

Bruksela, 14 lipca 2023 r.
(OR. en)

11821/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0266(COD)

TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	12 lipca 2023 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2023) 441 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 441 final.

Załącznik: COM(2023) 441 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Strasburg, dnia 11.7.2023 r.
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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

UZASADNIENIE

- Przyczyny i cele wniosku

Rozliczanie emisji gazów cieplarnianych jest środkiem stosowanym w różnych sektorach gospodarki w celu generowania danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych pochodzących z konkretnych rodzajów działalności przedsiębiorstw i osób fizycznych. W sektorze transportowym przejrzyste informacje na temat emisji z usług transportowych umożliwiają klientom dokonywanie świadomych wyborów i wpływa na decyzje biznesowe podmiotów organizujących i świadczących te usługi na rynku. Udostępnianie wiarygodnych danych dotyczących emisji może sprzyjać zrównoważonemu rozwojowi, innowacji i zmianie zachowań na rzecz zrównoważonych możliwości transportu. O korzyściach i wartości dodanej wynikających z rozliczania emisji świadczą wyniki funkcjonujących systemów monitorowania i raportowania emisji w UE i poza nią¹.

Uwolnienie potencjału rozliczania emisji gazów cieplarnianych w transporcie wymaga, aby obliczenia leżące u ich podstaw były porównywalne i dokładne, uwzględniające cechy szczególne danej usługi transportowej. W związku z tym emisje należy określić ilościowo na podstawie uzasadnionego naukowo, szczegółowego i zharmonizowanego podejścia metodologicznego.

Obecnie nie istnieją jednak powszechnie akceptowane ramy rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych². Na potrzeby oszacowania ilościowego tych emisji zainteresowane strony z sektora transportowego mogą wybierać spośród różnych norm, metod, narzędzi obliczeniowych oraz wielu baz danych i zbiorów danych zawierających wartości standardowe emisji. Prowadzi to często do znacznej rozbieżności w wynikach, co podważa porównywalność danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych na rynku, oraz do generowania niedokładnych i wprowadzających w błąd informacji na temat wyników usługi transportowej. Stwarza również ryzyko wyboru metody obliczania emisji oraz danych standardowych w oparciu o to, co jest bardziej korzystne dla pojedynczego podmiotu. W ten sposób powstają warunki do pseudoekologicznego marketingu³ i mogą się pojawić niewłaściwe zachęty dla użytkowników. Brak standardowych ram jest powszechnie uznanym problemem i doprowadził do szeregu prób ich opracowania przez sektor lub rządy krajowe⁴. Żadne z tych starań nie doprowadziło jednak do harmonizacji metod rozliczania emisji gazów

¹ Na przykład w sektorze transportu towarowego unijny program [Lean & Green](#) w oraz amerykański program [SmartWay](#).

² Zharmonizowane statystyki i rachunki środowiska dotyczące emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich sektorów gospodarki, w tym transportu, są opracowywane przez państwa członkowskie i przekazywane Komisji zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 691/2011 z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie europejskich rachunków ekonomicznych środowiska ([Dz.U. L 192 z 22.7.2011, s. 1](#)). Dane te są dostępne na szczeblu krajowym, z podziałem według klasyfikacji działalności gospodarczej NACE Rev. 2, a zatem bez odpowiedniego stopnia szczegółowości danych mogącego złagodzić opisany powyżej problem.

³ Pseudoekologiczny marketing to praktyka przedsiębiorstw polegająca na stwarzaniu fałszywego pozytywnego wrażenia w odniesieniu do ich wpływu na środowisko lub korzyści dla środowiska.

⁴ Pierwszą normę dotyczącą usług transportowych wprowadził w 2012 r. [Europejski Komitet Normalizacyjny \(CEN\)](#). W normie CEN EN 16258:2012 określa się wspólną metodykę obliczania i deklarowania zużycia energii i emisji gazów cieplarnianych w związku z wszelkimi usługami transportowymi. Norma EN 16258:2012 znacząco przyczyniła się do harmonizacji procesów rozliczania emisji w transporcie. Uznano jednak, że nie jest ona wystarczająco precyzyjna, aby zapewnić w pełni porównywalne i spójne dane dotyczące emisji w odniesieniu do różnych usług transportowych. Inne przykłady inicjatyw mających na celu harmonizację rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych obejmują [art. L. 1431-3 francuskiego kodeksu transportowy](#) oraz ramy [Globalnej Rady ds. Emisji Logistycznych](#).

cieplarnianych ani do spójnego wykorzystywania danych dotyczących gazów cieplarnianych na szczeblu Unii.

Sektor transportowy również uważa, że brak wiarygodnych i porównywalnych informacji na temat emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych stanowi problem. 80 % respondentów biorących udział w otwartych konsultacjach publicznych dostrzegło powszechność tego problemu i uznało go za istotny lub bardzo istotny. Podobne opinie odnotowano podczas analizy odpowiedzi na zaproszenie do zgłaszania uwag w ramach przedmiotowej inicjatywy, ukierunkowanej ankiety wśród zainteresowanych stron oraz dyskusji podczas warsztatów.

Pomimo rosnącego zainteresowania stron z sektora transportowego danymi dotyczącymi wyników transportu w zakresie emisji gazów cieplarnianych, ogólny poziom korzystania z rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych jest ponadto nadal bardzo ograniczony. Użytkownicy usług transportowych zazwyczaj nie uzyskują dokładnych informacji na temat wyników usług transportowych, a organizatorzy usług transportowych, w tym przewoźnicy, nie obliczają swoich emisji gazów cieplarnianych systematycznie. Co więcej, większość podmiotów obliczających emisje zazwyczaj dokonuje tego na poziomie przedsiębiorstwa lub pojazdu i nie jest w stanie generować danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej⁵. Tylko ten drugi rodzaj informacji ma jednak znaczenie dla skutecznego wspierania decyzji użytkowników usług transportowych i wpływania na te decyzje. Szacuje się, że prawie 600 000 podmiotów w sektorze transportowym w UE mierzy swoje emisje gazów cieplarnianych (2020), ale tylko 21 660 z nich dokonuje tego na poziomie zdezagregowanym koniecznym do uzyskania danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych. Stanowi to zaledwie 1,2 % z około 1,8 mln podmiotów wykonujących operacje transportowe we własnym zakresie⁶. Niskie upowszechnienie rozliczania emisji gazów cieplarnianych obserwuje się głównie wśród mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP)⁷, które stanowią zdecydowaną większość podmiotów działających na rynku transportowym UE.

Niskie wykorzystanie rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych podkreślono jako problem również w ramach różnych działań konsultacyjnych. W otwartych konsultacjach publicznych 45 z 56 organizacji (80 %), 61 z 70 osób fizycznych (87 %) i 60 z 65 klientów internetowych (92 %) stwierdziło, że nie otrzymują wystarczających informacji podczas planowania/organizacji podróży, wysyłki lub wyboru formy dostawy paczki. 26 spośród 31 (84 %) respondentów ukierunkowanego badania uznało ponadto obecny poziom wykorzystania rozliczania za niski lub bardzo niski. Jeżeli chodzi o rozliczanie emisji gazów cieplarnianych, z ukierunkowanego badania wynika, że 78 % respondentów (29 z 37) mierzy już w jakiś sposób swoje emisje, ale tylko 35 % (9 z 26) spośród nich robi to na poziomie usługi transportowej. Ustalenie to może jednak nie być w pełni reprezentatywne dla wszystkich zainteresowanych podmiotów, ponieważ rzeczywista liczba przedsiębiorstw obliczających emisje gazów cieplarnianych z usług transportowych wydaje się znacznie niższa.

⁵ Aby uzyskać dokładne dane dotyczące emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej (zwłaszcza w łańcuchu transportu multimodalnego), należy obliczyć emisje z każdego pojedynczego elementu łańcucha transportowego (etapu transportu). Ten poziom obliczeń wymaga konkretnych danych i jest dla pojedynczej organizacji bardziej złożony i kosztowny.

⁶ Łącznie około 1,8 mln, Ecorys i CE Delft (2023), badanie uzupełniające ocenę skutków.

⁷ Zalecenie Komisji 2003/361/WE z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie definicji mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw ([Dz.U. L 124 z 20.5.2003, s. 36](#)).

UE dostrzegła potrzebę wprowadzenia zharmonizowanych ram metodologicznych rozliczania emisji z usług transportowych. W latach 2011–2019 zrealizowano dwa następujące jeden po drugim projekty finansowane przez UE – „Ślad węglowy transportu towarowego” (COFRET)⁸ w ramach siódmego programu ramowego (7PR) oraz „Sieć na rzecz rozliczania i redukcji emisji powstających w logistyce” (LEARN)⁹ w ramach programu „Horyzont 2020”. Projekty te dotyczyły obliczania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych oraz miały na celu opracowanie globalnej metodyki. Starania te wspomogły utworzenie i rozwój prowadzonych przez branżę transportową ram Globalnej Rady ds. Emisji Logistycznych¹⁰ oraz wprowadzenie skoordynowanych działań w celu opracowania kompleksowej i dostosowanej do potrzeb normy Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej (ISO)¹¹. ISO opublikowała tę nową normę ISO 14083:2023 w marcu 2023 r. Następnie CEN transponował ją jako równoważną normę europejską EN ISO 14083:2023.

Celem niniejszej inicjatywy jest zlikwidowanie barier, które uniemożliwiają harmonizację pomiaru i obliczania emisji gazów cieplarnianych oraz ułatwienie ich wykorzystania w sektorze transportowym. Określa się w niej wspólne ramy regulacyjne rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych w całym łańcuchu transportu multimodalnego, tworząc tym samym równe warunki działania między rodzajami transportu, segmentami i sieciami krajowymi Unii. Większa przejrzystość w zakresie wyników różnych usług powinna skutkować zachęceniem uczestników rynku do ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz do zwiększenia efektywności i zrównoważoności transportu.

W niniejszym rozporządzeniu nie wprowadza się obowiązkowego raportowania emisji gazów cieplarnianych. Jego celem jest wspieranie innych, konkretnych środków wprowadzanych przez sektor oraz organy publiczne w celu ułatwienia transformacji ekologicznej. Środki te obejmują ustanowienie klauzul dotyczących przejrzystości emisji gazów cieplarnianych w umowach przewozu, dostarczanie pasażerom informacji na temat emisji gazów cieplarnianych z danej usługi lub ustalanie związanych z klimatem kryteriów dotyczących zielonych zamówień publicznych i programów ekologicznego transportu. Mogą one być wdrażane w drodze odrębnych, indywidualnych ustaleń, w szczególności z punktu widzenia relacji między organami a przedsiębiorstwami oraz relacji między przedsiębiorstwami, muszą one jednak być zawsze zgodne ze szczegółowymi zasadami obliczania, uzasadniania i komunikowania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych określonymi w niniejszej inicjatywie.

W tym miejscu należy również zauważyć, że chociaż niniejsze rozporządzenie odnosi się do emisji gazów cieplarnianych „od źródła energii do koła pojazdu” wynikających zarówno z eksploatacji pojazdu, jak i dostarczania energii do pojazdu¹², sektor transportowy powoduje inne negatywne skutki. Obejmuje to emisje zanieczyszczeń powietrza i hałasu oraz wynikające z nich skutki dla zdrowia i środowiska. Skutki te nie wchodzą w zakres proponowanej inicjatywy.

Aby właściwie zrealizować cele inicjatywy, podzielono ją na siedem głównych obszarów polityki, które opisano poniżej:

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

⁹ <https://learnproject.net/>

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

¹¹ <https://www.iso.org/home.html>

¹² Do celów niniejszego rozporządzenia koncepcja „od źródła energii do koła pojazdu” ma zastosowanie do wszystkich rodzajów transportu.

- Metodyka – ustanowienie wspólnej metodyki referencyjnej służącej zapewnieniu, aby obliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych odbywało się w sposób znormalizowany w całym sektorze transportowym.

Metodyka referencyjna stanowi kluczowy element inicjatywy i w związku z tym w ramach prac przygotowawczych poświęcono jej szczególną uwagę. Przeanalizowano szereg podejść różniących się pod względem zakresu i metody obliczania emisji gazów cieplarnianych oraz przypisywania emisji do usług transportowych. W rezultacie wybrano nową normę ISO 14083:2023¹³ jako najbardziej odpowiednią i proporcjonalną do osiągnięcia wyznaczonych celów na tym etapie. Norma ISO 14083:2023 to krok naprzód w stronę ustanowienia wspólnego zbioru przepisów i zasad obliczania emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do operacji transportowych, w przypadku których kwantyfikacja przeprowadzana jest „od źródła energii do koła pojazdu”. Ponieważ normę tę uznaje się na całym świecie, można ją wykorzystać do generowania danych na temat emisji gazów cieplarnianych w międzynarodowych łańcuchach transportowych, stwarzając tym samym możliwość globalnego dostosowania.

Z drugiej strony rozporządzenie powinno uwzględniać potencjalne przyszłe zmiany normy i móc uwzględnić elastyczność wbudowaną w jej niektóre elementy. W związku z tym przyszłe zmiany i dostosowania normy powinny być ściśle monitorowane, analizowane i, w uzasadnionych przypadkach, wyłączone z zakresu niniejszej inicjatywy, aby zapewnić spójność metodyki referencyjnej z celami niniejszego rozporządzenia oraz innych mających zastosowanie przepisów prawa Unii. Należy rozważyć ponadto potrzebę wprowadzenia dodatkowych dostosowań i wyjaśnień, zwłaszcza jeżeli stosowanie tej normy stwarza ryzyko nadmiernych zakłóceń równowagi wynikających z obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych w określonych segmentach transportu.

- Dane wejściowe i źródła – zapewnienie zharmonizowanego podejścia do danych wejściowych poprzez tworzenie zachęt do korzystania z danych pierwotnych, dopuszczanie danych modelowanych, zwiększanie poziomu wiarygodności, dostępności i adekwatności wartości standardowych oraz zmniejszanie rozbieżności pomiędzy krajowymi, regionalnymi i sektorowymi zbiorami danych.

Bez wspólnego podejścia do danych wejściowych wyniki obliczeń emisji gazów cieplarnianych będą nadal niespójne i nieporównywalne nawet przy zastosowaniu tej samej metodyki referencyjnej. Kwestia ta była ważnym elementem wszystkich konsultacji z zainteresowanymi stronami. Do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych wymagane lub wykorzystywane są różne rodzaje danych wejściowych, w tym dane pierwotne i wtórne. Wykorzystanie danych pierwotnych prowadzi do najbardziej wiarygodnych wyników obliczeń. Ten rodzaj danych jest jednak często niedostępny lub zbyt kosztowny dla niektórych zainteresowanych stron, zwłaszcza MŚP, w związku z czym należy również rozważyć wykorzystanie danych wtórnych. Aby zapewnić porównywalne i dokładne wyniki obliczeń emisji gazów cieplarnianych, należy zatem uznać wykorzystanie danych pierwotnych i traktować je priorytetowo, a dane wtórne należy opierać na wiarygodnych szacunkach oraz naukowo potwierdzonych i wiarygodnych bazach i zbiorach danych. Dane wtórne można ustalać za pomocą wartości standardowych lub modeli.

Stosowanie wartości standardowych powinno skutkować uzyskaniem dokładnych i wiarygodnych informacji na temat emisji gazów cieplarnianych w ramach konkretnej usługi transportowej. W związku z tym wartości te należy opracowywać w sposób neutralny i

¹³ Do celów niniejszego rozporządzenia jako metodykę referencyjną przyjęto europejską wersję tej normy (EN ISO 14083:2023).

obiektywny i powinny pochodzić z zaufanych źródeł. Wartości standardowe pochodzą z literatury i innych publikacji, a obejmują wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych oraz współczynniki emisji gazów cieplarnianych (w zależności od źródła określane również jako współczynniki emisji źródeł energii lub paliw).

Wartości standardowe dla intensywności emisji gazów cieplarnianych odnoszą się do określonych danych dotyczących wydajności (działalności) transportu wraz z emisjami gazów cieplarnianych i są wykorzystywane do generowania informacji na temat emisji z określonej usługi transportowej. Wartości te powinny zatem opierać się na parametrach, które ściśle odpowiadają parametrom danej usługi. Aby zapewnić porównywalne wyniki obliczeń emisji, należy utworzyć podstawową unijną bazę danych zawierającą te wartości. Z uwagi na istotną sektorową, krajową i regionalną specyfikę należy zezwolić na stosowanie również innych odpowiednich baz danych i zbiorów danych prowadzonych przez osoby trzecie, pod warunkiem że zostaną one poddane szczegółowej kontroli jakości na szczeblu UE.

Współczynniki emisji gazów cieplarnianych odnoszą ilość energii zużytej podczas wykonywania operacji do emisji gazów cieplarnianych „od źródła energii do koła pojazdu”. Współczynniki te stanowią niezbędne dane wejściowe przy obliczaniu intensywności emisji gazów cieplarnianych „od źródła energii do koła pojazdu” w odniesieniu do danej usługi transportowej. Określanie współczynników emisji gazów cieplarnianych w oparciu o jednolitą metodykę i wiarygodne źródła skutkuje osiągnięciem dopuszczalnych poziomów zmienności. W związku z tym należy opracować centralną bazę danych UE zawierającą współczynniki emisji gazów cieplarnianych, z należytym uwzględnieniem odpowiednich unijnych inicjatyw regulacyjnych i innych wiarygodnych źródeł, w tym znowelizowanej dyrektywy w sprawie energii odnawialnej (REDII)¹⁴ (po jej przyjęciu), oraz specjalnego tematu programu „Horyzont Europa”¹⁵.

Neutralny i właściwy organ UE powinien opracować i utrzymywać unijne bazy danych zawierające standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych oraz współczynniki emisji gazów cieplarnianych. Organ ten powinien również przeprowadzać kontrole jakości technicznej zewnętrznych baz danych oraz zbiorów danych osób trzecich. Za najodpowiedniejszy organ do udzielania niezbędnej pomocy we właściwym wdrażaniu tej części rozporządzenia uznaje się Europejską Agencję Środowiska (EEA). W stosownych przypadkach prace Agencji mogą opierać się na wkładzie innych sektorowych organów UE, takich jak Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), którym powierza się wdrażanie oznakowania ekologicznego dla lotów w kontekście inicjatywy ReFuelEU Aviation, i być przez nie wspierane¹⁶.

Dane modelowane łączą dane pierwotne z określonymi parametrami mającymi znaczenie dla emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do konkretnej operacji transportu lub operacji w węźle transportowym. Parametry te powinny być reprezentatywne, dokładne i ściśle oparte na wymogach metodyki referencyjnej. Pozwoli to uzyskać najlepszy możliwy obraz rzeczywistych emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych.

- Stosowanie – określenie właściwego instrumentu polityki (od obowiązkowego do dobrowolnego) umożliwiającego skuteczne stosowanie inicjatywy na rynku unijnym.

¹⁴ Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 i dyrektywę 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do promowania energii ze źródeł odnawialnych oraz uchylającej dyrektywę Rady (UE) 2015/652; COM(2021) 557 final.

¹⁵ [Portal Funding & tenders \(europa.eu\)](https://portal.funding&tenders.europa.eu).

¹⁶ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego; COM(2021) 561 final.

Po wyważeniu skuteczności instrumentu wobec możliwych obciążeń administracyjnych i kosztów dla sektora transportowego najwłaściwszym rozwiązaniem okazało się podejście oparte na wiążącej klauzuli *opt-in*. Nakłada ono wymóg stosowania wspólnych ram jedynie w przypadku, gdy podmiot świadczący lub organizujący usługę transportową decyduje się zarówno na obliczanie danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z tej usługi, jak i ich udostępnianie¹⁷ lub jest do tego w inny sposób zobowiązany. Podejście to ma szczególne znaczenie dla MŚP, które stanowią zdecydowaną większość przedsiębiorstw w sektorze transportowym i bardzo często nie mają wystarczającej zdolności do pomiaru i obliczania emisji gazów cieplarnianych pochodzących z działalności transportowej. Podejście to gwarantuje jednak przewidywalność regulacyjną i równe warunki działania w zakresie rozliczania emisji gazów cieplarnianych wśród podmiotów, które publikują informacje na temat emisji lub dzielą się nimi. Z czasem powinno to prowadzić do stopniowej presji rynkowej w stronę większego upowszechnienia ram przez sektor transportowy.

- Dane wyjściowe dotyczące emisji gazów cieplarnianych i przejrzystość – określenie odpowiednich wskaźników generowania i udostępniania danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych, a także określenie wspólnych zasad dotyczących komunikacji i przejrzystości w zakresie wyników rozliczania emisji;

Zharmonizowane wskaźniki dla danych wyjściowych dotyczących emisji są niezbędne do zapewnienia spójnych jednostek pomiaru przy ujawnianiu danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych pochodzących z usług transportowych między wszystkimi stronami w ramach łańcucha transportowego i poza nim. Wspólne wskaźniki umożliwiają wyraźną komunikację ze strony dostawców danych oraz dokładne zrozumienie przez odbiorców danych. Ma to zasadnicze znaczenie dla prawidłowego porównywania danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych na rynku i wspierania wyborów dokonywanych przez użytkowników usług transportowych. Podmioty obliczające i ujawniające dane dotyczące emisji gazów cieplarnianych muszą ponadto ustalić i przechowywać dowody przeprowadzonych obliczeń. Taki dowód należy udostępnić na wniosek właściwego organu lub dowolnej innej osoby trzeciej w oparciu o odrębne, indywidualne ustalenia, takie jak wynikające ze szczególnych wymogów prawnych lub klauzul umownych między przedsiębiorcami. Celem tych przepisów jest przede wszystkim zapewnienie zaufania do wiarygodności i dokładności ujawnionych danych.

- Wsparcie wdrażania – zapewnienie zharmonizowanego wdrażania niniejszej inicjatywy w różnych segmentach transportu.

Wsparcie wdrażania gwarantuje, że przepisy rozporządzenia będą interpretowane i stosowane w ten sam sposób przez organy działające w różnych segmentach łańcucha transportowego w całej UE. Obejmuje ono w szczególności ogólne wytyczne uściślające i wyjaśniające poszczególnym zainteresowanym stronom określone części inicjatywy. Pomoże im to we wdrażaniu przepisów w ramach ich zwykłych praktyk biznesowych. Może to obejmować wytyczne dotyczące wymogów w zakresie danych, zarządzania danymi i ich udostępniania, procesów obliczania emisji i weryfikacji zgodności. Komisja zastrzega sobie wyłączne prawo do opracowania niniejszych ogólnych wytycznych w oparciu o swoją ocenę potrzeb sektora transportowego i wartości dodanej, jaką wytyczne te wniosłyby na rynek.

- Zgodność – zapewnienie wspólnego, proporcjonalnego i wiarygodnego systemu weryfikacji danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych oraz weryfikacji podstawowych procesów obliczeniowych.

¹⁷ Na przykład na mocy innych przepisów unijnych lub krajowych lub w ramach stosunków umownych.

Kolejną potrzebą, która została wyraźnie wyrażona podczas konsultacji z zainteresowanymi stronami, jest system weryfikacji danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych oraz będące ich podstawą procesy obliczeniowe. Ocena skutków potwierdziła tę potrzebę i wykazała, iż właściwie zaprojektowany system weryfikacji może znacznie zwiększyć zaufanie sektora transportowego do danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych i ogólnie poprawić stosowanie rozliczania emisji gazów cieplarnianych. Wymogi związane z procesami weryfikacji często jednak prowadzą do dodatkowych kosztów i obciążeń administracyjnych dla sektora. W związku z tym należy zwrócić uwagę, aby nie zwiększać biurokracji, co mogłoby przynieść efekt przeciwny do zamierzonego, uniemożliwiając stosowanie wspólnych ram rozliczania emisji gazów cieplarnianych w szerszych praktykach biznesowych. Z tego powodu niniejszy wniosek wymaga jedynie, aby duże podmioty weryfikowały swoją zgodność z przepisami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, jednocześnie umożliwiając MŚP, aby dobrowolnie poddawały się weryfikacji.

- Środki uzupełniające – opracowanie i stosowanie technicznych narzędzi obliczeniowych

Dostępność technicznych narzędzi obliczeniowych (takich jak aplikacje internetowe, modele i oprogramowanie) jest użytecznym czynnikiem ułatwiającym upowszechnienie wspólnej metodyki rozliczania emisji w sektorze transportowym. Zewnętrzne komercyjne i niekomercyjne narzędzia obliczeniowe oferowane do szerszego stosowania na rynku mogą skutecznie wspierać cel niniejszej inicjatywy. Zapewniają one odpowiednie funkcje do automatycznego obliczania emisji i dają wystarczającą elastyczność umożliwiającą w razie potrzeby szybkie dostosowanie wzorów obliczeniowych i danych. Stosowanie tych narzędzi musi jednak zapewniać zgodność z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, zwłaszcza w odniesieniu do stosowania wspólnej metodyki referencyjnej, parametrów modelowania i odpowiedniego zestawu wartości standardowych. W związku z tym należy zezwolić na korzystanie z zewnętrznych narzędzi obliczeniowych, pod warunkiem że zostaną one formalnie certyfikowane.

- Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki

W 2020 r. transport¹⁸ odpowiadał za 26 % wszystkich emisji gazów cieplarnianych w UE, przy czym sam transport drogowy stanowił około 20 % wszystkich emisji¹⁹. W związku z tym niniejszą inicjatywę należy postrzegać w kontekście Europejskiego Zielonego Ładu²⁰ i Europejskiego prawa o klimacie²¹, w których określono kroki w stronę neutralności klimatycznej do 2050 r.

Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności²², opublikowana 9 grudnia 2020 r., stanowi podstawę dla sposobu, w jaki unijny system transportowy może osiągnąć tę zmianę (w tym ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z transportu o 90 % do 2050 r.) i co można zrealizować inteligentny, konkurencyjny, bezpieczny, dostępny i przystępny cenowo

¹⁸ W tym międzynarodowy transport lotniczy i morski.

¹⁹ [Mały rocznik statystyczny z 2022 r. \(europa.eu\)](#)

²⁰ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejski Zielony Ład”; COM(2019) 640 final.

²¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) ([Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1](#)).

²² Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”; COM(2020) 789 final.

system transportowy. Oprócz ukierunkowanych działań, których celem jest zwiększenie zrównoważoności poszczególnych rodzajów transportu, w strategii mowa jest również o zachętach do wyboru najbardziej zrównoważonych możliwości transportu w obrębie poszczególnych rodzajów transportu i między nimi. Zachęty mogą mieć charakter zarówno gospodarczy, jak i niegospodarczy, w tym mogą obejmować dostarczanie użytkownikom lepszych informacji i zwiększenie przejrzystości wyników usług transportowych w zakresie emisji gazów cieplarnianych. Dlatego też w strategii zapowiedziano, że planuje się²³ „ustanowić europejskie ramy zharmonizowanego pomiaru emisji gazów cieplarnianych w transporcie i logistyce, uwzględniając normy światowe, które można by następnie wykorzystać w celu przedstawienia przedsiębiorstwom i użytkownikom końcowym szacunków dotyczących śladu węglowego wynikającego z ich wyborów oraz zwiększenia popytu ze strony użytkowników końcowych i konsumentów na bardziej zrównoważone rozwiązania w zakresie transportu i mobilności, przy jednoczesnym unikaniu pseudoekologicznego marketingu”. Niniejsze rozporządzenie stanowi zatem właściwą odpowiedź polityczną.

Pojawiły się już pewne rozważania polityczne dotyczące rozliczania emisji z usług transportowych. W białej księdze w sprawie transportu²⁴ z 2011 r. Komisja przedstawiła wizję przyszłości systemu transportowego UE. Określono w niej program polityczny, którego celem jest sprostanie przyszłym wyzwaniom, w szczególności utrzymanie i rozwój transportu oraz znaczne zmniejszenie śladu węglowego operacji transportowych i logistycznych. Jedną z konkretnych inicjatyw mających pomóc w osiągnięciu tych celów było opracowanie wspólnych norm UE do oszacowania śladu węglowego usług transportu pasażerskiego i towarowego. Celem było zapewnienie narzędzia przedsiębiorstwom pragnącym zamawiać usługi mniej szkodliwe dla środowiska oraz pasażerom pragnącym podróżować w sposób bardziej zrównoważony środowiskowo. Te plany zapoczątkowały dalsze działania w tym obszarze polityki, m.in. wspomniany powyżej projekt badawczy LEARN.

- Spójność z innymi politykami Unii

Jako inicjatywa przekrojowa dla wszystkich rodzajów transportu, niniejsze rozporządzenie tworzy synergię z innymi działaniami regulacyjnymi UE w zakresie ram redukcji emisji, norm dotyczących paliw i emisji, większej przejrzystości dla użytkowników i wzmocnienia praw konsumentów oraz je uzupełnia. Te powiązania z innymi obszarami polityki dotyczą w szczególności wykorzystania danych wejściowych i metod rozliczania emisji, a także wymogów związanych z jednoznacznym informowaniem o emisjach gazów cieplarnianych z usług transportowych.

Istnieją istotne powiązania z działaniami regulacyjnymi w zakresie gromadzenia informacji na temat emisji oraz sprawozdawczości środowiskowej. Zgodnie z unijnymi ramami monitorowania, raportowania i weryfikacji²⁵ statki morskie o wyporności powyżej 5 000 GT wpływające do portów UE i wypływające z nich muszą co roku monitorować, weryfikować i raportować swoje emisje CO₂ w oparciu o paliwo spalane podczas wykonywania swojej

²³ Działanie 33 w ramach planu działania towarzyszącego strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności.

²⁴ Biała księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”; COM(2011) 0144 final.

²⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE ([Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55](#)).

działalności²⁶. W lotnictwie unijny system handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS)²⁷ nakłada na linie lotnicze obowiązek obliczania emisji CO₂ w przeliczeniu na lot i składania co roku sprawozdania na temat wielkości emisji. Chociaż unijne ramy monitorowania, raportowania i weryfikacji i EU ETS służą różnym celom i nie prowadzą do rozliczania emisji gazów cieplarnianych z konkretnych usług, można je postrzegać jako uzupełnienie niniejszego rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do gromadzenia rzeczywistych danych dotyczących spalania paliwa.

Spójność danych wejściowych na potrzeby ilościowego określenia emisji gazów cieplarnianych również stanowi część pojawiających się inicjatyw UE na rzecz upowszechniania odnawialnych paliw niskoemisyjnych i bezemisyjnych. Niniejsza inicjatywa obejmuje dogłębną refleksję nad pakietem „Gotowi na 55”²⁸, ze szczególnym uwzględnieniem wniosków Komisji dotyczących znowelizowanej dyrektywy w sprawie energii odnawialnej (RED II) oraz nowej inicjatywy FuelEU Maritime²⁹. Znowelizowana dyrektywa RED II oraz inicjatywa FuelEU Maritime zapewnią w szczególności zestawy wartości standardowych dla współczynników emisji gazów cieplarnianych (z energii). Będą to szacunkowe wartości emisji gazów cieplarnianych oparte na ilości zużytej energii przy zastosowaniu podejścia „od źródła energii do koła pojazdu”³⁰. Wszystkie te aspekty są bardzo istotne dla jednolitego wdrożenia niniejszej inicjatywy na rynku unijnym. Przy wdrażaniu tym uwzględnione zostaną jednak również inne ramy legislacyjne, takie jak normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich³¹ i lekkich pojazdów dostawczych³², wytyczne statystyczne Eurostatu dotyczące rachunków ekonomicznych środowiska³³, a także zaplanowane działania UE w zakresie dostępu do danych generowanych przez pojazdy³⁴. W tym względzie ewentualne synergie mogą być związane na przykład z gromadzeniem danych dotyczących zużycia paliwa i ustanowieniem wspólnego środowiska wartości standardowych.

Informacje na temat emisji gazów cieplarnianych obliczone i zgromadzone z zastosowaniem przepisów określonych w niniejszym rozporządzeniu mogą być wykorzystywane do celów sprawozdawczości przedsiębiorstw, np. na podstawie dyrektywy w sprawie

²⁶ Dane monitorowane i zgłaszane na potrzeby rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji mają być wykorzystywane na potrzeby innych przyszłych inicjatyw, takich jak ewentualne włączenie żeglugi morskiej do EU ETS lub FuelEU Maritime.

²⁷ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE ([Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32](#)).

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

²⁹ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmieniającego dyrektywę 2009/16/WE; COM(2021) 562 final.

³⁰ Różni się to od obecnego podejścia stosowanego w unijnych ramach monitorowania, raportowania i weryfikacji, systemie gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki, CORSIA i EU ETS, które dotyczą wyłącznie emisji związanych z napędem pojazdu („od zbiornika paliwa do koła pojazdu”).

³¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE ([Dz.U. L 198 z 25.7.2019](#)).

³² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (wersja przekształcenie) ([Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13](#)).

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

³⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Dostep-do-danych-funkcji-i-zasobow-pojazdow_pl

sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju (CSRD)³⁵ i powiązanych europejskich standardów sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju (ESRS), które są obecnie przygotowywane³⁶. CSRD oraz niniejsza inicjatywa są spójne pod względem podejścia – uwzględnia się w nich zarówno emisje ekwiwalentu dwutlenku węgla z zakresu 1 (emisje bezpośrednie z własnej działalności), z zakresu 2 (emisje pośrednie z wytwarzania zakupionej lub nabytej energii elektrycznej, pary, ciepła lub chłodzenia zużywanych przez przedsiębiorstwo składające sprawozdanie), jak i z zakresu 3 (emisje pośrednie występujące w łańcuchu wartości)³⁷. Ramy te różnią się pod względem przedmiotu i poziomu dokładności (CSRD obejmuje emisje całego przedsiębiorstwa, a niniejsze rozporządzenie – emisje z usług transportowych). Informacje uzyskane w wyniku niniejszej inicjatywy mogą jednak stanowić wkład w ogólne sprawozdania przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju, ułatwiając tym samym wdrożenie CSRD.

ReFuelEU Aviation, inna inicjatywa w ramach pakietu „Gotowi na 55”, zawiera przepisy dotyczące specjalnego oznakowania ekologicznego lotów³⁸, aby pomóc konsumentom w dokonywaniu świadomych wyborów i promować bardziej ekologiczne podróże. Komisja zapewni, aby opracowanie systemu oznakowania lotów było odpowiednio skoordynowane z wdrożeniem niniejszej inicjatywy, co posłuży zapewnieniu spójności i wiarygodności wszelkich wygenerowanych danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z transportu.

Rozporządzenie (UE) 2020/1056 w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (eFTI)³⁹ odnosi się do wymiany informacji regulacyjnych w formie elektronicznej dotyczących drogowego, kolejowego, lotniczego oraz śródlądowego wodnego transportu towarowego. Umożliwi to przewoźnikom udowodnienie zgodności z wieloma unijnymi i krajowymi formalnościami sprawozdawczymi mającymi zastosowanie do transportu towarów. Oczekuje się, że dzięki ustanowieniu w pełni zdecentralizowanej, ale zharmonizowanej i wiarygodnej sieci wymiany danych eFTI będzie ona wspierać wymianę danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych między różnymi organami i indywidualnymi użytkownikami, wspierając tym samym wdrażanie niniejszej inicjatywy.

Celem niniejszego rozporządzenia jest również uzupełnienie planu działania dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym⁴⁰ oraz, w jego ramach, konkretnych inicjatyw mających na celu zapewnienie konsumentom dostępu do właściwych informacji. W szczególności ma ono potencjalne powiązania z inicjatywą dotyczącą śladu środowiskowego produktu⁴¹ związaną z

³⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2464 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 537/2014, dyrektywy 2004/109/WE, dyrektywy 2006/43/WE oraz dyrektywy 2013/34/UE w odniesieniu do sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju ([Dz.U. L 322 z 16.12.2022, s. 15](#)).

³⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-Europejskie-standardy-sprawozdawczosci-w-zakresie-zrownowazonego-rozwoju-pierwszy-zestaw_pl

³⁷ Zdefiniowane w [GHG Protocol](#)

³⁸ Opracowanie oznakowania ekologicznego dla lotnictwa opiera się na działaniu 35 w ramach strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności. Oznakowanie może składać się z różnych elementów, w tym oceny emisji lotniczych. Etykieta w ramach ReFuel EU Aviation będzie miała na celu wyłącznie emisje lotnicze; inne etykiety dotyczące statków powietrznych lub linii lotniczych mogą być opracowane oddzielnie na późniejszym etapie.

³⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego ([Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33](#)).

⁴⁰ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Nowy plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy”; COM(2020) 98 final.

⁴¹ Zalecenie Komisji (UE) 2021/2279 z dnia 15 grudnia 2021 r. w sprawie stosowania metod oznaczania śladu środowiskowego do pomiaru efektywności środowiskowej w cyklu życia produktów i organizacji oraz informowania o niej ([Dz.U. L 471 z 30.12.2021, s. 1](#)).

wymogami metodycznymi dotyczącymi ilościowego określania emisji. Ślad środowiskowy produktu pierwotnie opracowano w ramach inicjatywy dotyczącej jednolitego rynku dla produktów ekologicznych⁴². Stanowi on ogólną międzysektorową metodę pomiaru efektywności środowiskowej danego towaru lub usługi w całym cyklu życia. Ogólne ramy śladu środowiskowego produktu nie odnoszą się jednak konkretnie do usług transportowych, a ich wdrożenie do celów analizy porównawczej emisji nadal wymagałoby opracowania szczegółowych zasad dotyczących kategorii śladu środowiskowego produktu⁴³.

Stwierdzono również synergie z: (i) dyrektywą 2005/29/WE dotyczącą nieuczciwych praktyk handlowych stosowanych przez przedsiębiorstwa wobec konsumentów na rynku wewnętrznym, która ma zastosowanie do wprowadzających w błąd oświadczeń środowiskowych; oraz (ii) z wnioskiem dotyczącym dyrektywy w sprawie wzmocnienia pozycji konsumentów w procesie transformacji ekologicznej (zmieniającej dyrektywę 2005/29/WE), w którym określa się szereg szczegółowych wymogów w zakresie twierdzeń dotyczących ekologiczności i zakazuje się stosowania ogólnych twierdzeń dotyczących ekologiczności, które nie są oparte na uznanej i istotnej efektywności środowiskowej⁴⁴. Synergie te dotyczą przede wszystkim konieczności uzyskania lepszych i wiarygodnych informacji na temat zrównoważonego charakteru usług. Obejmuje to ochronę konsumentów przed fałszywymi lub wprowadzającymi w błąd informacjami, które mogą sprawiać wrażenie, że dana usługa jest bardziej przyjazna dla środowiska niż w rzeczywistości. Inicjatywa ta uregulowałaby konkretne aspekty twierdzeń dotyczących ekologiczności poprzez zapewnienie zharmonizowanych, powszechnie stosowanych ram. Zapewniłoby to udostępnienie konsumentom dokładnych i porównywalnych danych dotyczących emisji przez organy rozliczające emisje z usług transportowych.

Wniosek Komisji dotyczący dyrektywy w sprawie uzasadniania wyraźnych oświadczeń środowiskowych i informowania o nich (dyrektywa w sprawie oświadczeń środowiskowych)⁴⁵ jest opracowany jako *lex specialis* do dyrektywy 2005/29/WE. W dyrektywie w sprawie oświadczeń środowiskowych określono szczegółowe wymogi dotyczące oceny uzasadniającej wyraźne oświadczenia środowiskowe, a także szczegółowe przepisy dotyczące systemów oznakowania ekologicznego, aby podnieść poziom zaufania do wiarygodności oświadczeń środowiskowych i ograniczyć mnożenie się oznakowań ekologicznych. W niniejszym rozporządzeniu określa się zasady metodologiczne na poparcie wyraźnych oświadczeń środowiskowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych „od źródła energii do koła pojazdu” pochodzących z usług transportowych, a zatem w odniesieniu do tych oświadczeń ma ono pierwszeństwo przed przepisami dotyczącymi uzasadniania oświadczeń środowiskowych, informowania o nich i ich weryfikacji określonymi w dyrektywie w sprawie oświadczeń środowiskowych.

Chociaż emisje zanieczyszczeń nie wchodzą w zakres inicjatywy, oczekuje się, że niniejsze rozporządzenie przyniesie dodatkowe korzyści w postaci ograniczenia zanieczyszczenia

⁴² Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady „Tworzenie jednolitego rynku dla produktów ekologicznych – Poprawa sposobu informowania o efektywności środowiskowej produktów i organizacji”; COM(2013) 0196 final.

⁴³ Obecnie zasady dotyczące kategorii śladu środowiskowego produktu nadal mają być opracowane w odniesieniu do szerokiej gamy produktów i usług.

⁴⁴ Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2005/29/WE i 2011/83/UE w odniesieniu do wzmocnienia pozycji konsumentów w procesie transformacji ekologicznej poprzez lepsze informowanie i lepszą ochronę przed nieuczciwymi praktykami; COM(2022) 143 final.

⁴⁵ Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie uzasadniania wyraźnych oświadczeń środowiskowych i informowania o nich (dyrektywa w sprawie oświadczeń środowiskowych); COM(2023) 166 final.

powodowanego przez transport, zgodnie z celami planu działania Komisji na rzecz eliminacji zanieczyszczeń⁴⁶.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Inicjatywa zostałaby zaproponowana na podstawie art. 91 ust. 1 i art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Zgodnie z art. 4 ust. 2 Traktatu kompetencje w dziedzinie transportu są dzielone między UE a państwami członkowskimi.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Unijny wymiar problemu

Dzięki ustanowieniu zharmonizowanych zasad rozliczania emisji gazów cieplarnianych na poziomie usługi transportowej niniejsza inicjatywa ma szczególne znaczenie dla operacji transgranicznych między państwami członkowskimi UE. Ten poziom harmonizacji, związany głównie z wyborami metodologicznymi, danymi wejściowymi i wspólnymi zasadami weryfikacji, nie może zostać skutecznie osiągnięty w drodze działań poszczególnych państw członkowskich. Jak dotąd jedynie Francja ustanowiła specjalne zharmonizowane ramy metodologiczne, w tym środki zachęcające do ich stosowania⁴⁷. Jeżeli kolejne państwa członkowskie pójdą w jej ślady, może to prowadzić jednak do bardzo zróżnicowanych wymogów dla organizatorów i użytkowników transportu dotyczących obliczania lub ujawniania informacji, co spowoduje koszty dodatkowe i obciążenie administracyjne dla przedsiębiorstw prowadzących działalność transgraniczną. Działania na szczeblu krajowym mogą również obniżyć ogólną skuteczność rozliczania emisji gazów cieplarnianych, ponieważ dane wyjściowe dotyczące emisji gazów cieplarnianych pochodzące z usług transportowych świadczonych w różnych państwach byłyby nieporównywalne, co wiązałoby się ze znacznym ryzykiem dezorientacji wśród użytkowników, a tym samym stwarzałoby różne, a nawet negatywne zachęty dla podmiotów oferujących usługi transportowe na rynku.

Wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE

Unijny sektor transportowy ma silny wymiar transgraniczny, gdyż odgrywa ważną rolę w swobodnym przepływie osób i towarów na rynku wewnętrznym UE. Wydajne usługi transportowe mają kluczowe znaczenie dla zaspokojenia zapotrzebowania użytkowników transportu, wspierania wzrostu gospodarki UE i zachowania stylu życia obywateli. Jednocześnie należy zwrócić uwagę na wyzwania związane z wpływem transportu na środowisko, które nadal nasilają się głównie wskutek wzrostu przepływu towarów i pasażerów w sieci europejskiej⁴⁸. Niniejsze rozporządzenie ma zatem służyć wspólnocie transportowej jako czynnik ułatwiający transformację ekologiczną. Dzięki zapewnieniu większej przejrzystości w zakresie wyników usług transportowych doprowadzi to do stworzenia zachęt do stosowania bardziej zrównoważonych rozwiązań i innowacji w wyniku dostarczania klientom większej ilości informacji na potrzeby dokonywanych przez nich wyborów. Jak wykazano powyżej, wszelkie podejścia krajowe w znacznym stopniu

⁴⁶ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Droga do zdrowej planety dla wszystkich. Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby”; COM(2021) 400 final.

⁴⁷ Francuski kodeks transportowy, zob. powyżej.

⁴⁸ [Mały rocznik statystyczny z 2022 r. \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&plugin=1)

przeszkodziłyby w osiągnięciu tych celów, gdyż niosłyby ze sobą znaczne ryzyko sprzecznych wymogów oraz niespójnych metodyk i danych.

- **Proporcjonalność**

Wyborów dotyczących odpowiednich środków z zakresu polityki i wariantu strategicznego tworzącego strukturę niniejszej inicjatywy dokonano z należyтым uwzględnieniem zasady proporcjonalności, co skutkowało jak najbardziej zrównoważonym podejściem. Po pierwsze, w rozporządzeniu przewidziano wykorzystanie istniejącej i powszechnie uznanej normy ISO 14083:2023, w jej europejskiej wersji EN ISO 14083:2023, jako metodyki referencyjnej do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych. Środek ten spotkał się ze znacznym poparciem zainteresowanych stron uczestniczących w różnych działaniach konsultacyjnych, w związku z czym oczekuje się, że zapewni on bardzo dobrą akceptowalność i stosowanie na rynku transportowym. Po drugie, inicjatywa przewiduje zdecentralizowane wdrożenie niektórych komponentów, w szczególności poprzez zezwolenie, pod pewnymi warunkami, na korzystanie z zewnętrznych baz danych i zbiorów danych dotyczących wartości standardowych i współczynników emisji, a także z obsługiwanych przez strony trzecie narzędzi obliczeniowych emisji gazów cieplarnianych. Po trzecie, określa racjonalne wymogi dotyczące weryfikacji danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych i procesów obliczeniowych, wyłączając MŚP, chyba że chcą one poddać się weryfikacji na zasadzie dobrowolności. Dzięki wprowadzeniu wiążącej klauzuli *opt-in* dotyczącej stosowania zharmonizowanych ram w niniejszym wniosku nakłada się ponadto wymogi wyłącznie na te podmioty, które decydują się na obliczanie danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych i ich udostępnianie lub są do tego w inny sposób zobowiązane. Aspekt ten jest ważny dla zainteresowanych stron, w szczególności MŚP, które bardzo często nie są w stanie skutecznie rozpocząć rozliczania emisji gazów cieplarnianych na poziomie usług transportowych w perspektywie krótkoterminowej, w związku z czym oczekują bardziej stopniowego podejścia uwzględniającego ich szczególną sytuację i umożliwiającego im przyjęcie wspólnych ram z czasem.

- **Wybór instrumentu**

Ocena skutków wykazała, że do osiągnięcia celów niniejszej inicjatywy niezbędne są środki regulacyjne. Rozporządzenie stanowi najwłaściwszy instrument do celów zapewnienia wspólnego wdrożenia przewidzianych środków przy jednoczesnym ograniczeniu ryzyka zakłóceń na jednolitym rynku, które mogłyby wynikać z różnic w sposobie, w jaki państwa członkowskie UE przeprowadzają transpozycję wymogów do prawa krajowego. Stosowanie zharmonizowanego podejścia powinno być zgodne z jednolitymi zasadami, aby umożliwić porównywalność oraz wystarczającą jakość i stopień szczegółowości wytworzonych danych. Niezwykle ważne jest, aby uniknąć rozwiązania problemu obecnej mozaiki różnych środków na szczeblu krajowym lub sektorowym, co miałyby miejsce w przypadku wdrożenia dyrektywy międzysektorowej.

Wniosek jest wysoce techniczny i prawdopodobnie będzie musiał być regularnie zmieniany w celu uwzględnienia rozwoju technicznego i nowych regulacji prawnych, w szczególności w odniesieniu do wspólnej metodyki referencyjnej obliczania oraz zasad dotyczących danych wejściowych, certyfikacji i weryfikacji. W związku z tym planuje się również szereg środków delegowanych i wykonawczych. Środki te obejmą przede wszystkim specyfikacje techniczne służące wdrożeniu wymagań funkcjonalnych.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

• Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Komisja aktywnie współpracowała z zainteresowanymi stronami i prowadziła wszechstronne konsultacje przez cały czas trwania procesu oceny skutków.

W odpowiedzi na publikację zaproszenia do zgłaszania uwag (w dniach 19 listopada – 17 grudnia 2021 r.) zaczęto zbierać opinie zainteresowanych stron. Otrzymano łącznie 64 odpowiedzi, które pomogły sprecyzować podejście i lepiej zidentyfikować bariery utrudniające zharmonizowane rozliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych.

W ramach przygotowywania wniosku uwzględniono inne działania konsultacyjne tj.:

- Otwarte konsultacje publiczne zorganizowane przez Komisję, trwające od 25 lipca do 20 października 2022 r. Otrzymano 188 odpowiedzi obejmujących różne grupy zainteresowanych stron. Odpowiedzi pochodziły od spółek i przedsiębiorstw (63), stowarzyszeń przedsiębiorców (59), obywateli UE (26), organów publicznych (26), organizacji pozarządowych (8), ośrodków akademickich i instytutów badawczych (4), organizacji konsumenckich (3), związków zawodowych (2), organizacji ekologicznej (1) i innych (10)⁴⁹;
- wywiady wyjaśniające zorganizowane przez konsultanta odpowiedzialnego za badanie uzupełniające ocenę skutków w lipcu 2022 r. i skierowane do stowarzyszenia transportu pasażerskiego, stowarzyszenia spedytorów, organizacji non-profit z obszaru ochrony środowiska oraz programu ekologicznego transportu;
- ukierunkowane konsultacje z zainteresowanymi stronami zorganizowane przez konsultanta odpowiedzialnego za badanie uzupełniające ocenę skutków, w tym ankieta i seria wywiadów. Badanie przeprowadzone od sierpnia do października 2022 r. a ukierunkowane na poszczególne przedsiębiorstwa (12), stowarzyszenia transportowe (9), organy publiczne (4), stowarzyszenia konsumentów i pasażerów (2), środowiska akademickie i instytuty badawcze (1) oraz inne rodzaje zainteresowanych stron (4). Wywiady skierowane do przedstawicieli poszczególnych zainteresowanych stron (38), w tym przedsiębiorstw (22), stowarzyszeń przedsiębiorców (7), organizacji konsumenckich (1), organów publicznych (1) i innych rodzajów zainteresowanych stron (5);
- warsztaty dla zainteresowanych stron, zorganizowane wspólnie przez Komisję i konsultanta odpowiedzialnego za badanie uzupełniające ocenę skutków 27 października 2022 r., z udziałem 43 uczestników reprezentujących 33 zainteresowane strony, w tym przedsiębiorstwa, organizacje biznesowe, organy publiczne i indywidualnych ekspertów.

Po pierwsze, należy zauważyć, że koncepcja i cele inicjatywy spotkały się z silnym poparciem w trakcie wszystkich działań konsultacyjnych. Zainteresowane strony ogólnie uznają, iż potrzebne są zharmonizowane ramy pomiaru i obliczeń, ponieważ rozliczanie emisji gazów cieplarnianych staje się w coraz większym stopniu częścią szerszego ekosystemu politycznego i procesów decyzyjnych użytkowników usług transportowych. Są świadome, że z czasem istotne informacje na temat emisji gazów cieplarnianych będą miały

⁴⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13217-Policz-emisje-z-transportu-CountEmissions-EU/F_pl

większe znaczenie dla utrzymania ich konkurencyjności (lub relacji z inwestorami), w związku z czym inwestują w systemy obliczania emisji i skutecznego informowania o nich. Wiele osób uważa również, iż lepsze pomiary emisji stanowią sposób na ustanowienie i monitorowanie konkretnych celów zrównoważonego rozwoju w zakresie redukcji emisji i kosztów.

Informacje udzielone przez zainteresowane strony miały kluczowe znaczenie dla umożliwienia Komisji dostosowania projektu definicji problemu, uzyskania danych wejściowych na potrzeby opracowania wariantów strategicznych oraz ułatwienia oceny skutków gospodarczych, społecznych i środowiskowych, w szczególności ustalenia wariantu mogącego zmaksymalizować stosunek korzyści do kosztów dla społeczeństwa.

Odnosnie do definicji problemu, konsultacje wykazały konsensus wśród wszystkich grup zainteresowanych stron co do ważności konkretnych problemów, które zostały wstępnie zidentyfikowane w procesie oceny skutków, tj. „ograniczona porównywalność wyników rozliczania emisji gazów cieplarnianych w transporcie i logistyce” oraz „ograniczone wykorzystanie rozliczania emisji w zwykłej praktyce biznesowej”. Uczestniczące zainteresowane strony potwierdziły również ogólną wagę podstawowych czynników wywołujących problemy, ale wskazały na potrzebę dostosowania niektórych elementów, w szczególności w celu podkreślenia znaczenia danych wejściowych dla obliczania emisji gazów cieplarnianych oraz lepszego odzwierciedlenia kwestii związanych z brakiem zaufania do ujawnianych na rynku danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych oraz niechęci uczestników rynku do dzielenia się wrażliwymi danymi operacyjnymi. Schemat problemu w formie drzewa został odpowiednio zaktualizowany.

Po zapytaniu o możliwe rozwiązania zainteresowane strony wniosły bardzo cenny wkład w opracowywanie odpowiednich środków z zakresu polityki i wariantów strategicznych oraz ich ocenę. Jeśli chodzi o ramy metodologiczne, większość opowiedziała się za przyjęciem istniejących lub pojawiających się podejść do rozliczania emisji gazów cieplarnianych, a najlepiej tych, które oferują globalny zakres obliczania emisji. Zainteresowane strony zasugerowały również, że UE powinna promować wykorzystywanie danych pierwotnych oraz stworzyć wspólny system wartości standardowych na wypadek niedostępności tych danych. Wyraziły również potrzebę opracowania zharmonizowanych wytycznych w celu skutecznego wdrożenia ram w poszczególnych segmentach sektora transportowego, aby zapewnić ich jednolite rozumienie i stosowanie w różnych częściach łańcucha transportowego. W otrzymanych uwagach wyraźnie widoczna była ponadto potrzeba stworzenia specjalnego systemu weryfikacji danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych i procesów obliczeniowych, nawet jeżeli zainteresowane strony podchodziły z rezerwą do związanych z tym obciążeń administracyjnych i kosztów, zwłaszcza dla MŚP. Jeżeli chodzi o stosowanie, chociaż niektóre zainteresowane strony uznały, iż obowiązkowy wymóg byłby najskuteczniejszym narzędziem wyrównywania warunków działania na rynku transportowym, podejście oparte na wiążącej klauzuli *opt-in* uznano ogólnie za najbardziej wykonalne i najskuteczniejsze, zwłaszcza ze względu na nieproporcjonalne skutki obowiązkowego instrumentu dla MŚP, którą to kwestię poruszono podczas wywiadów i warsztatów.

- **Gromadzenie wiedzy eksperckiej**

W celu potwierdzenia oceny skutków stanowiącej podstawę wniosku wykonawca zewnętrzny przeprowadził badanie. Badanie to rozpoczęto w marcu 2022 r., a zakończono w lutym 2023 r. Badanie stanowiło dla Komisji cenne źródło informacji przydatnych w szczególności przy opracowywaniu wariantów strategicznych, ocenie oczekiwanych skutków oraz zbieraniu opinii zainteresowanych stron, na które miało to bezpośredni wpływ.

- **Ocena skutków**

Środki z zakresu polityki zawarte w niniejszym wniosku opierały się na wynikach oceny skutków. Sprawozdanie z oceny skutków [SWD(2023)XXXXX] uzyskało od Rady ds. Kontroli Regulacyjnej Komisji pozytywną opinię z zastrzeżeniami [SEC(2023)XXX]. W swojej opinii Rada przedstawiła szereg zaleceń dotyczących przekazanych dowodów, które to zalecenia należy uwzględnić. W załączniku 1 do sprawozdania z oceny skutków przedstawiono w skrócie, w jaki sposób tego dokonano.

Aby osiągnąć określone cele, w kontekście oceny skutków rozważono sześć wariantów strategicznych. Warianty te zorganizowano wokół siedmiu obszarów polityki, które zostały już omówione powyżej: „Metodyka”; „Dane wejściowe i źródła”; „Stosowanie”; „Dane wyjściowe dotyczące emisji gazów cieplarnianych i przejrzystość”; „Wsparcie wdrożenia”; „Zgodność”; „Środki uzupełniające”.

Warianty strategiczne zapewniły alternatywne podejścia do projektowania zharmonizowanych ram, różniące się co do zasady pod względem wyboru metodyki referencyjnej, wykorzystania danych wejściowych, mającego zastosowanie systemu weryfikacji danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych i procesów obliczeniowych, wykorzystania narzędzi obliczeniowych do emisji gazów cieplarnianych, a także sposobu, w jaki rozporządzenie należy wprowadzić. Należy zauważyć, iż niektóre elementy związane z danymi wejściowymi, a mianowicie zalecenie dotyczące wykorzystania danych pierwotnych, ustanowienie centralnej bazy danych UE dotyczącej współczynników emisji gazów cieplarnianych oraz zasady modelowania danych były traktowane w ten sam sposób we wszystkich odpowiednich alternatywnych środkach z zakresu polityki i we wszystkich wariantach strategicznych.

Rozważono następujące warianty strategiczne:

- W wariantcie strategicznym 1 przewidziano najwyższy poziom centralizacji i harmonizacji rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych oraz zwiększenie ich wykorzystania na rynku poprzez pełne obowiązkowe stosowanie niniejszego rozporządzenia do wszystkich podmiotów świadczących lub organizujących usługi transportowe. Wariant strategiczny 1 obejmował kompleksową metodykę referencyjną opartą na normie ISO 14083, ale z pewnymi dodatkowymi elementami metodologicznymi zwiększającymi poziom dokładności i porównywalności wyników obliczeń emisji gazów cieplarnianych, jak również obejmował wymogi w zakresie obowiązkowej weryfikacji danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych i procesów obliczeniowych mające zastosowanie do wszystkich zainteresowanych podmiotów. Dopuszczono również wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych wyłącznie pod warunkiem, iż będą one wynikać z centralnej bazy danych utworzonej na szczeblu UE. Wreszcie w ramach wariantu strategicznego 1 przedstawiono wspólne narzędzie obliczeniowe, które ma zostać ustanowione przez UE w celu ułatwienia obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na rynku.
- Wariant strategiczny 2 w porównaniu z wariantem strategicznym 1 zakładał również wysoki poziom centralizacji w odniesieniu do przetwarzania danych wejściowych i stosowania wspólnego narzędzia obliczeniowego, ale znacznie bardziej ograniczone wdrożenie inicjatywy na rynku. Odnosnie do tego ostatniego, w wariantcie tym zaproponowano w pełni dobrowolne stosowanie niniejszego rozporządzenia przez zainteresowane strony, dobrowolną weryfikację danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych i procesów obliczeniowych oraz bardziej sprzyjającą metodykę referencyjną ustanowioną w powszechnie uznanej normie ISO 14083.

- Wariant strategiczny 3 obejmował środki umożliwiające quasi-dobrowolne i zdecentralizowane podejście do rozliczania emisji gazów cieplarnianych. Zasadniczo ten wariant strategiczny przewidywał stosowanie „wiążącej klauzuli *opt-in*”, nakładającej wymóg stosowania wspólnych ram wyłącznie na podmioty, które decydują się na obliczanie i ujawnianie danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych związanych z usługami transportowymi (lub są do tego zobowiązane w inny sposób). Jeżeli chodzi o dane wejściowe, w ramach wariantu strategicznego 3 zaproponowano podstawową bazę danych UE zawierającą wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych, jednak w przeciwieństwie do wariantów strategicznych 1 i 2 umożliwiono wykorzystanie dodatkowych krajowych, regionalnych lub sektorowych zbiorów danych, z zastrzeżeniem konkretnego procesu zapewniania jakości. W wariantcie strategicznym 3 wprowadzono ponadto obowiązek weryfikacji przestrzegania wspólnych ram rozliczania emisji gazów cieplarnianych wyłącznie w odniesieniu do podmiotów powyżej określonej wielkości, tj. dużych organizacji, oraz dopuszczono zewnętrzne narzędzia obliczeniowe oferowane na rynku przez branżę i organy publiczne, pod warunkiem że narzędzia te będą certyfikowane jako zgodne z wymogami inicjatywy. Jeżeli chodzi o podejście metodologiczne, w ramach wariantu strategicznego 3 wybrano kompleksową metodykę opartą na normie ISO 14083 z dodatkowymi elementami, identycznymi jak w wariantcie strategicznym 1.
- Wariant strategiczny 4 powielał wariant strategiczny 3 w odniesieniu do składu prawie wszystkich środków z zakresu polityki z wyjątkiem środka dotyczącego metodyki obliczania. Odnosnie do tej ostatniej, wariant strategiczny 4 zawierał globalną normę ISO 14083, występującą również w wariantach strategicznych 2 i 6.
- Wariant strategiczny 5 różnił się od wariantów strategicznych 3 i 4 pod względem dwóch aspektów, a mianowicie wyboru metodyki, tj. zasad dotyczących kategorii śladu środowiskowego produktu (PEFCR) w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych oraz w pełni scentralizowanej bazy danych zawierającej wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych, podobnie jak w przypadku wariantów strategicznych 1 i 2.
- W wariantcie strategicznym 6 przewidziano niemal identyczny zestaw środków z zakresu polityki jak w wariantcie strategicznym 4, z jednym wyjątkiem: nakłada się w nim obowiązek stosowania (jak w wariantcie strategicznym 1) rozporządzenia do wszystkich podmiotów zaangażowanych w świadczenie lub organizację usług transportowych.

Dwa środki z zakresu polityki, które konsekwentnie stosowano we wszystkich wariantach strategicznych, to: ustanowienie zharmonizowanych wskaźników danych wyjściowych dotyczących produkcji gazów cieplarnianych wraz ze wspólnymi zasadami udostępniania i przejrzystości oraz zapewnienie horyzontalnych wytycznych dotyczących wdrażania inicjatywy na rynku transportowym.

W wyniku przeprowadzonej oceny za preferowany uznano wariant strategiczny 4. Wariant ten daje optymalną równowagę między celami inicjatywy a ogólnymi kosztami wdrożenia, co prowadzi do najlepszego stosunku kosztów do korzyści.

Wariant strategiczny 4 przełoży się na redukcję emisji gazów cieplarnianych i innych powiązanych kosztów zewnętrznych wynikających ze świadczenia usług transportowych na rynku UE. Redukcja ta będzie głównie spowodowana zmianą zachowań sprzyjającą zwiększeniu korzystania z bardziej zrównoważonych możliwości transportu i optymalizacji podróży. Związane z tym oszczędności kosztów zewnętrznych, wyrażone jako wartość

bieżąca dla lat 2025–2050 w cenach z 2022 r., oszacowano na 674 mln EUR w przypadku emisji gazów cieplarnianych, 163,5 mln EUR w przypadku zanieczyszczenia powietrza i 645 mln EUR w odniesieniu do wypadków w stosunku do scenariusza bazowego. Oszczędności te uwzględniono w szczególności poprzez przyjęcie zmian w działalności między rodzajami transportu oraz optymalizację podróży zarówno w przypadku transportu pasażerskiego, jak i towarowego, dzięki lepszej wiedzy na temat wydajności usług transportowych i dostępności danych. Oczekuje się, że przewoźnicy i pasażerowie zrealizują oszczędności zużycia paliwa, którego uniknięto, w wysokości 2,4 mld EUR ze względu na ograniczoną aktywność rodzajów transportu o dużym zużyciu paliw/energii. Przewiduje się również, iż poprawa porównywalności danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych doprowadzi do większej przejrzystości, wiarygodności, pozytywnego wpływu na reputację i publiczny wizerunek organizatorów i dostawców usług transportowych oraz wyższego poziomu zaufania między partnerami w łańcuchu transportowym.

Główne koszty wynikające z proponowanej interwencji ponoszą przedsiębiorstwa. Obejmują one koszty dostosowań związane ze stosowaniem (dostosowaniem lub rozpoczęciem stosowania) nowych ram metodologicznych dotyczących gazów cieplarnianych oraz odpowiednimi działaniami weryfikacyjnymi (1,5 mld EUR), a także koszty administracyjne wynikające z certyfikacji narzędzi obliczeniowych i kontroli jakości zewnętrznych baz danych zawierających wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych (0,5 mln EUR). Określono również koszty administracyjne krajowych jednostek akredytujących, które byłyby odpowiedzialne za akredytację jednostek oceniających zgodność prowadzących działania weryfikacyjne i certyfikacyjne (0,1 mln EUR). Uwzględniono ponadto dodatkowe koszty dostosowania, które poniosą krajowe urzędy statystyczne, w szczególności w związku z przejściem na unikalny format wielkości emisji gazów cieplarnianych (0,1 mln EUR), oraz Europejska Agencja Środowiska – w związku z utworzeniem i utrzymywaniem unijnych baz danych wejściowych, a także z kontrolą jakości zewnętrznych baz danych, które mają być dozwolone w ramach inicjatywy (3,9 mln EUR).

Preferowany wariant zapewnia zatem korzyści netto w wysokości 2,4 mld EUR w całym horyzoncie czasowym inicjatywy.

Sprawność regulacyjna i uproszczenie

Jako że jest to nowy wniosek, nie przeprowadzono żadnych ocen ex post ani ocen adekwatności.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek jest zgodny z Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej.

4. WPLYW NA BUDŻET

Bieżące koszty netto wynikające z wniosku dla budżetu Unii wynoszą 0,6 mln EUR w latach 2025–2027, a dodatkowe zasoby w latach 2028–2050 – 6,3 mln EUR. Wpływ niniejszego wniosku na budżet opisano bardziej szczegółowo w ocenie skutków finansowych regulacji załączonej do wniosku w celach informacyjnych.

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

• Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania

Komisja będzie monitorować wdrażanie, wyniki i skutki przedmiotowej inicjatywy za pomocą szeregu mechanizmów monitorowania/oceny. Postępy w osiąganiu celów szczegółowych wniosku będą mierzone w szczególności za pomocą zgromadzonych danych dotyczących liczby zewnętrznych baz danych zawierających wartości standardowe, które to bazy danych poddano kontroli jakości, liczby podmiotów, które przeszły weryfikację, liczby jednostek oceniających zgodność akredytowanych na mocy niniejszego rozporządzenia, liczby certyfikowanych narzędzi obliczeniowych oraz liczby podmiotów rozliczających emisje gazów cieplarnianych z usług transportowych. Wnioski o informacje (w tym sprawozdania, ankiety i zapytania) będą starannie wyważone, aby uniknąć dodatkowego obciążania zainteresowanych stron.

Po upływie pięciu lat od dnia, w którym rozporządzenie będzie miało pełne zastosowanie, Komisja dokona oceny przepisów, aby sprawdzić, czy osiągnięto cele inicjatywy.

• Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku

W art. 1 opisuje się zakres przedmiotowy rozporządzenia.

W art. 2 określa się zakres stosowania rozporządzenia.

W art. 3 zawarto szereg definicji.

W art. 4 ustanawia się metodę obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych.

W art. 5 określa się zasady wykorzystywania danych pierwotnych i wtórnych do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych.

W art. 6 ustanawia się podstawową unijną bazę danych zawierającą wartości standardowe.

W art. 7 ustanawia się zasady korzystania z baz danych i zbiorów danych zawierających wartości standardowe prowadzonych przez osoby trzecie.

W art. 8 ustanawia się centralną unijną bazę danych zawierającą standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych.

W art. 9 określa się wymogi dotyczące danych wyjściowych będących wynikiem obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych.

W art. 10 określa się zasady dotyczące komunikacji i przejrzystości w zakresie wyników obliczeń emisji gazów cieplarnianych.

W art. 11 ustanawia się ogólne zasady certyfikacji zewnętrznych narzędzi obliczeniowych.

W art. 12 ustanawia się ogólny wymóg weryfikacji danych wyjściowych.

W art. 13 określa się zasady dotyczące działań weryfikacyjnych i procesu weryfikacji.

W art. 14 określa się wymogi dotyczące jednostek oceniających zgodność.

W art. 15 ustanawia się procedury akredytacji jednostek oceniających zgodność.

W art. 16 określono warunki przyznawania Komisji uprawnień delegowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

W art. 17 ustanowiono procedurę komitetową do celów wykonywania przez Komisję uprawnień do przyjmowania aktów wykonawczych.

W art. 18 nakłada się na Komisję obowiązek przeprowadzenia oceny niniejszego rozporządzenia.

Art. 19 zawiera przepisy dotyczące odpowiednio daty wejścia w życie i rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**w sprawie rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1 i art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁵⁰,uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁵¹,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wspieranie starań na rzecz większej zrównoważoności i efektywności unijnego systemu transportowego jest warunkiem wstępnym utrzymania stabilnej ścieżki prowadzącej do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. przy jednoczesnym należytym uwzględnieniu potrzeby utrzymania stałego wzrostu i konkurencyjności przemysłu europejskiego.
- (2) Rozliczanie emisji gazów cieplarnianych jest stosowane w różnych sektorach gospodarki, w tym w transporcie, w celu ilościowego określenia danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych pochodzących z konkretnych rodzajów działalności przedsiębiorstw i osób fizycznych. Lepsze informowanie o wynikach usług transportowych jest potężnym narzędziem pod względem stwarzania dla użytkowników transportu odpowiednich zachęt do dokonywania bardziej zrównoważonych wyborów oraz pod względem wpływania na decyzje biznesowe organizatorów transportu i przewoźników. Wiarygodne i porównywalne dane dotyczące emisji gazów cieplarnianych stanowią podstawowy wymóg tworzenia tych zachęt, a tym samym stymulowania zmiany zachowań zarówno konsumentów, jak i przedsiębiorstw, aby możliwe było przyczynienie się do osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu⁵² w dziedzinie transportu oraz Europejskiego prawa o klimacie.

⁵⁰ [Dz.U. C [...] z [...], s. [...].]

⁵¹ [Dz.U. C [...] z [...], s. [...].]

⁵² Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejski Zielony Ład”; COM(2019) 640 final.

- (3) Pomimo rosnącego zainteresowania stron z sektora transportowego ogólny poziom korzystania z rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych jest nadal ograniczony. W większości przypadków użytkownicy nie uzyskują dokładnych informacji na temat wyników usług transportowych, a organizatorzy usług transportowych i przewoźnicy nie obliczają i nie ujawniają swoich emisji. Nieproporcjonalnie niskie wykorzystanie rozliczania emisji gazów cieplarnianych obserwuje się szczególnie wśród małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP), które stanowią zdecydowaną większość przedsiębiorstw oferujących usługi transportowe na rynku UE.
- (4) W 2011 r. Komisja Europejska przyjęła białą księgę w sprawie transportu⁵³, w której przedstawiono wizję przyszłości systemu transportowego UE i określono program polityczny mający na celu sprostanie przyszłym wyzwaniom w dziedzinie transportu, zwłaszcza potrzebie utrzymania i rozwoju mobilności oraz znacznego zmniejszenia śladu węglowego związanego z operacjami transportowymi i logistycznymi.
- (5) W Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności z grudnia 2020 r.⁵⁴ mowa jest o zachętach do wyboru najbardziej zrównoważonych możliwości transportu w obrębie poszczególnych rodzajów transportu i między nimi. Zachęty te obejmują ustanowienie europejskich ram zharmonizowanego pomiaru emisji gazów cieplarnianych w transporcie i logistyce, z uwzględnieniem uznanych na świecie norm, które można by następnie wykorzystać w celu przedstawienia przedsiębiorstwom i użytkownikom końcowym szacunków dotyczących śladu węglowego wynikającego z ich wyborów oraz zwiększenia popytu ze strony użytkowników końcowych i konsumentów na bardziej zrównoważone rozwiązania w zakresie transportu i mobilności, przy jednoczesnym unikaniu pseudoekologicznego marketingu.
- (6) Ustanowienie zharmonizowanych zasad rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportu towarowego i pasażerskiego jest zatem właściwe, aby uzyskać porównywalne dane dotyczące emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych oraz uniknąć wprowadzających w błąd informacji na temat wyników tych usług, które to informacje byłyby efektem możliwości wyboru między różnymi metodami obliczania emisji i danymi wejściowymi. Przepisy te powinny zapewniać równe warunki działania między rodzajami transportu, segmentami i sieciami krajowymi Unii. Powinny również wspomagać tworzenie zachęt dla przedsiębiorstw i klientów do zmiany zachowań służącej ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych dzięki upowszechnianiu i wykorzystywaniu porównywalnych i wiarygodnych danych dotyczących tych emisji.
- (7) Niniejsze rozporządzenie powinno udostępnić ramy odniesienia dla innych środków redukcji emisji, które mogą być dalej wprowadzane przez organy publiczne i przemysł, w tym w przypadku ustanawiania klauzul dotyczących przejrzystości emisji gazów cieplarnianych w umowach przewozu, dostarczania pasażerom lub klientom informacji na temat emisji gazów cieplarnianych związanych z opcją podróży lub dostawy lub ustalania związanych z klimatem kryteriów dotyczących zielonych zamówień publicznych.
- (8) Pomimo korzyści wynikających ze zwiększonej przejrzystości w zakresie wyników usług transportowych obowiązkowe stosowanie niniejszego rozporządzenia wobec wszystkich

⁵³ Biała księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”; COM(2011) 0144 final.

⁵⁴ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”; COM(2020) 789 final.

podmiotów oferujących usługi transportowe na rynku unijnym byłoby nieproporcjonalne i prowadziłoby do nadmiernych kosztów i obciążeń. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie wyłącznie do tych podmiotów, które decydują się na obliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportu towarowego lub pasażerskiego rozpoczynających lub kończących się na terytorium Unii i na ujawnianie informacji na temat lub które są do tego zobowiązane na mocy innych odpowiednich systemów ustawodawczych i nieustawodawczych. W konsekwencji obejmuje to usługi, których punkt początkowy lub docelowy znajduje się w państwie trzecim.

- (9) Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do pośredników w zakresie danych, takich jak pośrednicy oferujący usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej, w przypadku gdy nie obliczają oni bezpośrednio informacji na temat emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, a jedynie ujawniają informacje na temat tych emisji przekazane przez zainteresowany podmiot lub inną odpowiednią osobę prawną lub fizyczną. W odpowiednich przepisach dotyczących komunikacji i przejrzystości w zakresie ujawnianych danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych należy jednak nałożyć na pośredników w zakresie danych wymóg zapewnienia porównywalności tych danych na rynku.
- (10) Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania, w przypadku gdy obliczanie i ujawnianie emisji gazów cieplarnianych odbywa się w formie zagregowanej. Obejmuje to sytuacje, w których obowiązkowe ujawnianie informacji związanych ze środowiskiem na potrzeby sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju oraz ustanowienie rachunków środowiska do celów statystycznych wynika z innych przepisów unijnych, takich jak przepisy określone w dyrektywie w sprawie sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju⁵⁵ i rozporządzeniu w sprawie europejskich rachunków ekonomicznych środowiska⁵⁶. Informacje uzyskane na podstawie niniejszego rozporządzenia mogą natomiast przyczynić się do opracowania skonsolidowanych sprawozdań na temat emisji wymaganych na mocy innych mających zastosowanie przepisów prawa Unii, pod warunkiem że odpowiednie metodyki i zgromadzone dane będą wystarczająco zgodne.
- (11) Właściwa metoda obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych jest jednym z kluczowych aspektów zharmonizowanych ram unijnych określonych w niniejszym rozporządzeniu. Metoda ta powinna zapewniać, aby obliczenia emisji przeprowadzane w całym łańcuchu transportowym dostarczały porównywalnych i dokładnych danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych dzięki zastosowaniu jednego zestawu kroków metodologicznych. Należy w tej metodzie również odpowiednio uwzględnić potrzeby rynku transportowego, aby uniknąć niepotrzebnej złożoności, nadmiernego obciążenia i kosztów oraz aby była ona akceptowana przez zainteresowane strony.
- (12) Normę EN ISO 14083:2023, opublikowaną przez Europejski Komitet Normalizacyjny⁵⁷ w kwietniu 2023 r. i transponującą normę ISO 14083:2023, wybrano jako metodykę referencyjną do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Z analizy wynika, że norma ISO 14083:2023 okazała się najbardziej

⁵⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2464 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 537/2014, dyrektywy 2004/109/WE, dyrektywy 2006/43/WE oraz dyrektywy 2013/34/UE w odniesieniu do sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju ([Dz.U. L 322 z 16.12.2022, s. 15](#)).

⁵⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 691/2011 z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie europejskich rachunków ekonomicznych środowiska ([Dz.U. L 192 z 22.7.2011, s. 1](#)).

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

odpowiednia i proporcjonalna do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia. Ilościowe określenie emisji przeprowadza się na zasadzie „od źródła energii do koła pojazdu”, co obejmuje emisje gazów cieplarnianych wynikające z dostarczania energii i eksploatacji pojazdów podczas operacji transportowych i operacji w węźle transportowym.

- (13) Należy zwrócić uwagę na to, by nie odchodzić od pierwotnych wyborów metodologicznych dokonanych w normie EN ISO 14083:2023, tak aby uniknąć niespójności w obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na rynku, zwłaszcza w kontekście międzynarodowych łańcuchów transportowych. Od czasu do czasu należy jednak ocenić potrzebę ewentualnego dostosowania normy EN ISO 14083:2023 z punktu widzenia polityki Unii, a także potrzebę przyszłych zmian tej normy, których może dokonywać Europejski Komitet Normalizacyjny lub inny właściwy organ. W przypadku gdy oceny te wykażą ryzyko, że określona część normy może spowodować nadmierne zakłócenia równowagi przy obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych w określonych segmentach rynku lub prowadzić do rozbieżności między tą normą a celami niniejszego rozporządzenia lub innych mających zastosowanie przepisów prawa Unii, Komisja, we współpracy z państwami członkowskimi, może rozważyć zwrócenie się do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego o odpowiednią zmianę normy lub może rozważyć decyzję o wyłączeniu tej części normy z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (14) Aby uniknąć obiegu niedokładnych informacji na rynku, konieczne może być doprecyzowanie metodyki referencyjnej w odniesieniu do parametrów istotnych pod względem emisji gazów cieplarnianych oraz uściślenie założeń stosowanych do obliczania emisji przed świadczeniem usługi. To samo dotyczy innych istotnych parametrów technicznych związanych z przydziałem emisji lub agregacją elementów danych, w przypadku gdy stosowanie tych parametrów nie jest jednoznacznie wyjaśnione w metodyce.
- (15) Do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych można wykorzystywać różne rodzaje danych wejściowych, w tym dane pierwotne i wtórne. Wykorzystanie danych pierwotnych prowadzi do najbardziej wiarygodnych i dokładnych wyników, a zatem powinno być traktowane priorytetowo, aby zapewnić stopniowe wprowadzanie tych danych do procesów obliczania emisji gazów cieplarnianych. Dane pierwotne mogą być jednak nieosiągalne lub zbyt kosztowne dla niektórych zainteresowanych stron, zwłaszcza MŚP. W związku z tym wykorzystywanie danych wtórnych powinno być dozwolone na jasnych warunkach.
- (16) Jeżeli chodzi o dane wtórne, emisje gazów cieplarnianych z usługi transportowej można obliczać przy użyciu wartości standardowych lub danych modelowanych. Stosowanie wartości standardowych i danych modelowanych powinno jednak dostarczać dokładnych i wiarygodnych informacji na temat emisji gazów cieplarnianych z konkretnej usługi transportowej, a zatem te wartości standardowe powinny być ustalane, a dane modelowane opracowywane w sposób neutralny i obiektywny, w oparciu o zaufane źródła i odpowiednie parametry.
- (17) Należy zatem ustanowić podstawową unijną bazę danych zawierającą wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych, aby poprawić porównywalność wyników emisji gazów cieplarnianych uzyskanych w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia. Z uwagi na sektorową, krajową i regionalną specyfikę tych wartości standardowych w całej Unii należy jednak zezwolić na stosowanie innych odpowiednich baz danych i zbiorów danych prowadzonych przez osoby trzecie, pod warunkiem że zostaną one poddane kontroli jakości technicznej na szczeblu Unii.

- (18) Przy ustalaniu intensywności emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej wymagane są współczynniki emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii w transporcie służące do uzyskania szacunkowych wartości emisji gazów cieplarnianych odzwierciedlających ilość energii zużytej w perspektywie „od źródła energii do koła pojazdu”. W związku z tym należy utworzyć centralną unijną bazę danych zawierającą współczynniki emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii, aby zagwarantować porównywalność i jakość danych wejściowych.
- (19) Utworzeniem i utrzymywaniem unijnych baz danych zawierających wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych i współczynniki emisji gazów cieplarnianych, a także kontrolą jakości technicznej zewnętrznych baz danych i zbiorów danych prowadzonych przez osoby trzecie powinien zajmować się neutralny i właściwy organ działający na szczeblu Unii. Ze względu na swoje kompetencje Europejska Agencja Środowiska jest najlepiej przygotowana do udzielenia niezbędnej pomocy w celu właściwego wdrożenia tej części rozporządzenia. W stosownych przypadkach prace te mogą opierać się na wkładzie innych sektorowych organów UE i być przez nie wspierane zgodnie z odrębnymi przepisami prawa Unii.
- (20) Dane modelowane mogą być wykorzystywane, jeżeli opierają się na modelu ustanowionym zgodnie z metodyką referencyjną oraz, w stosownych przypadkach, innymi określonymi w niniejszym rozporządzeniu przepisami dotyczącymi wykorzystania danych wtórnych i narzędzi obliczeniowych.
- (21) W rozporządzeniu (UE) 2015/757⁵⁸ i dyrektywie 2003/87/WE⁵⁹ ustanowiono wymóg gromadzenia, obliczania i corocznego raportowania emisji CO₂ odpowiednio ze statków i statków powietrznych. Rozporządzenie (UE) 2015/757 i dyrektywa 2003/87/WE mogą w pewnym stopniu uzupełniać przepisy określone w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności pod względem tworzenia danych dotyczących zużycia paliwa jako danych wejściowych do ilościowego określenia emisji z usług transportowych. Dane wejściowe służące do ustalania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych mogą być również uzyskiwane w kontekście wdrożenia innych ram legislacyjnych, takich jak rozporządzenie (UE) 2019/1242⁶⁰ i rozporządzenie (UE) 2019/631⁶¹.
- (22) Należy ustanowić wspólne wskaźniki służące do wyrażania danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych, które to wskaźniki stanowią podstawę porównywalności tych danych i umożliwiają skuteczną analizę porównawczą różnych usług transportowych. Wspólne wskaźniki powinny również umożliwiać jasną komunikację ze strony dostawcy danych i właściwe zrozumienie tej komunikacji przez odbiorcę danych.

⁵⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE ([Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55](#)).

⁵⁹ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE ([Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32](#)).

⁶⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE ([Dz.U. L 198 z 25.7.2019](#)).

⁶¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (przekształcenie) (Tekst mający znaczenie dla EOG) ([Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13](#)).

- (23) Wszelkie zdezagregowane informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej, które są ujawniane osobie trzeciej do celów komercyjnych lub regulacyjnych zgodnie z zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, powinny w sposób nieodrzeczny i widoczny obejmować dane wyjściowe ustalone zgodnie ze szczegółowymi zasadami obliczania emisji gazów cieplarnianych określonymi w niniejszym rozporządzeniu. W stosownych przypadkach można dodać dodatkowe elementy danych służące celom innym niż cele określone w niniejszym rozporządzeniu.
- (24) Aby wykazać zgodność z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, podmiot obliczający i ujawniający informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej powinien być w stanie zgromadzić dowody potwierdzające odpowiednie dane wyjściowe. Dowody powinny być sporządzane zgodnie z zasadami dotyczącymi sprawozdawczości na poziomie usługi transportowej określonymi w normie EN ISO 14083:2023 i powinny być dostępne na wniosek właściwego organu takiego jak sąd lub jakiegokolwiek innej osoby trzeciej, jeżeli jest to wymagane na mocy odrębnych ustaleń, w tym z punktu widzenia relacji między przedsiębiorstwami.
- (25) O ile nie mają zastosowania odrębne ustalenia, pośrednika w zakresie danych gromadzącego informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej od zainteresowanego podmiotu lub innej odpowiedniej osoby prawnej lub fizycznej oraz ujawniającego je na rynku nie należy uznawać za odpowiedzialnego, w przypadku gdy informacje te naruszają jakiegokolwiek określone w niniejszym rozporządzeniu wymogi związane z obliczaniem i weryfikacją emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych oraz certyfikacją narzędzi obliczeniowych. Pośrednik w zakresie danych powinien jednak dążyć do zapobiegania ujawnianiu niedokładnych lub nieprawidłowych informacji, a także przestrzegać przepisów w zakresie danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych, komunikacji i przejrzystości. Pośrednik w zakresie danych powinien ponadto podać źródło tych informacji, aby umożliwić identyfikację odpowiedniego dostawcy informacji.
- (26) Zewnętrzne narzędzia obliczeniowe udostępniane na rynku do szerszego użytku komercyjnego lub niekomercyjnego mogą ułatwiać rozliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, wspierając tym samym upowszechnienie tego rozliczania wśród szerszych grup zainteresowanych stron. Korzystanie z tych narzędzi powinno być przedmiotem certyfikacji w celu zagwarantowania ich zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do stosowania wspólnej metodyki referencyjnej i odpowiedniego zestawu danych wejściowych.
- (27) Właściwie zaprojektowany system weryfikacji zgodności danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych ujawnianych na rynku oraz podstawowych procesów obliczeniowych z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu powinien znacznie zwiększyć zaufanie do wiarygodności i dokładności tych danych. Podmioty, które pomyślnie przeszły ocenę zgodności, powinny być uprawnione do uzyskania dowodu zgodności powszechnie uznanego w całej Unii. W przypadku uwzględnienia danych pierwotnych dowód zgodności powinien to potwierdzać, co w szczególności ma zachęcać do gromadzenia i wykorzystywania danych pierwotnych przez każdy podmiot, którego dotyczą przepisy określone w niniejszym rozporządzeniu.
- (28) Obciążenie administracyjne związane z weryfikacją może być nieproporcjonalne w przypadku mniejszych przedsiębiorstw, dlatego należy go unikać. W tym celu MŚP powinny być zwolnione z wymogów związanych z weryfikacją, chyba że przedsiębiorstwa te chcą uzyskać odpowiedni dowód zgodności. Duże przedsiębiorstwa powinny ponadto uwzględniać zasadę

proporcjonalności, gdy rozważają żądanie weryfikacji zgodności od partnerów w łańcuchu wartości, w szczególności MŚP.

- (29) W przypadku gdy weryfikacja informacji na temat danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych jest zorganizowana zgodnie z zasadami szczegółowymi określonymi w innych przepisach Unii, w tym w rozporządzeniu w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego wdrożonym przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, zasady te traktuje się w równoważny sposób, pod warunkiem że ocena weryfikacyjna jest przeprowadzana zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia.
- (30) W celu umożliwienia skutecznego funkcjonowania niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do oceny i wyłączenia niektórych elementów metodyki referencyjnej, składania wniosków do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego, ustanowienia zasad przeprowadzania kontroli jakości technicznej zewnętrznych baz danych zawierających wartości standardowe, dostosowania wskaźników na potrzeby danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych oraz ustanowienia dalszych metod i kryteriów akredytacji jednostek oceniających zgodność. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁶². W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (31) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w zakresie certyfikacji narzędzi obliczeniowych i weryfikacji danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁶³.
- (32) Porównywalność danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych i szersze wykorzystanie rozliczania emisji gazów cieplarnianych w praktyce biznesowej nie są celami, które mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie bez ryzyka wprowadzenia biurokracji na rynku wewnętrznym oraz dodatkowych kosztów i obciążeń administracyjnych dla przemysłu. Możliwe jest natomiast lepsze osiągnięcie tych celów na poziomie Unii ze względu na efekty sieciowe wspólnych działań państw członkowskich. Unia może zatem przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej.
- (33) Zgodnie z zasadą proporcjonalności konieczne i stosowne jest przyjęcie przepisów dotyczących rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, aby osiągnąć podstawowy cel, jakim jest zachęcanie przedsiębiorstw i klientów do zmiany zachowań służącej ograniczeniu

⁶² Porozumienie międzyinstytucjonalne pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej a Komisją Europejską w sprawie lepszego stanowienia prawa ([Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1](#)).

⁶³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję ([Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13](#)).

emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych dzięki upowszechnianiu i wykorzystywaniu porównywalnych i wiarygodnych danych dotyczących tych emisji. Niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia założonych celów, zgodnie z art. 5 ust. 4 Traktatu o Unii Europejskiej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ 1 PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia zasady rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych rozpoczynających lub kończących się na terytorium Unii.

Artykuł 2

Zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do każdego podmiotu świadczącego lub organizującego usługi przewozu towarowego i pasażerskiego w Unii, który oblicza emisje gazów cieplarnianych z usługi transportowej rozpoczynającej lub kończącej się na terytorium Unii i ujawnia informacje zdezagregowane na temat tych emisji jakiegokolwiek osobie trzeciej do celów komercyjnych lub regulacyjnych.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „gaz cieplarniany” oznacza gazowy składnik atmosfery, zarówno naturalny, jak i antropogeniczny, który absorbuje i emituje promieniowanie o określonych długościach fal w widmie promieniowania podczerwonego emitowanego przez powierzchnię Ziemi, atmosferę i chmury;
- 2) „emisja gazów cieplarnianych” oznacza uwolnienie gazu cieplarnianego do atmosfery wyrażone w masie ekwiwalentu dwutlenku węgla;
- 3) „ekwiwalent dwutlenku węgla (CO_{2(e)})” oznacza jednostkę służącą do porównywania wymuszania radiacyjnego gazu cieplarnianego z wymuszaniem radiacyjnym dwutlenku węgla;
- 4) „rozliczanie emisji gazów cieplarnianych” oznacza działania wykonywane w celu ilościowego określenia emisji gazów cieplarnianych za pomocą pomiarów i obliczeń oraz wykorzystywane do raportowania tych emisji;

- 5) „usługa transportowa” oznacza transport ładunku lub pasażera z punktu początkowego do punktu docelowego; usługa transportowa może wiązać się z jednym elementem lub wieloma elementami łańcucha transportowego wymagającymi operacji transportowych lub operacji w węźle transportowym;
- 6) „operacja transportowa” oznacza eksploatację pojazdu w celu transportu pasażerów lub ładunku;
- 7) „operacja w węźle transportowym” oznacza operację mającą na celu przemieszczenie ładunku lub pasażerów przez węzeł;
- 8) „pojazd” oznacza środek transportu pasażerów lub towarów we wszystkich rodzajach transportu;
- 9) „łańcuch transportowy” oznacza sekwencję elementów transportu związanych z ładunkiem, pasażerem lub grupą pasażerów, które razem składają się na ich przemieszczanie z punktu początkowego do punktu docelowego;
- 10) „element łańcucha transportowego” oznacza odcinek łańcucha transportowego, w obrębie którego ładunek, pasażer lub grupa pasażerów są przewożeni pojedynczym pojazdem lub przez jeden węzeł;
- 11) „ujawnianie informacji na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej” oznacza przekazywanie informacji zdezagregowanych na temat emisji gazów cieplarnianych związanych z konkretną usługą transportową przez zainteresowany podmiot lub przez pośrednika w zakresie danych jakiegokolwiek osobie trzeciej w kontekście świadczenia lub marketingu tej usługi lub komunikacji na jej temat, przed świadczeniem usługi transportowej albo po jej świadczeniu;
- 12) „zainteresowany podmiot” oznacza podmiot, który oblicza emisje gazów cieplarnianych z usługi transportowej rozpoczynającej lub kończącej się na terytorium Unii i ujawnia informacje na temat tych emisji jakiegokolwiek osobie trzeciej do celów komercyjnych lub regulacyjnych;
- 13) „pośrednik w zakresie danych” oznacza osobę prawną lub fizyczną gromadzącą i ujawniającą informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej na podstawie odrębnych ustaleń prawnych, umownych lub innych stosownych ustaleń;
- 14) „działalność związana z gazami cieplarnianymi” oznacza działalność, która prowadzi do emisji gazów cieplarnianych;
- 15) „dane dotyczące działalności związanej z gazami cieplarnianymi” oznaczają ilościową miarę działalności związanej z gazami cieplarnianymi;
- 16) „intensywność emisji gazów cieplarnianych” oznacza współczynnik określający stosunek danych dotyczących konkretnej działalności związanej z gazami cieplarnianymi do emisji gazów cieplarnianych;
- 17) „współczynnik emisji gazów cieplarnianych” oznacza współczynnik określający stosunek działalności związanej z gazami cieplarnianymi do emisji gazów cieplarnianych;
- 18) „emisje gazów cieplarnianych od źródła energii do koła pojazdu” oznaczają emisje odpowiadające wpływowi gazów cieplarnianych wynikającemu zarówno z eksploatacji pojazdu, jak i dostarczania energii do pojazdu;
- 19) „emisje od zbiornika paliwa do koła pojazdu” oznaczają emisje związane z napędzaniem pojazdu spowodowane zużyciem energii; podzbiór emisji od źródła energii do koła pojazdu;

- 20) „nośnik energii” oznacza substancję lub zjawisko, które mogą zostać wykorzystane do wytwarzania pracy mechanicznej lub ciepła lub w celu realizacji procesów chemicznych lub fizycznych;
- 21) „dane pierwotne” oznaczają określoną ilościowo wartość procesu lub działalności uzyskaną z pomiaru bezpośredniego lub z obliczeń opartych na pomiarach bezpośrednich;
- 22) „dane wtórne” oznaczają dane modelowane albo wartości standardowe, które nie spełniają wymogów dotyczących danych pierwotnych, w tym dane z baz danych i opublikowanej literatury, standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych z wykazów krajowych, dane obliczone, dane szacunkowe lub inne dane reprezentatywne oraz dane uzyskane z procesów lub szacunków zastępczych;
- 23) „wartość standardowa” oznacza wartość danych wtórnych wyprowadzoną z opublikowanego źródła, którą uznaje się za standardową w przypadku braku danych pierwotnych lub modelowanych;
- 24) „dane modelowane” oznaczają dane ustalone przy użyciu modelu, w którym uwzględnia się dane pierwotne lub parametry operacji transportowej lub operacji w węźle transportowym istotne pod względem emisji gazów cieplarnianych, w tym przy użyciu modelu dostarczonego za pośrednictwem narzędzia obliczeniowego;
- 25) „dane wyjściowe” oznaczają dane zdezagregowane dotyczące emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej ustalone przy użyciu metodyki referencyjnej i danych wejściowych określonych w niniejszym rozporządzeniu;
- 26) „wskaźniki” oznaczają miarę oceny ilościowej;
- 27) „dowody potwierdzające informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej” oznaczają sporządzenie na żądanie sprawozdania na poziomie usługi transportowej zgodnie z normą EN ISO 14083:2023;
- 28) „narzędzie obliczeniowe” oznacza aplikację, model lub oprogramowanie umożliwiające automatyczne obliczanie emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej;
- 29) „zewnętrzne narzędzie obliczeniowe” oznacza narzędzie do obliczania udostępniane na rynku przez osobę trzecią do szerszego użytku komercyjnego lub niekomercyjnego;
- 30) „jednostka oceniająca zgodność” oznacza jednostkę oceniającą zgodność w rozumieniu art. 2 pkt 13 rozporządzenia (WE) nr 765/2008⁶⁴.

⁶⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 ([Dz.U. L 218 z 13.8.2008](#)).

ROZDZIAŁ II

METODYKA

Artykuł 4

Metoda obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych

1. Emisje gazów cieplarnianych z usług transportowych oblicza się na podstawie metodyki określonej w normie EN ISO 14083:2023, w jej aktualnej wersji, oraz zgodnie z zasadami określonymi w rozdziale III niniejszego rozporządzenia.
2. Komisja ocenia potrzebę dostosowania jakiegokolwiek elementu normy, o której mowa w ust. 1, nie później niż 36 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.
3. Komisja może rozpocząć kontrolę zgodności w celu oceny jakichkolwiek zmian w normie, o której mowa w ust. 1. Kontrolę zgodności inicjuje Komisja, która w stosownych przypadkach może podjąć działania na wniosek państwa członkowskiego.
4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu wyłączenia z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia zmiany, o której mowa w ust. 3, oraz elementu, o którym mowa w ust. 2, jeżeli na podstawie jej oceny ta zmiana lub ten element stwarzają oczywiste ryzyko niezgodności z celami niniejszego rozporządzenia i innych mających zastosowanie przepisów unijnych.
5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu zwrócenia się do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego o zmianę normy, o której mowa w ust. 1, w tym na podstawie wyników oceny, o której mowa w ust. 2, oraz kontroli zgodności, o której mowa w ust. 3.
6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych zgodnie z art. 17 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia, aby doprecyzować metodykę referencyjną, o której mowa w ust. 1, tak aby zapewnić jej jednolite wdrożenie na rynku w odniesieniu do podejścia do ustalania odpowiednich parametrów istotnych pod względem emisji służących do obliczania emisji gazów cieplarnianych przed świadczeniem usługi oraz, w stosownych przypadkach, innych parametrów technicznych związanych z przydziałem emisji lub agregacją elementów danych, które nie są wyraźnie wyjaśnione w tej metodyce.

ROZDZIAŁ III

DANE WEJŚCIOWE I ŹRÓDŁA

Artykuł 5

Wykorzystanie danych pierwotnych i wtórnych

1. Podmioty, o których mowa w art. 2, traktują priorytetowo wykorzystanie danych pierwotnych do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej.
2. Wykorzystanie danych wtórnych do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej jest dozwolone pod następującymi warunkami:

- a) wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzą z:
 - (i) podstawowej unijnej bazy danych zawierającej wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych, o której to bazie jest mowa w art. 6 ust. 1;
 - (ii) baz danych i zbiorów danych zawierających wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych prowadzonych przez osoby trzecie zgodnie z art. 7;
- b) standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii w transporcie pochodzą z centralnej unijnej bazy danych zawierającej standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych, o której mowa to bazie w art. 8;
- c) dane modelowane opierają się na modelu utworzonym zgodnie z metodą, o której mowa w art. 4, oraz, w stosownych przypadkach, z zasadami określonymi w art. 5 ust. 2 lit. b) i art. 11.

Artykuł 6

Podstawowa unijna baza danych zawierająca wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych

1. Komisja z pomocą Europejskiej Agencji Środowiska ustanawia podstawową unijną bazę danych zawierającą standardowe wartości intensywności emisji, o których mowa w art. 5 ust. 2 lit. a) pkt (i).
2. Komisja zapewnia utrzymanie, aktualizację i ciągły rozwój bazy danych, o której mowa w ust. 1, z uwzględnieniem rozwoju najnowocześniejszych technologii w sektorze transportowym oraz nowych podejść metodologicznych do obliczania emisji gazów cieplarnianych.
3. Dostęp do bazy danych, o której mowa w ust. 1, w celu sprawdzenia lub wykorzystania standardowych wartości intensywności emisji jest otwarty dla ogółu społeczeństwa i bezpłatny.

Artykuł 7

Bazy danych i zbiory danych zawierające wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych prowadzone przez osoby trzecie

1. Twórca bazy danych lub zbioru danych, o których mowa w art. 5 ust. 2 lit. a) ppkt (ii), przedkłada Komisji wniosek o kontrolę jakości technicznej wartości standardowych intensywności emisji gazów cieplarnianych zawartych w tej bazie danych lub tym zbiorze danych. Komisja z pomocą Europejskiej Agencji Środowiska przeprowadza kontrolę jakości technicznej zgodnie z wymogami określonymi w art. 4–8 niniejszego rozporządzenia.
2. Do celów wykorzystywania danych wtórnych zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. a) pkt (ii) wykorzystuje się wyłącznie bazy danych i zbiory danych zawierające standardowe wartości intensywności emisji, które pozytywnie oceniono w ramach kontroli jakości technicznej, o której mowa w ust. 1.
3. Kontrola jakości technicznej jest wymagana najpóźniej po upływie 24 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Zapis pozytywnej oceny tej kontroli jakości jest ważny przez dwa lata.

4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze zgodnie z art. 17 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez ustanowienie zasad i warunków przeprowadzania kontroli jakości technicznej, o której mowa w ust. 1.

Artykuł 8

Centralna unijna baza danych zawierająca standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych

1. Komisja z pomocą Europejskiej Agencji Środowiska ustanawia centralną unijną bazę danych zawierającą standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych, o których mowa w art. 5 ust. 2 lit. b).
2. Komisja z pomocą Europejskiej Agencji Środowiska zapewnia utrzymanie, aktualizację i ciągły rozwój bazy danych, o której mowa w ust. 1, z uwzględnieniem stanu wiedzy technologicznej w sektorze transportowym oraz nowych podejść metodologicznych do obliczania emisji gazów cieplarnianych.
3. Dostęp do bazy danych, o której mowa w ust. 1, w celu sprawdzenia lub wykorzystania standardowych współczynników emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii w transporcie jest otwarty dla ogółu społeczeństwa i bezpłatny.

ROZDZIAŁ IV

DANE WYJŚCIOWE I PRZEJRZYSTOŚĆ

Artykuł 9

Ustalanie danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej

1. Dane wyjściowe ustala się przy użyciu metodyki referencyjnej i danych wejściowych zgodnie z art. 4–8 niniejszego rozporządzenia.
2. Dane wyjściowe można ustalać za pomocą narzędzi obliczeniowych. Zewnętrzne narzędzia obliczeniowe muszą spełniać wymogi określone w art. 11.
3. Dane wyjściowe obejmują co najmniej całkowitą masę ekwiwalentu dwutlenku węgla (CO_{2e}) na usługę transportową oraz, w odniesieniu do danego rodzaju usługi transportowej, co najmniej jeden z następujących wskaźników:
 - a) masę CO_{2e} na tonokilometr lub równoważne jednostki w odniesieniu do transportu towarowego;
 - b) masę CO_{2e} na tonę lub równoważne jednostki w odniesieniu do przepustowości węzłów towarowych;
 - c) masę CO_{2e} na pasażerokilometr lub równoważne jednostki w odniesieniu do transportu pasażerskiego;
 - d) masę CO_{2e} na pasażera lub równoważne jednostki w odniesieniu do przepustowości węzłów pasażerskich.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia wykazu wskaźników w odniesieniu do danych wyjściowych, o którym mowa w ust. 3.

Artykuł 10

Komunikacja i przejrzystość

1. Zainteresowane podmioty ujawniają dane wyjściowe w sposób jasny i jednoznaczny. W przypadku gdy zainteresowane podmioty ujawniają dane wyjściowe, w komunikacie towarzyszącym temu ujawnieniu zamieszczają następujące stwierdzenie: „Emisje gazów cieplarnianych od źródła energii do koła pojazdu obliczone zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady [*odniesienie do niniejszego rozporządzenia*]”, co najmniej w jednym z języków urzędowych UE oraz, w miarę możliwości, w języku urzędowym państwa członkowskiego, na którego terytorium świadczona jest usługa.
2. W przypadku gdy dane wyjściowe są pozyskiwane i ujawniane przez pośrednika w zakresie danych na podstawie odrębnych ustaleń, zastosowanie mają zasady określone w ust. 1 i art. 9 ust. 3. Ujawniając dane wyjściowe, pośrednik w zakresie danych podaje odniesienie do źródła tych danych.
3. W przypadku gdy dane pierwotne są wykorzystywane w rozumieniu art. 5 ust. 1, zainteresowane podmioty są uprawnione do poinformowania o tym fakcie każdej osoby trzeciej, jeżeli wykorzystanie danych pierwotnych zweryfikowano zgodnie z art. 12 i 13.
4. Zainteresowane podmioty muszą być w stanie przedstawić dowody potwierdzające, w jaki sposób ustalono dane wyjściowe. Dowody te sporządza się zgodnie z wymogami określonymi w metodyce referencyjnej, o której mowa w art. 4 ust. 1, oraz:
 - a) służyć one za podstawę oceny weryfikacyjnej zgodnie z art. 12 i 13;
 - b) udostępnia się je na wniosek właściwego organu lub innej osoby trzeciej, o ile mają zastosowanie odrębne ustalenia prawne lub umowne;
 - c) w przypadku gdy weryfikacja jest przeprowadzana zgodnie z art. 12 i 13, dowody te zawierają odniesienie do dowodu zgodności, o którym mowa w art. 13 ust. 6, oraz dane kontaktowe jednostki oceniającej zgodność, która sporządziła dowód zgodności;
 - d) jeżeli dane wyjściowe są ustalane za pomocą zewnętrznego narzędzia obliczeniowego, o którym mowa w art. 9 ust. 2, dowody te zawierają odniesienie do tego narzędzia obliczeniowego.
5. Dane wyjściowe i dowody, o których mowa w ust. 5, sporządza się w sposób jasny i jednoznaczny co najmniej w jednym z języków urzędowych Unii. W miarę możliwości udostępnia się je w postaci łącza internetowego, kodu QR lub równoważnego rozwiązania.
6. Dane osobowe są przetwarzane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁶⁵.

⁶⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych); ([Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1](#)).

7. Każdy odbiorca danych wyjściowych i dowodów, o których mowa w ust. 5, wprowadza środki w celu zapewnienia poufności odpowiednich danych handlowych przetwarzanych i przekazywanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz zapewnia, aby dostęp do takich danych, ich przetwarzanie i ujawnianie były możliwe wyłącznie po uzyskaniu upoważnienia.

ROZDZIAŁ V

ŚRODKI UZUPEŁNIAJĄCE

Artykuł 11

Certyfikacja narzędzi obliczeniowych

1. Zewnętrzne narzędzia obliczeniowe, o których mowa w art. 9 ust. 2, muszą być certyfikowane przez jednostkę oceniającą zgodność, o której mowa w art. 14.
2. Twórca narzędzi obliczeniowych składa wnioski do jednostki oceniającej zgodność, która ocenia zgodność narzędzia do obliczania z wymogami określonymi w art. 4–9. W przypadku oceny pozytywnej jednostka oceniająca zgodność wydaje certyfikat zgodności narzędzia obliczeniowego z niniejszym rozporządzeniem. W przypadku oceny negatywnej jednostka oceniająca zgodność przedstawia wnioskodawcy uzasadnienie oceny negatywnej.
3. Dana jednostka oceniająca zgodność prowadzi aktualny wykaz narzędzi obliczeniowych, które certyfikowała, oraz tych, których certyfikaty wycofała lub zawiesiła. Jednostka oceniająca zgodność udostępnia ten wykaz publicznie na swojej stronie internetowej i niezwłocznie przekazuje Komisji adres tej strony internetowej.
4. Certyfikat jest ważny przez dwa lata.
5. Komisja publikuje na swojej oficjalnej stronie internetowej wykaz wszystkich narzędzi obliczeniowych certyfikowanych zgodnie z ust. 1 i 2.
6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze zgodnie z art. 17 w celu ustanowienia przepisów dotyczących certyfikacji narzędzi obliczeniowych, powiązanego certyfikatu zgodności, w tym przepisów dotyczących odnawiania, zawieszania i cofania certyfikacji.

ROZDZIAŁ VI

WERYFIKACJA DANYCH DOTYCZĄCYCH EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH ORAZ PROCESÓW OBLICZENIOWYCH

Artykuł 12

Zakres weryfikacji

1. Dane wyjściowe, o których mowa w art. 9, podlegają weryfikacji ich zgodności z wymogami określonymi w art. 4–9 niniejszego rozporządzenia.

2. Wymogi dotyczące weryfikacji, o których mowa w ust. 1, mają zastosowanie do zainteresowanych podmiotów, o których mowa w art. 2, z wyjątkiem mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw, o których mowa w zaleceniu Komisji 2003/361/WE⁶⁶. Mikroprzedsiębiorstwa oraz małe i średnie przedsiębiorstwa mogą zostać poddane weryfikacji na ich wniosek.

Artykuł 13

Działania weryfikacyjne i proces weryfikacji

1. Jednostka oceniająca zgodność, o której mowa w art. 14, weryfikuje rzetelność, wiarygodność, zgodność i dokładność danych wyjściowych ujawnionych przez zainteresowany podmiot.
2. Weryfikację przeprowadza się zgodnie z wymogami określonymi w art. 4–9 i na podstawie dowodów, o których mowa w art. 10 ust. 5. Weryfikacja ta dotyczy:
 - a) zastosowanej metodyki obliczeniowej;
 - b) źródeł danych wejściowych wykorzystanych do obliczeń;
 - c) poprawności przeprowadzonych obliczeń;
 - d) zastosowanych wskaźników.
3. W przypadku stosowania zewnętrznych narzędzi obliczeniowych jednostka oceniająca zgodność bierze pod uwagę ich odpowiednie certyfikaty zgodności, o których mowa w art. 11.
4. W przypadku gdy ocena weryfikacyjna wskazuje na nieprawidłowe obliczenia lub niezgodność z art. 4–9 niniejszego rozporządzenia, jednostka oceniająca zgodność informuje o tym zainteresowany podmiot w odpowiednim czasie. Następnie podmiot ten koryguje obliczenia lub usuwa niezgodności, aby umożliwić zakończenie procesu weryfikacji.
5. Zainteresowany podmiot udziela jednostce oceniającej zgodność wszelkich dodatkowych informacji umożliwiających jej realizację procedur weryfikacji. W trakcie procesu weryfikacji jednostka oceniająca zgodność może prowadzić kontrole w celu ustalenia wiarygodności danych i obliczeń.
6. Po zakończeniu weryfikacji jednostka oceniająca zgodność sporządza, w stosownych przypadkach, dowód zgodności potwierdzający, że dane wyjściowe są zgodne z odpowiednimi wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.
7. Dana jednostka oceniająca zgodność sporządza i prowadzi aktualny wykaz podmiotów, które poddano weryfikacji zgodnie z ust. 1–6. Do dnia 31 marca każdego roku jednostka oceniająca zgodność zgłasza Komisji ten wykaz.
8. W przypadku gdy w innych przepisach Unii ustanowione są zasady szczegółowe dotyczące oceny weryfikacyjnej danych wyjściowych, zasady te traktuje się w równoważny sposób, pod warunkiem że ocena weryfikacyjna została ustanowiona zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
9. Komisja przyjmuje zgodnie z art. 17 akty wykonawcze ustanawiające przepisy szczegółowe dotyczące weryfikacji danych wyjściowych i związanego z nią dowodu zgodności. Przepisy te

⁶⁶ Zalecenie Komisji 2003/361/WE z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie definicji mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw ([Dz.U. L 124 z 20.5.2003, s. 36](#)).

obejmują przepisy dotyczące dowodów, o których mowa w art. 10 ust. 5, oraz praw do udostępniania związanych z wykorzystaniem danych pierwotnych, o których mowa w art. 10 ust. 4.

ROZDZIAŁ VII

AKREDYTACJA

Artykuł 14

Jednostki oceniające zgodność

1. Jednostki oceniające zgodność są akredytowane do wykonywania działań weryfikacyjnych lub certyfikacyjnych, o których mowa w art. 11, 12 i 13.
2. Jednostka oceniająca zgodność musi być niezależna od podmiotu wnioskującego o działania weryfikacyjne lub certyfikacyjne, o których mowa w art. 11, 12 i 13.
3. Jednostka oceniająca zgodność, jej kierownictwo najwyższego szczebla oraz pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z weryfikacją nie mogą brać udziału w działalności, która może zagrażać niezależności ich osądu lub wiarygodności w odniesieniu do działań weryfikacyjnych lub certyfikacyjnych.
4. Jednostka oceniająca zgodność i jej pracownicy wykonują działania weryfikacyjne lub certyfikacyjne z najwyższym stopniem rzetelności zawodowej, muszą posiadać konieczne kwalifikacje techniczne oraz nie mogą być poddawani żadnym naciskom ani zachętom, zwłaszcza finansowym, które mogłyby wpływać na ich osąd lub wyniki działań weryfikacyjnych, w szczególności ze strony osób lub grup osób mających interes w wynikach tych działań.
5. Jednostka oceniająca zgodność musi dysponować wiedzą fachową, sprzętem i infrastrukturą wymaganymi do przeprowadzania działań weryfikacyjnych lub certyfikacyjnych, w odniesieniu do których została akredytowana.
6. Pracownicy jednostki oceniającej zgodność dochowują tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkich informacji uzyskanych podczas wykonywania zadań weryfikacyjnych i certyfikacyjnych.
7. Jeżeli jednostka oceniająca zgodność zleca podwykonawstwo określonych zadań związanych z weryfikacją lub certyfikacją lub korzysta z usług jednostki zależnej, ponosi pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podwykonawców lub jednostki zależne, niezależnie od tego, gdzie prowadzą swoją działalność, w tym ocenia i monitoruje kwalifikacje podwykonawcy lub jednostki zależnej oraz wykonywane przez nich zadania.

Artykuł 15

Procedury akredytacji

1. Jednostki oceniające zgodność, o których mowa w art. 14 ust. 1, muszą być akredytowane przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008.

2. Każde państwo członkowskie wyznacza organ, który prowadzi aktualny wykaz akredytowanych jednostek oceniających zgodność. Te wyznaczone organy krajowe udostępniają ten wykaz publicznie na oficjalnej rządowej stronie internetowej.
3. Do dnia 31 marca każdego roku krajowa jednostka akredytująca zgłasza Komisji wykaz akredytowanych jednostek oceniających zgodność wraz ze wszystkimi odpowiednimi danymi kontaktowymi.
4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez ustanowienie dalszych metod i kryteriów akredytacji jednostek oceniających zgodność.

ROZDZIAŁ VIII

UPRAWNIENIA DELEGOWANE I WYKONAWCZE

Artykuł 16

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 4, 5, art. 9 ust. 4 i art. 15 ust. 4, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [UP: Proszę wstawić datę: wejście w życie niniejszego rozporządzenia].
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 4, 5, art. 9 ust. 4 i art. 15 ust. 4, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.”;
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 4, 5, art. 9 ust. 4 i art. 15 ust. 4 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie [dwóch miesięcy] od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 17

Procedura komitetowa

1. Komisję wspiera komitet w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

ROZDZIAŁ IX

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 18

Sprawozdanie i przegląd

Komisja przeprowadzi ocenę niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do jego celów i przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące głównych ustaleń do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę: pięć lat po rozpoczęciu stosowania rozporządzenia].

Artykuł 19

Wejście w życie i stosowanie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: 42 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r.
3. Art. 4 ust. 4, 5 i 6, art. 7 ust. 4, art. 9 ust. 4, art. 11 ust. 6, art. 13 ust. 9 i art. 15 ust. 4 stosuje się jednak od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

Spis treści

1.	STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY	3
1.1.	Tytuł wniosku/inicjatywy	3
1.2.	Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa	3
1.3.	Wniosek/inicjatywa dotyczy:	3
1.4.	Cel(e).....	3
1.4.1.	Cel(e) ogólny(e)	3
1.4.2.	Cel(e) szczegółowy(e).....	3
1.4.3.	Oczekiwane wyniki i wpływ	3
1.4.4.	Wskaźniki dotyczące realizacji celów	4
1.5.	Uzasadnienie wniosku/inicjatywy.....	4
1.5.1.	Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy	4
1.5.2.	Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.....	5
1.5.3.	Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań	6
1.5.4.	Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami	7
1.5.5.	Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków	7
1.6.	Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy	8
1.7.	Planowane metody wykonania budżetu	8
2.	ŚRODKI ZARZĄDZANIA	9
2.1.	Zasady nadzoru i sprawozdawczości	9
2.2.	System zarządzania i kontroli	9
2.2.1.	Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli.....	9
2.2.2.	Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia.....	9
2.2.3.	Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)	10

2.3.	Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom	10
3.	SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY	12
3.1.	Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ	12
3.2.	Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki	13
3.2.1.	Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne.....	13
3.2.2.	Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych	16
3.2.3.	Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne.....	18
3.2.4.	Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi	20
3.2.5.	Udział osób trzecich w finansowaniu	20
3.3.	Szacunkowy wpływ na dochody	21

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Mobilność i transport

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

☒ nowego działania

☐ nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego⁶⁷

☐ przedłużenia bieżącego działania

☐ połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

1.4. Cel(e)

1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

Ogólnym celem niniejszego rozporządzenia jest zachęcanie przedsiębiorstw i klientów do zmiany zachowań służącej ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych dzięki upowszechnianiu i wykorzystywaniu porównywalnych i wiarygodnych danych dotyczących tych emisji. Inicjatywa ta przyczyni się do osiągnięcia celów zrównoważonego rozwoju nr 13 („Podjąć pilne działania w celu przeciwdziałania zmianom klimatu i ich skutkom”), nr 7 („Zapewnić wszystkim dostęp do źródeł stabilnej, zrównoważonej i nowoczesnej energii po przystępnej cenie”) oraz nr 12 („Zapewnić wzorce zrównoważonej konsumpcji i produkcji”).

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(e)

Cele szczegółowe rozporządzenia są następujące:

zapewnienie porównywalności wyników rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych;

ułatwienie upowszechnienia w praktyce biznesowej rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych.

1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

Oczekuje się, że dzięki wnioskowi nastąpi poprawa porównywalności danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych, które to dane są udostępniane w łańcuchu transportowym. Będzie to wynikiem stosowania wspólnej metodyki referencyjnej, dokładnych danych wejściowych oraz jednoznacznej i jasnej komunikacji.

⁶⁷

O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

Oczekuje się również, że wniosek doprowadzi do szerszego stosowania rozliczania emisji gazów cieplarnianych przez podmioty gospodarcze i inne odpowiednie podmioty w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych.

1.4.4. *Wskaźniki dotyczące realizacji celów*

Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.

Skuteczność proponowanego rozporządzenia w odniesieniu do celu szczegółowego nr 1 zostanie określona na podstawie wskaźników związanych z porównywalnością danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych:

liczby zewnętrznych baz danych zawierających wartości standardowe poddawanych kontroli jakości,

liczby podmiotów poddawanych weryfikacji danych i procesów.

Skuteczność proponowanego rozporządzenia w odniesieniu do celu szczegółowego nr 2 zostanie określona na podstawie wskaźników związanych z upowszechnianiem rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych:

liczby przedsiębiorstw rozliczających emisje gazów cieplarnianych z usług transportowych na podstawie niniejszego rozporządzenia,

liczby podmiotów poddawanych certyfikacji technicznych narzędzi obliczeniowych, korzystania z podstawowych baz danych zawierających wartości standardowe (dostęp na stronie internetowej i wnioski),

liczby podmiotów korzystających z narzędzi certyfikacji.

1.5. **Uzasadnienie wniosku/inicjatywy**

1.5.1. *Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy*

Inicjatywa zapewni zharmonizowane ramy regulacyjne dotyczące rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych oraz zasady szczegółowe wspomagające wykorzystywanie tych ram w całym łańcuchu transportu multimodalnego. Obejmują one:

wspólną metodykę referencyjną przewidzianą w normie EN ISO 14083, służącą zapewnieniu, aby obliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych odbywało się w sposób znormalizowany w całym sektorze transportowym;

zharmonizowane podejście do danych wejściowych dzięki zachęcaniu do korzystania z danych pierwotnych, dopuszczeniu danych modelowanych, zwiększeniu wiarygodności, dostępności i adekwatności wartości standardowych (standardowe wartości intensywności emisji i współczynników emisji gazów cieplarnianych) oraz zmniejszeniu różnic między krajowymi, regionalnymi i sektorowymi zbiorami danych;

odpowiednie wskaźniki generowania i udostępniania danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych, a także wspólne zasady dotyczące komunikacji i przejrzystości w zakresie wyników rozliczania emisji;

wspieranie wdrażania tej inicjatywy w różnych segmentach transportu;

wspólny, proporcjonalny i wiarygodny system weryfikacji informacji na temat emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych oraz weryfikacji podstawowych procesów obliczeniowych;

zasady dotyczące opracowywania i stosowania technicznych narzędzi obliczeniowych do emisji.

Wszystkie te przepisy powinny być w pełni stosowane po 42 miesiącach od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Niniejsza ocena skutków finansowych regulacji odnosi się w szczególności do opracowania wspólnego środowiska wartości standardowych i zarządzania nim w ramach zharmonizowanego podejścia do danych wejściowych. Zadania te będą realizowane przez Europejską Agencję Środowiska (EEA), wspieraną w ramach programu „Horyzont Europa” (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). Szczegółowe zasady dotyczące przekazywania danych zostaną określone w odpowiednich aktach delegowanych oraz w przyszłych umowach z EEA. Rola EEA będzie obejmowała następujące zadania:

utworzenie i prowadzenie podstawowej bazy danych zawierającej wartości standardowe intensywności emisji;

utworzenie bazy danych zawierającej współczynniki emisji gazów cieplarnianych;

kontrola jakości baz danych zawierających współczynniki intensywności emisji, prowadzonych przez osoby trzecie.

- 1.5.2. *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.*

Przyczyny działania na poziomie europejskim (*ex ante*)

Dzięki ustanowieniu zharmonizowanych zasad rozliczania emisji gazów cieplarnianych na poziomie usługi transportowej niniejsza inicjatywa ma szczególne znaczenie dla operacji transgranicznych między państwami członkowskimi UE. Ten poziom harmonizacji, związany z wyborami metodologicznymi, danymi wejściowymi i wspólnymi zasadami weryfikacji, nie może zostać skutecznie osiągnięty w całej UE w drodze działań poszczególnych państw członkowskich.

Oczekiwana wygenerowana unijna wartość dodana (*ex post*)

Ogólnie rzecz biorąc, unijny sektor transportowy ma silny wymiar transgraniczny, gdyż odgrywa ważną rolę w swobodnym przepływie osób i towarów na rynku wewnętrznym UE. Wydajne usługi transportowe mają kluczowe znaczenie dla zaspokojenia zapotrzebowania użytkowników transportu, wspierania wzrostu gospodarki UE i zachowania stylu życia obywateli. Jednocześnie należy zwrócić uwagę na wyzwania związane z wpływem transportu na środowisko, które nadal nasilają się głównie wskutek wzrostu przepływu towarów i pasażerów w sieci europejskiej. Niniejsze rozporządzenie ma zatem służyć wspólnocie transportowej jako czynnik ułatwiający transformację ekologiczną. Inicjatywa przyczyni się do stworzenia równych warunków działania w zakresie rozliczania emisji gazów cieplarnianych we wszystkich segmentach i rodzajach transportu oraz we wszystkich

sieciach krajowych. Dzięki zapewnieniu większej przejrzystości w zakresie wyników usług transportowych oraz wspieraniu wykorzystywania danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych przy podejmowaniu konkretnych wyborów co do transportu doprowadzi do stworzenia zachęt do stosowania bardziej zrównoważonych rozwiązań i innowacji. Wszelkie podejścia krajowe w znacznym stopniu przeszkodziłyby w osiągnięciu tych celów, gdyż niosłyby ze sobą znaczne ryzyko sprzecznych wymogów oraz niespójnych metodyk i danych. Te rozbieżne podejścia krajowe zwiększyłyby koszty i stworzyłyby niepotrzebne obciążenie dla przedsiębiorstw prowadzących działalność w różnych państwach członkowskich.

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

CountEmissions EU to nowa inicjatywa opierająca się na różnych działaniach podejmowanych zarówno przez Komisję Europejską, jak i przemysł na rzecz zharmonizowanych ram metodologicznych. W latach 2011–2019 dwa następujące jeden po drugim projekty finansowane przez UE – „Ślad węglowy transportu towarowego” (COFRET) w ramach siódmego programu ramowego oraz „Sieć na rzecz rozliczania i redukcji emisji powstających w logistyce” (LEARN) w ramach programu „Horyzont 2020” – dotyczyły obliczania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych oraz miały na celu opracowanie globalnej metody. Starania te zaowocowały skoordynowanym działaniem w kierunku ustanowienia kompleksowej i dostosowanej do potrzeb normy na poziomie Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej (ISO). Ta nowa norma o nazwie ISO 14083 została opublikowana przez ISO w marcu 2023 r., a jako równoważna norma europejska EN ISO 14083:2023 została opublikowana przez CEN. Norma ta opiera się między innymi na normie europejskiej EN 16258:2012 i protokole dotyczącym gazów cieplarnianych.

Szczegółowe metodyki rozliczania emisji gazów cieplarnianych istnieją również w poszczególnych segmentach sektora transportowego, zwłaszcza w transporcie towarowym. W wielu przypadkach stanowią one część szerszych programów ekologicznego transportu lub innych inicjatyw propagujących efektywne i niskoemisyjne działania transportowe. Należą do nich na przykład prowadzone przez branżę transportową ramy Globalnej Rady ds. Emisji Logistycznych (GLEC), publiczno-prywatny amerykański program SmartWay oraz program współpracy Topsector Logistics między rządem niderlandzkim a przedsiębiorstwami.

Istnieje ponadto wiele metod i wymogów w zakresie rozliczania emisji dla poszczególnych rodzajów transportu, które są opracowywane przez samą branżę albo wprowadzane przez organy publiczne jako część konkretnych ram legislacyjnych. Na przykład w sektorze transportu morskiego istnieje grupa robocza ds. ekologicznych ładunków – inicjatywa między przedsiębiorstwami w zakresie kontenerowego transportu morskiego. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) przyjęła ponadto obowiązkowy system gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki (DCS) w żegludze międzynarodowej, zobowiązując statki do gromadzenia odpowiednich danych i zgłaszania ich do wspólnej bazy danych. Jeżeli chodzi o lotnictwo, mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) opracowany przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) zapewnia metodę obliczania emisji CO₂ na poziomie lotu. ICAO i Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) ustanowiły również normy dla sektora lotnictwa, które określają bardziej szczegółowo, w jaki sposób należy zgłaszać emisje w przeliczeniu na pasażera i na tonę ładunku.

Na szczeblu krajowym francuski kodeks transportowy wymaga, aby wszystkie podmioty oferujące usługi transportowe na rynku (przewozy towarowe i pasażerskie, obejmujące wszystkie rodzaje transportu) obliczały emisje gazów cieplarnianych w odniesieniu do każdej usługi rozpoczynającej lub kończącej się we Francji w oparciu o określoną metodykę. Francuski kodeks transportowy stanowi również, że informacje na temat emisji powinny być przekazywane odpowiednim stronom, co jest jedynym obowiązkowym wymogiem tego typu w UE.

1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami

Proponowane rozporządzenie jest podstawowym rezultatem komunikatu Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, w którym przedstawiono wizję UE dotyczącą przyszłego systemu transportu. W strategii zapowiedziano, że Komisja planuje ustanowić unijne ramy zharmonizowanego pomiaru emisji z transportu i logistyki (w ramach inicjatywy przewodniej 5 – Ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych i zapewnianie lepszych zachęt dla użytkowników).

Rozporządzenie stworzy synergię z innymi aktami ram regulacyjnych UE dotyczącymi ram redukcji emisji, paliw i norm emisji, większej przejrzystości dla użytkowników i wzmocnienia praw konsumentów. Relacje te dotyczą zasadniczo wykorzystania danych wejściowych i metod rozliczania emisji, a także wymogów związanych z jednoznacznym informowaniem o emisjach gazów cieplarnianych z usług transportowych. Do tych aktów prawnych należą zwłaszcza: rozporządzenie (UE) 2015/757, dyrektywa 2003/87/WE, COM(2021) 550, COM(2022) 222, COM(2021) 561, COM(2021) 562, rozporządzenie (UE) 2019/1242, rozporządzenie (UE) 2019/631 i dyrektywa 2005/29/WE.

Wniosek jest zgodny z wieloletnimi ramami finansowymi. Zadania przydzielone EEA będą wymagały umowy o przyznanie wkładu obejmującej początkowy okres wdrożenia rozporządzenia do 2027 r., a następnie długoterminowego przydziału zasobów na potrzeby utrzymania i aktualizacji baz danych zawierających wartości standardowe oraz organizowania kontroli jakości dla dostawców baz danych będących osobami trzecimi.

1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków

Zdecydowaną większość wpływu na budżet niniejszego wniosku omówiono w niniejszej ocenie skutków finansowych regulacji. Jeżeli chodzi o wydatki, szczególny wpływ tej inicjatywy na budżet ogranicza się do środków na zasoby ludzkie i niezbędny rozwój systemów informatycznych w celu wsparcia tworzenia i utrzymywania baz danych oraz kontroli jakości baz danych prowadzonych przez osoby trzecie. Są to nowe zadania dla EEA, które stopniowo zyskują charakter stały, natomiast istniejące zadania nie ulegną ograniczeniu ani częściowemu zniesieniu. Zapotrzebowanie na dodatkowe zasoby po okresie tworzenia, począwszy od 2028 r., zostanie rozważone w kontekście zbliżającej się oceny zasobów EEA i pokryte z dotacji UE dla Agencji (w stosownych przypadkach przez kompensacyjne zmniejszenie zaprogramowanych wydatków w ramach programu LIFE lub innych mających zastosowanie linii budżetowych na finansowanie EEA), bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

☐ Ograniczony czas trwania

- ☐ Okres trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.
- ☐ Okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na zobowiązania oraz od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na płatności.
- ☒ Nieograniczony czas trwania
- Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od 2025 r. do 2027 r.,
- po którym następuje faza operacyjna, kiedy to zadania zostaną uwzględnione w nowym mandacie EEA.

1.7. Planowane metody wykonania budżetu⁶⁸

☐ Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję

- ☐ w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii;
- ☐ przez agencje wykonawcze;

☐ Zarządzanie dzielone z państwami członkowskimi

☒ Zarządzanie pośrednie poprzez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

- ☐ państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym;
- ☐ organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);
- ☐ EBI oraz Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;
- ☒ organom, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego;
- ☐ organom prawa publicznego;
- ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile są im zapewnione odpowiednie gwarancje finansowe;
- ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego i zapewniono odpowiednie gwarancje finansowe;
- ☐ podmiotom lub osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym.
- *W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi”.*

Uwagi

⁶⁸ Szczegóły dotyczące metod wykonania budżetu oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na stronie BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

Nie dotyczy

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Określić częstotliwość i warunki

Komisja będzie ponosiła ogólną odpowiedzialność za wdrożenie proponowanego rozporządzenia, a także za składanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdań na temat wykonania i przestrzegania.

EEA będzie regularnie składać sprawozdania z realizacji umów o przyznanie wkładu i związanych z nimi działań.

Wymagane jest gromadzenie danych z różnych źródeł, w tym od organów państw członkowskich. Koordynacją działań związanych z gromadzeniem danych zajmuje się EEA.

Służby Komisji będą monitorować wdrażanie i skuteczność niniejszej inicjatywy za pomocą szeregu działań i zestawu podstawowych wskaźników, które posłużą do pomiaru postępów w osiąganiu celów. Pięć lat po upływie terminu wdrożenia prawodawstwa służby Komisji powinny przeprowadzić ocenę w celu sprawdzenia, w jakim stopniu osiągnięto cele inicjatywy.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli

EEA będzie wspierać Komisję we wdrażaniu przepisów rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do utworzenia i prowadzenia podstawowej bazy danych zawierającej wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych, ustanowienia bazy danych zawierającej współczynniki emisji gazów cieplarnianych oraz kontroli jakości baz danych prowadzonych przez osoby trzecie. EEA jest najlepiej przygotowana do wykonywania tych zadań na szczeblu UE, ponieważ wymagają one dużej wiedzy fachowej w zakresie zarządzania danymi środowiskowymi i ich harmonizacji, a także dogłębnego zrozumienia złożonych kwestii technicznych związanych z emisjami gazów cieplarnianych z usług transportowych, co uzasadnia tryb zarządzania pośredniego. Strategie kontroli DG ds. Mobilności i Transportu posłużą do monitorowania wdrożenia rozporządzenia i jego wyników. DG ds. Środowiska, w kontekście nadzoru nad podmiotami zdecentralizowanymi, oraz EEA będą stosować swoje odpowiednie strategie kontroli w odniesieniu do tych wydatków.

2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia

Komisja będzie ogólnie odpowiedzialna za wdrożenie proponowanego rozporządzenia, a także za składanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdań na temat wykonania i przestrzegania, natomiast EEA będzie odpowiadać za realizację określonych zadań i funkcjonowanie oraz za wdrożenie swoich ram kontroli wewnętrznej. Konieczne będzie opracowanie narzędzi i modułów informatycznych, a także zapewnienie kontroli jakości baz danych prowadzonych przez osoby trzecie.

EEA, niezależny organ UE, jest odpowiedzialna za ustanowienie odpowiednich systemów kontroli w celu zapewnienia zgodności z pięcioma celami kontroli wewnętrznej, a mianowicie z legalnością i prawidłowością, wykonywaniem swoich działań, zapobieganiem nadużyciom finansowym, ochroną aktywów oraz prawdziwą i rzetelną sprawozdawczością. Dodatkowe zasoby oddane do dyspozycji EEA zostaną objęte systemem kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem EEA, który jest dostosowany do stosownych norm międzynarodowych i obejmuje szczególne rodzaje kontroli mające na celu zapobieganie konfliktom interesów i zapewnienie ochrony sygnalistom.

DG ds. Środowiska będzie stosować kontrole związane z nadzorem nad EEA jako agencją zdecentralizowaną. Nie zidentyfikowano żadnego szczególnego ryzyka w związku z wykonaniem dodatkowego budżetu, który ma zostać przekazany EEA.

2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)

Przewiduje się, że ryzyko błędu przy płatności i przy zamykaniu pozostanie poniżej 2 %.

EEA ponosi pełną odpowiedzialność za wykonanie swojego budżetu, natomiast DG ds. Środowiska jest odpowiedzialna za regularne wpłacanie składek ustalonych przez władzę budżetową. Nie przewiduje się, aby dodatkowe zadania wynikające z proponowanego rozporządzenia doprowadziły do znaczących dodatkowych kontroli. Przewiduje się zatem, że koszt kontroli DG ds. Mobilności i Transportu (mierzony według relacji do wartości zarządzanych funduszy) i DG ds. Środowiska pozostanie na stałym poziomie.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony, np. ze strategii zwalczania nadużyć finansowych.

Oprócz kontroli wynikających z wyżej wspomnianych strategii kontroli działanie podlega kontroli Służby Audytu Wewnętrznego jako audytora wewnętrznego Komisji i agencji zdecentralizowanych oraz kontroli Europejskiego Trybunału Obrachunkowego jako audytora zewnętrznego instytucji UE.

Umowy o przyznanie wkładu między Komisją a EEA będą zawierać przepisy szczegółowe mające na celu zapewnienie audytorom oraz, w razie potrzeby, organom dochodzeniowym (EPPO, OLAF) nieograniczonego dostępu do niezbędnych informacji. Będą one również zawierać przepisy niezbędne do zapewnienia, aby Komisja była w odpowiednim czasie informowana o wszelkich kwestiach, które mogą utrudnić realizację działań.

Komisja utrzymuje solidną strategię w zakresie zwalczania nadużyć finansowych (CAFS), która jest obecnie przedmiotem przeglądu. DG ds. Mobilności i Transportu/DG ds. Środowiska uzupełniają ją lokalnymi strategiami w zakresie zwalczania nadużyć finansowych, które obejmują działania wchodzące w zakres ich kompetencji.

EEA, niezależny organ UE, jest odpowiedzialna za realizację strategii w zakresie zwalczania nadużyć finansowych i za zapewnienie ochrony interesów UE.

Proponowane rozporządzenie zawiera przepisy ukierunkowane w szczególności na zapobieganie nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom. Jednostki oceniające zgodność odpowiedzialne za weryfikację będą musiały być akredytowane przez krajowe jednostki akredytujące. Weryfikacja danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych i weryfikacja procesów obliczeniowych opiera się na szczegółowych zasadach oceny zgodności ustanowionych przez UE w prawie wtórnym i jest przeprowadzana przez weryfikatora akredytowanego przez krajowe jednostki akredytujące wyznaczone przez państwa członkowskie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008.

3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zróżn./niezróżn. ⁶⁹	państw EFTA ⁷⁰	krajów kandydujących i potencjalnych krajów kandydujących ⁷¹	innych państw	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
1	02 20 04 01	Zróżn.	NIE	NIE	NIE	NIE

- Proponowane nowe linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zróżn. / niezróżn.	państw EFTA	krajów kandydujących i potencjalnych krajów kandydujących	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
	[XX.YY.YY.YY]		TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE

⁶⁹ Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane.

⁷⁰ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

⁷¹ Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	1	Jednolity rynek, innowacje i gospodarka cyfrowa
---	---	---

DG MOVE			Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	OGÓŁEM
•Środki operacyjne						
Linia budżetowa 02 20 04 01	Środki na zobowiązania	(1a)	0,600			0,600
	Środki na płatności	(2a)	0,200	0,200	0,200	0,600
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy ⁷²						
Linia budżetowa		3)				
OGÓŁEM środki dla Dyrekcji Generalnej MOVE	Środki na zobowiązania	=1a+1b +3	0,600			0,600
	Środki na płatności	=2a+2b +3	0,200	0,2005	0,200	0,600

⁷² Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

Zapotrzebowanie EEA na dodatkowe zasoby w latach 2028–2050, szacowane na 1 EPC (dostępne przez cały wskazany okres) i 6,3 mln EUR (pokrycie kosztów przez cały wskazany okres) zostanie rozważone w kontekście prowadzonej oceny zasobów EEA i pokryte z dotacji UE dla Agencji (w stosownych przypadkach przez kompensacyjne zmniejszenie zaprogramowanych wydatków w ramach programu LIFE lub innych mających zastosowanie linii budżetowych na finansowanie EEA), bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

•OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	0,600				0,600
	Środki na płatności	(5)	0,200	0,200	0,200		0,600
•OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy		(6)					
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 1 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+6	0,600				0,600
	Środki na płatności	=5+ 6	0,200	0,200	0,200		0,600

Jeżeli wpływ wniosku/inicjatywy nie ogranicza się do jednego działu operacyjnego, należy powtórzyć powyższą część:

•OGÓŁEM środki operacyjne (wszystkie działy operacyjne)	Środki na zobowiązania	(4)								
	Środki na płatności	(5)								
OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy (wszystkie działy operacyjne)		(6)								
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 6 wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna)	Środki na zobowiązania	=4+6								
	Środki na płatności	=5+ 6								

Dział wieloletnich ram finansowych	7	„Wydatki administracyjne”
---	----------	---------------------------

Niniejszą część uzupełnia się przy użyciu „danych budżetowych o charakterze administracyjnym”, które należy najpierw wprowadzić do [załącznika do oceny skutków finansowych regulacji](#) (załącznika 5 do decyzji Komisji w sprawie przepisów wewnętrznych dotyczących wykonania budżetu ogólnego Unii Europejskiej), przesyłanego do DECIDE w celu konsultacji między służbami.

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓŁEM
DG MOVE									
• Zasoby ludzkie									
• Pozostałe wydatki administracyjne									
OGÓŁEM Dyrekcja Generalna <...>	Środki								

OGÓŁEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	OGÓŁEM
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 7 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	0,600			0,600
	Środki na płatności	0,200	0,200	0,200	0,600

Zapotrzebowanie EEA na dodatkowe zasoby w latach 2028–2050, szacowane na 1 EPC (dostępne przez cały wskazany okres) i 6,3 mln EUR (pokrycie kosztów przez cały wskazany okres) zostanie rozważone w kontekście prowadzonej oceny zasobów EEA i pokryte z dotacji UE dla

Agencji (w stosownych przypadkach przez kompensacyjne zmniejszenie zaprogramowanych wydatków w ramach programu LIFE lub innych mających zastosowanie linii budżetowych na finansowanie EEA), bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

3.2.2. Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty			Rok N		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)						OGÓŁEM	
	PRODUKT																	
	↓	Rodzaj ⁷³	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1 ⁷⁴																		
- Produkt																		
- Produkt																		
- Produkt																		
Cel szczegółowy nr 1 – suma cząstkowa																		
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2																		
- Produkt																		
Cel szczegółowy nr 2 – suma cząstkowa																		

⁷³ Produkty odnoszą się do produktów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

⁷⁴ Zgodnie z opisem w pkt 1.4.2. „Cel(e) szczegółowy(e) ...”.

OGÓLEM																
--------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

- ☒ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- ☐ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok N ⁷⁵	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)	OGÓŁEM
--	------------------------	------------	------------	------------	---	--------

DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie								
Pozostałe wydatki administracyjne								
Suma częściowa DZIAŁU 7 wieloletnich ram finansowych								

Poza DZIAŁEM 7⁷⁶ wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie								
Pozostałe wydatki administracyjne								
Suma częściowa poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych								

OGÓŁEM								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne wydatki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte z zasobów dyirekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyirekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyirekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

⁷⁵ Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się realizację wniosku/inicjatywy.

⁷⁶ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

3.2.3.1. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

- ☒ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich.
- ☐ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)							
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)							
20 01 02 03 (w delegaturach)							
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)							
01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe)							
Inna linia budżetowa (określić)							
• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC) ⁷⁷							
20 02 01 (CA, SNE, INT z globalnej koperty finansowej)	0	0	0				
20 02 03 (CA, LA, SNE, INT i JPD w delegaturach)							
XX 01 xx yy zz ⁷⁸	- w centrali						
	- w delegaturach						
01 01 01 02 (CA, SNE, INT – pośrednie badania naukowe)							
01 01 01 12 (CA, INT, SNE – bezpośrednie badania naukowe)							
Inna linia budżetowa (określić)							
OGÓŁEM	0						

XX oznacza odpowiedni obszar polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie.

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	
Personel zewnętrzny	

⁷⁷ CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JPD = młodszy specjalista w delegaturze.

⁷⁸ W ramach podpułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne linie „BA”).

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

Wniosek/inicjatywa:

- ☒ może zostać w pełni sfinansowany(a) przez przegrupowanie środków w ramach odpowiedniego działu wieloletnich ram finansowych (WRF).

Działanie to jest finansowane z linii budżetowej przeznaczonej na wsparcie polityki transportowej (02 20 04 01), z której wspiera się m.in. działania mające na celu opracowanie i utrzymanie wspólnych narzędzi informatycznych i baz danych oraz gromadzenie niezbędnych danych dla sektora transportowego. Zapotrzebowanie EEA na dodatkowe zasoby, począwszy od 2028 r. (1 EPC) zostanie rozważone w kontekście prowadzonej oceny zasobów EEA, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

- ☐ wymaga zastosowania nieprzydzielonego marginesu środków w ramach odpowiedniego działu WRF lub zastosowania specjalnych instrumentów zdefiniowanych w rozporządzeniu w sprawie WRF.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając działy i linie budżetowe, których ma dotyczyć, odpowiadające im kwoty oraz proponowane instrumenty, które należy zastosować.

- ☐ wymaga rewizji WRF.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając linie budżetowe, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

Wniosek/inicjatywa:

- ☒ nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- ☐ przewiduje współfinansowanie ze strony osób trzecich szacowane zgodnie z poniższymi szacunkami:

środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok N ⁷⁹	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			Ogółem
Określić organ współfinansujący								
OGÓŁEM środki objęte współfinansowaniem								

⁷⁹

Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się realizację wniosku/inicjatywy.

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- ☒ Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody
- ☐ Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
 - ☐ wpływ na zasoby własne
 - ☐ wpływ na dochody inne
 - Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków ☐

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy ⁸⁰						
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
Artykuł ...								

W przypadku wpływu na dochody przeznaczone na określony cel należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmuje.

--

Pozostałe uwagi (np. metoda/wzór użyte do obliczenia wpływu na dochody albo inne informacje).

⁸⁰ W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.