenciji (prema potrebi kompenzacijskim smanjenjem programirane potrošnje u okviru programa LIFE ili drugih primjenjivih proračunskih linija za financiranje EEA-e), ne dovodeći u pitanje budući sporazum o VFO-u.

• UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Preuzete obveze	(4)	0,600				0,600
	Plaćanja	(5)	0,200	0,200	0,200		0,600
• UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)					
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1. višegodišnjeg financijskog okvira	Preuzete obveze	=4+6	0,600				0,600
	Plaćanja	=5+6	0,200	0,200	0,200		0,600

Ako prijedlog/inicijativa utječe na više od jednog naslova za poslovanje, ponovite prethodni odjeljak:

• UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje (svi naslovi za poslovanje)	Preuzete obveze	(4)								
	Plaćanja	(5)								
UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe (svi naslovi za poslovanje)		(6)								
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1.–6. višegodišnjeg financijskog okvira (referentni iznos)	Preuzete obveze	=4+6								
	Plaćanja	=5+6								

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	7	„Administrativni rashodi”
---	----------	---------------------------

U ovaj se odjeljak unose „administrativni proračunski podaci”, koji prethodno moraju biti uneseni u [prilog zakonodavnom financijskom izvještaju](#) (Prilog 5. Odluci Komisije o internim pravilima za izvršenje dijela „Komisija” općeg proračuna Europske unije), koji se unosi u DECIDE za potrebe savjetovanja među službama.

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		Godina N	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)			UKUPNO
GU MOVE									
• Ljudski resursi									
• Ostali administrativni rashodi									
UKUPNO GU <.....>	Odobrena sredstva								

UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira	(ukupne obveze = ukupna plaćanja)								
---	-----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	UKUPNO
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1.–7. višegodišnjeg financijskog okvira	Preuzete obveze	0,600			0,600
	Plaćanja	0,200	0,200	0,200	0,600

Potreba za dodatnim sredstvima u razdoblju od 2028. do 2050. za EEA-u, procijenjena kao 1 EPRV (dostupno tijekom cijelog navedenog razdoblja) i 6,3 milijuna EUR (za pokrivanje troškova tijekom cijelog navedenog razdoblja), razmotrit će se u kontekstu tekuće procjene

sredstava EEA-e, a bit će pokrivena subvencijom EU-a toj Agenciji (prema potrebi kompenzacijskim smanjenjem programirane potrošnje u okviru programa LIFE ili drugih primjenjivih proračunskih linija za financiranje EEA-e), ne dovodeći u pitanje budući sporazum o VFO-u.

3.2.2. Procijenjeni rezultati financirani odobrenim sredstvima za poslovanje

Odobrena sredstva za preuzimanje obveza u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Navesti ciljeve i rezultate ↓			Godina N		Godina N+1		Godina N+2		Godina N+3		Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)						UKUPNO	
	REZULTATI																	
	Vrsta ⁷³	Prosječni trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Ukupni broj	Ukupni trošak
SPECIFIČNI CILJ br. 1 ⁷⁴ ...																		
– Rezultat																		
– Rezultat																		
– Rezultat																		
Međuzbroj za specifični cilj br. 1																		
SPECIFIČNI CILJ br. 2...																		
– Rezultat																		
Međuzbroj za specifični cilj br. 2																		
UKUPNO																		

⁷³ Rezultati se odnose na proizvode i usluge koji se isporučuju (npr.: broj financiranih studentskih razmjena, kilometri izgrađenih prometnica itd.).

⁷⁴ Kako je opisan u točki 1.4.2. „Specifični ciljevi...”.

3.2.3. Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva

- ☒ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna administrativna odobrena sredstva.
- ☐ Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća administrativna odobrena sredstva:

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	Godina N ⁷⁵	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)	UKUPNO
--	---------------------------	---------------	---------------	---------------	--	--------

NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira								
Ljudski resursi								
Ostali administrativni rashodi								
Međubroj za NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira								

Izvan NASLOVA 7.⁷⁶ višegodišnjeg financijskog okvira								
Ljudski resursi								
Ostali administrativni rashodi								
Međubroj izvan NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira								

UKUPNO								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Potrebna odobrena sredstva za ljudske resurse i ostale administrativne rashode pokrit će se odobrenim sredstvima glavne uprave koja su već dodijeljena za upravljanje djelovanjem i/ili su preraspodijeljena unutar glavne uprave te, prema potrebi, dodatnim sredstvima koja se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

⁷⁵ Godina N je godina početka provedbe prijedloga/inicijative.

⁷⁶ Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijašnje linije „BA”), neizravno istraživanje, izravno istraživanje.

3.2.3.1. Procijenjene potrebe u pogledu ljudskih resursa

- ☒ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebni ljudski resursi.
- ☐ Za prijedlog/inicijativu potrebni su sljedeći ljudski resursi:

Procjenu navesti u ekvivalentima punog radnog vremena

	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)		
• Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)							
20 01 02 01 (sjedište i predstavništva Komisije)							
20 01 02 03 (delegacije)							
01 01 01 01 (neizravno istraživanje)							
01 01 01 11 (izravno istraživanje)							
Druge proračunske linije (navesti)							
•Vanjsko osoblje (u ekvivalentu punog radnog vremena: EPRV) ⁷⁷							
20 02 01 (UO, UNS, UsO iz „globalne omotnice”)	0	0	0				
20 02 03 (UO, LO, UNS, UsO i MSD u delegacijama)							
XX 01 xx yy zz ⁷⁸	– u sjedištima						
	– u delegacijama						
01 01 01 02 (UO, UNS, UsO – neizravno istraživanje)							
01 01 01 12 (UO, UNS, UsO – izravno istraživanje)							
Druge proračunske linije (navesti)							
UKUPNO	0						

XX se odnosi na odgovarajuće područje politike ili glavu proračuna.

Potrebe za ljudskim resursima pokrit će se osobljem glavne uprave kojemu je već povjereno upravljanje djelovanjem i/ili koje je preraspoređeno unutar glavne uprave te, prema potrebi, resursima koji se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

Opis zadaća:

Dužnosnici i privremeno osoblje	
Vanjsko osoblje	

⁷⁷ UO = ugovorno osoblje; LO = lokalno osoblje; UNS = upućeni nacionalni stručnjaci; UsO = ustupljeno osoblje; MSD = mladi stručnjaci u delegacijama.

⁷⁸ U okviru gornje granice za vanjsko osoblje iz odobrenih sredstava za poslovanje (prijašnje linije „BA”).

3.2.4. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom

Prijedlog/inicijativa:

- ☒ može se u potpunosti financirati preraspodjelom unutar relevantnog naslova višegodišnjeg financijskog okvira (VFO).

Ovo se djelovanje financira iz proračunske linije za potporu prometnoj politici (02 20 04 01), iz koje se, među ostalim, podupiru aktivnosti za razvoj i održavanje zajedničkih informatičkih alata i baza podataka te prikupljanje potrebnih podataka za prometni sektor. Potreba za dodatnim sredstvima za EEA-u od 2028. nadalje (1 EPRV) razmotrit će se u kontekstu tekuće procjene sredstava EEA-e, ne dovodeći u pitanje budući Sporazum o VFO-u.

- ☐ zahtijeva upotrebu nedodijeljene razlike u okviru relevantnog naslova VFO-a i/ili upotrebu posebnih instrumenata kako su definirani u Uredbi o VFO-u.

Objasniti što je potrebno te navesti predmetne naslove i proračunske linije, odgovarajuće iznose te instrumente čija se upotreba predlaže.

- ☐ zahtijeva reviziju VFO-a.

Objasniti što je potrebno te navesti predmetne naslove i proračunske linije te odgovarajuće iznose.

3.2.5. Doprinos trećih strana

U prijedlogu/inicijativi:

- ☒ ne predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju.
- ☐ predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju prema sljedećoj procjeni:

Odobrena sredstva u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	Godina N ⁷⁹	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)			Ukupno
Navedi tijelo koje sudjeluje u financiranju								
UKUPNO sufinancirana odobrena sredstva								

⁷⁹

Godina N je godina početka provedbe prijedloga/inicijative.

3.3. Procijenjeni učinak na prihode

- ☒ Prijedlog/inicijativa nema financijski učinak na prihode.
- ☐ Prijedlog/inicijativa ima sljedeći financijski učinak:
 - ☐ na vlastita sredstva
 - ☐ na ostale prihode
 - navesti jesu li prihodi namijenjeni proračunskim linijama rashoda ☐

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Proračunska prihoda:	linija	Odobrena sredstva dostupna za tekuću financijsku godinu	Učinak prijedloga/inicijative ⁸⁰					
			Godina N	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)	
Članak								

Za namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

--

Ostale napomene (npr. metoda/formula za izračun učinka na prihode ili druge informacije).

⁸⁰

Kad je riječ o tradicionalnim vlastitim sredstvima (carine, pristojbe na šećer) navedeni iznosi moraju biti neto iznosi, to jest bruto iznosi nakon odbitka od 20 % na ime troškova naplate.