

Bruselj, 14. julij 2023
(OR. en)

11821/23

Medinstitucionalna zadeva:
2023/0266 (COD)

TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	12. julij 2023
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	COM(2023) 441 final
Zadeva:	Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o obračunavanju emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2023) 441 final.

Priloga: COM(2023) 441 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 11.7.2023
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o obračunavanju emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev

(Besedilo velja za EGP)

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

- Razlogi za predlog in njegovi cilji

Obračunavanje emisij toplogrednih plinov je ukrep, ki se v različnih gospodarskih sektorjih uporablja za pridobivanje podatkov o emisijah toplogrednih plinov iz posebnih dejavnosti družb in posameznikov. Pregledne informacije o emisijah iz prevoznih storitev uporabnikom v prometnem sektorju omogočajo dobro ozavešeno sprejemanje odločitev in vplivajo na poslovne odločitve subjektov, ki organizirajo in zagotavljajo te storitve na trgu. Zagotavljanje zanesljivih podatkov o emisijah lahko spodbudi trajnostnost, inovacije in spremembe vedenja v smeri trajnostnih možnosti prevoza. Koristi in dodano vrednost obračunavanja emisij dokazujejo rezultati obstoječih sistemov za spremljanje emisij in poročanje o njih v EU in zunaj nje¹.

Da bi izkoristili potencial obračunavanja emisij toplogrednih plinov v prometnem sektorju, morajo biti izračuni, na katerih temelji tako obračunavanje, primerljivi in točni ter morajo upoštevati posebne značilnosti posamezne prevozne storitve. Zato bi bilo treba emisije količinsko opredeliti na podlagi znanstveno utemeljenega, podrobnega in usklajenega metodološkega pristopa.

Vendar trenutno ni splošno sprejetega okvira za obračunavanje emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev². Za količinsko opredelitev navedenih emisij lahko deležniki v prometnem sektorju izbirajo med različnimi standardi, metodologijami, orodji za izračun ter več podatkovnimi zbirkami in nabori podatkov s privzetimi vrednostmi emisij. To pogosto povzroča precejšnje razlike v rezultatih, ki ogrožajo primerljivost podatkov o emisijah toplogrednih plinov na trgu ter zagotavljajo netočne in zavajajoče informacije o uspešnosti prevozne storitve. Obstaja tudi tveganje izbire metode izračuna emisij in privzetih podatkov na podlagi tega, kar je za posamezni subjekt ugodnejše. To ustvarja pogoje za zeleno zavajanje³ in uporabnike spodbuja k napačnemu ravnanju. Splošno priznано je, da ni standardnega okvira, zato so ga industrija ali nacionalne vlade⁴ večkrat poskušale vzpostaviti. Vendar nobeno od teh prizadevanj ni privedlo do uskladitve metod obračunavanja emisij toplogrednih plinov ali dosledne uporabe podatkov o toplogrednih plinih na ravni Unije.

Težava, s katero se tudi srečuje prometni sektor, je pomanjkanje zanesljivih in primerljivih informacij o emisijah toplogrednih plinov iz prevoznih storitev. 80 % udeležencev odprtega javnega posvetovanja je potrdilo razširjenost te težave in menilo, da je ta pomembna ali zelo

¹ V tovrnem sektorju na primer evropski program [Lean and Green](#) in ameriški program [SmartWay](#).

² Usklajene statistične podatke in okoljske račune o emisijah toplogrednih plinov v vseh gospodarskih sektorjih, vključno s prometnim, pripravljajo države članice in o njih poročajo Komisiji v skladu z Uredbo (EU) št. 691/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. julija 2011 o evropskih okoljsko-ekonomskih računih ([UL L 192, 22.7.2011, str. 1](#)). Navedeni podatki so na voljo na nacionalni ravni z razčlenitvijo po klasifikaciji gospodarskih dejavnosti NACE Rev. 2, s čimer niso ustrezno granulirani, da bi se ublažila zgoraj navedena težava.

³ Zeleno zavajanje je praksa, ki jo družbe uporabljajo, da dajejo lažen pozitiven vtis o svojih vplivih ali koristih na okolje.

⁴ Prvi posebni standard za prevozne storitve je leta 2012 uvedel [Evropski odbor za standardizacijo \(CEN\)](#). Standard CEN EN 16258:2012 določa skupno metodologijo za izračun ter navedbo porabe energije in emisij toplogrednih plinov, povezanih s katero koli prevozno storitvijo. Standard EN 16258:2012 je znatno prispeval k uskladitvi postopkov obračunavanja emisij v prometnem sektorju. Vendar se je štelo, da ni dovolj natančen, da bi zagotovil popolnoma primerljive in dosledne podatke o emisijah za različne prevozne storitve. Drugi primeri pobud za uskladitev obračunavanja emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev vključujejo [člen L. 1431-3 francoskega prometnega zakonika](#) in okvir [Sveta za globalne emisije iz logistike](#).

pomembna. Podobna stališča so bila ugotovljena pri analizi odgovorov na poziv k predložitvi dokazov iz te pobude, ciljno usmerjeni anketi med deležniki in razpravah na delavnici.

Poleg tega je kljub vse večjemu zanimanju deležnikov v prometnem sektorju za podatke o uspešnosti prevoznih storitev v zvezi s toplogrednimi plini splošna uporaba obračunavanja emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev še vedno zelo omejena. Uporabniki prevoznih storitev običajno ne dobijo točnih informacij o uspešnosti prevoznih storitev, organizatorji prevoznih storitev, vključno s prevozniki, pa svojih emisij toplogrednih plinov ne izračunavajo sistematično. Večina tistih, ki izračunavajo emisije, to običajno stori na ravni družbe ali vozila in ne more pridobiti podatkov o emisijah toplogrednih plinov iz prevozne storitve⁵. Vendar so za učinkovito podporo in vplivanje na odločitve uporabnikov prevoznih storitev pomembne le zadnjenavedene informacije. Ocenjuje se, da skoraj 600 000 subjektov v prometnem sektorju EU meri svoje emisije toplogrednih plinov (2020), vendar le 21 660 od teh uporablja raven razčlenitve, ki je potrebna za pridobitev podatkov o emisijah toplogrednih plinov iz prevoznih storitev. To je le 1,2 % od približno 1,8 milijona subjektov, ki prevoze opravljajo sami⁶. Nizka uporaba obračunavanja emisij toplogrednih plinov je opazna predvsem pri malih in srednjih podjetjih (MSP)⁷, ki predstavljajo veliko večino subjektov na trgu prevoznih storitev EU.

Kot problem v različnih dejavnostih posvetovanja je bila poudarjena tudi nizka uporaba obračunavanja emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev. V odprtem javnem posvetovanju je 45 od 56 organizacij (80 %), 61 od 70 posameznikov (87 %) in 60 od 65 spletnih uporabnikov (92 %) navedlo, da nimajo dovolj informacij pri načrtovanju/organizaciji potovanja, pošiljk ali izbiri dostave paketa. Poleg tega je 26 od 31 (84 %) anketirancev v ciljno usmerjeni anketi menilo, da je trenutna stopnja uporabe nizka ali zelo nizka. Ciljno usmerjena raziskava je v zvezi z obračunavanjem emisij toplogrednih plinov pokazala, da 78 % anketirancev (29 od 37) na nek način že meri svoje emisije, vendar jih le 35 % (9 od 26) to počne na ravni prevoznih storitev. Vendar ta ugotovitev morda ni v celoti reprezentativna za vse zadevne subjekte, saj se zdi, da emisije toplogrednih plinov iz prevoznih storitev izračunava dejansko znatno manjše število družb.

EU je priznala potrebo po usklajenem metodološkem okviru za obračunavanje emisij iz prevoznih storitev. Med letoma 2011 in 2019 sta bila izvedena dva zaporedna projekta, ki ju je financirala EU: Carbon Footprint of Freight Transport (ogljčni odtis tovornega prometa – COFRET)⁸ v okviru sedmega okvirnega programa (FP7) in Logistics Emissions Accounting & Reduction Network (mreža za obračunavanje in zmanjševanje emisij iz logistike – LEARN)⁹ v okviru programa Obzorje 2020. Ta projekta sta obravnavala izračun emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev, poročanje o njih in njihovo preverjanje, da bi razvili globalno metodologijo. Ta prizadevanja so podprla vzpostavitev in razvoj okvira Sveta za globalne emisije iz logistike¹⁰, ki ga vodi industrija, ter vzpostavila usklajene ukrepe za pripravo celovitega in prilagojenega standarda Mednarodne organizacije za standardizacijo

⁵ Za pridobitev točnih podatkov o uspešnosti prevoznih storitev v zvezi s toplogrednimi plini (zlasti v multimodalni prevozni verigi) je treba izračunati emisije vsakega posameznega elementa prevozne verige (dela prevoza). Ta raven izračuna zahteva posebne podatke ter je za posamezno organizacijo bolj zapletena in dražja.

⁶ Skupaj približno 1,8 milijona, Ecorys in CE Delft (2023), podporna študija za oceno učinka.

⁷ Priporočilo Komisije 2003/361/ES z dne 6. maja 2003 o opredelitvi mikro, malih in srednje velikih podjetij (UL L 124, 20.5.2003, str. 36).

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

⁹ <https://learnproject.net/>

¹⁰ [Smart Freight Centre \(center za pametni tovor\)](#)

(ISO)¹¹. Mednarodna organizacija za standardizacijo je ta novi standard ISO 14083:2023 objavila marca 2023. Nato ga je Evropski odbor za standardizacijo prenesel kot enakovreden evropski standard EN ISO 14083:2023.

Cilj te pobude je odpraviti ovire, ki preprečujejo usklajevanje merjenja in izračunavanja emisij toplogrednih plinov, ter olajšati njihovo uporabo v prometnem sektorju. Določa skupni regulativni okvir za obračunavanje emisij toplogrednih plinov v prevoznih storitvah v celotni multimodalni prevoznih verigi, s čimer se ustvarjajo enaki konkurenčni pogoji za načine prevoza, segmente in nacionalna omrežja Unije. Preglednejša uspešnost različnih storitev bi morala spodbuditi udeležence na trgu, da zmanjšajo emisije toplogrednih plinov ter povečajo učinkovitost in trajnostnost prevoza.

Ta uredba ne določa obveznega poročanja o emisijah toplogrednih plinov. Zasnovana je tako, da podpira druge posebne ukrepe, ki jih sprejmejo industrija in javni organi za olajšanje zelenega prehoda. Ti ukrepi vključujejo uvedbo klavzul o preglednosti glede toplogrednih plinov v pogodbah o prevozu, zagotavljanje informacij o emisijah toplogrednih plinov pri določeni storitvi potnikom ali določitev s podnebjem povezanih meril za postopke zelenega javnega naročanja in programe o okolju prijaznejšem prometu. Izvajajo se lahko z ločenimi, posameznimi ureditvami, zlasti z vidika sodelovanja med organi in podjetji ter poslovanja med podjetji, vendar morajo biti vedno v skladu s posebnimi pravili za izračun, utemeljitev in sporočanje emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev, kot je določeno v tej pobudi.

Na tej točki je treba tudi opozoriti, da čeprav ta uredba obravnava emisije toplogrednih plinov „od izvora do vozila“, ki izhajajo iz uporabe vozil in oskrbe vozil z energijo¹², ima prometni sektor druge škodljive učinke. To vključuje emisije onesnaževal zraka in hrupa ter posledične vplive na zdravje in okolje. Te posledice ne spadajo na področje uporabe predlagane pobude.

Za ustrezno obravnavo svojih ciljev je bila pobuda razdeljena na sedem glavnih področij politike, ki so opisana v nadaljevanju:

- Metodologija – določitev skupne referenčne metodologije, ki zagotavlja, da se izračun emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev izvaja na standardiziran način v celotnem prometnem sektorju.

Referenčna metodologija je ključni del pobude, zato ji je bila pri pripravljalnem delu namenjena posebna pozornost. Analiziranih je bilo več pristopov, ki so se razlikovali glede na področje uporabe in metodo izračuna emisij toplogrednih plinov ter glede na dodelitve emisij prevoznim storitvam. Zato je bil novi standard ISO 14083:2023¹³ izbran kot najpomembnejši in najbolj sorazmeren pri doseganju zastavljenih ciljev v tem trenutku. Standard ISO 14083:2023 je korak naprej k določitvi skupnega sklopa pravil in načel za izračun emisij toplogrednih plinov za prevoze, pri katerih se količinska opredelitev izvaja z uporabo pristopa „od izvora do vozila“. Ker je ta standard priznan po vsem svetu, se lahko uporabi za pridobivanje podatkov o emisijah toplogrednih plinov za mednarodne prevozne verige, s čimer se ustvari priložnost za uskladitev na svetovni ravni.

Po drugi strani bi bilo treba v uredbi upoštevati morebitni prihodnji razvoj standarda in zagotoviti možnost obravnave prožnosti, ki je vključena v nekatere njegove sestavine. Zato bi bilo treba prihodnje revizije in spremembe standarda pozorno spremljati, pregledovati in v utemeljenih primerih izključiti iz področja uporabe te pobude, da se zagotovi skladnost

¹¹ <https://www.iso.org/home.html>

¹² Za namen te uredbe se pojem „od izvora do vozila“ uporablja za vse načine prevoza.

¹³ Za namene te uredbe je bila kot referenčna metodologija uporabljena evropska različica tega standarda (EN ISO 14083:2023).

referenčne metodologije s cilji te uredbe in pravom Unije, ki se uporablja. Poleg tega bi bilo treba razmisliti o potrebi po dodatnih prilagoditvah in pojasnilih, zlasti če uporaba tega standarda ustvarja tveganje neupravičenih neravnovesij zaradi izračuna emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev v določenih segmentih prometa.

- Vhodni podatki in viri – zagotavljanje usklajenega pristopa k vhodnim podatkom z ustvarjanjem spodbud za uporabo specifičnih podatkov, izdajanjem dovoljenj za modelirane podatke, povečanjem zanesljivosti, dostopnosti in ustreznosti privzetih vrednosti ter zmanjševanjem razlik med nacionalnimi, regionalnimi in sektorskimi nabori podatkov.

Brez skupnega pristopa k vhodnim podatkom bodo rezultati izračuna emisij toplogrednih plinov kljub uporabi iste referenčne metodologije še naprej nedosledni in neprimerljivi. To vprašanje je imelo pomembno vlogo pri vseh dejavnostih posvetovanja z deležniki. Za izračun emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev se zahtevajo ali uporabljajo različne vrste vhodnih podatkov, med drugim specifični in splošni podatki. Uporaba specifičnih podatkov zagotavlja najzanesljivejše rezultate izračuna. Vendar te vrste podatkov za nekatere deležnike, zlasti mala in srednja podjetja, pogosto niso na voljo ali so pretirano drage, zato bi bilo treba razmisliti tudi o uporabi splošnih podatkov. Za zagotovitev primerljivih in točnih rezultatov izračuna emisij toplogrednih plinov bi bilo zato treba priznati in prednostno razvrstiti uporabo specifičnih podatkov, splošni podatki pa bi morali temeljiti na verodostojnih ocenah ter znanstveno dokazanih in zanesljivih podatkovnih zbirkah in naborih podatkov. Splošni podatki se lahko določijo z uporabo privzetih vrednosti ali modelov.

Uporaba privzetih vrednosti bi morala privedi do točnih in zanesljivih informacij o emisijah toplogrednih plinov določene prevozne storitve. Zato bi bilo treba te vrednosti pridobiti nevtralno in objektivno ter iz zaupanja vrednih virov. Privzete vrednosti so pridobljene iz literature in drugih publikacij ter vključujejo vrednosti intenzivnosti emisij toplogrednih plinov in emisijske faktorje toplogrednih plinov (imenovane tudi emisijski faktorji energije ali goriva, odvisno od vira).

Privzete vrednosti za intenzivnost emisij toplogrednih plinov se nanašajo na določene podatke o uspešnosti prevoza (dejavnosti) v zvezi z emisijami toplogrednih plinov in se uporabljajo za pridobivanje informacij o emisijah iz določene prevozne storitve. Te vrednosti bi zato morale temeljiti na parametrih, ki so zelo podobni parametrom določene storitve. Za zagotovitev primerljivih rezultatov izračuna emisij bi bilo treba vzpostaviti osrednjo podatkovno zbirko EU o teh vrednostih. Vendar bi bilo treba zaradi njihove velike sektorske, nacionalne in regionalne specifičnosti dovoliti tudi druge ustrezne podatkovne zbirke in nabore podatkov, ki jih upravljajo tretje osebe, pod pogojem, da se zanje opravi poseben pregled kakovosti na ravni EU.

Emisijski faktorji toplogrednih plinov so povezani s količino porabljene energije pri izvajanju prevoza in emisijami toplogrednih plinov „od izvora do vozila“. Ti faktorji so potrebni vhodni podatki za izračun intenzivnosti emisij toplogrednih plinov „od izvora do vozila“, ki nastanejo pri določeni prevozni storitvi. Določanje faktorjev emisij toplogrednih plinov na podlagi enotne metodologije in zaupanja vrednih virov zagotavlja sprejemljive ravni variabilnosti. Zato bi bilo treba vzpostaviti osrednjo podatkovno zbirko EU o faktorjih emisij toplogrednih plinov, pri čemer bi bilo treba primerno upoštevati ustrezne regulativne pobude Unije in druge

zanesljive vire, med drugim revidirano direktivo o energiji iz obnovljivih virov (REDII)¹⁴ (ko bo sprejeta), in posebno temo programa Obzorje Evropa¹⁵.

Nevtralen in pristojen organ EU bi moral razviti in vzdrževati podatkovne zbirke EU o privzetih vrednostih intenzivnosti emisij toplogrednih plinov in emisijskih faktorjih toplogrednih plinov. Ta organ bi moral tudi tehnično preverjati kakovost zunanjih podatkovnih zbirk in naborov podatkov tretjih oseb. Evropska agencija za okolje (EEA) se šteje za najprimernejši organ za zagotavljanje potrebne pomoči pri ustreznem izvajanju tega dela uredbe. Po potrebi se lahko Agencija pri svojem delu zanese na druge sektorske organe EU, kot je Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA), ki jim bo zaupano podeljevanje okoljskega znaka za lete v okviru pobude ReFuelEU za letalstvo in ki jo pri tem podpirajo¹⁶.

Modelirani podatki združujejo specifične podatke z nekaterimi parametri, pomembnimi za emisije toplogrednih plinov, za specifičen prevoz ali dejavnosti vozlišča. Ti parametri bi morali biti reprezentativni, točni in bi morali strogo temeljiti na zahtevah referenčne metodologije. To bo privedlo do najboljšega možnega pregleda nad dejanskimi emisijami toplogrednih plinov iz prevoznih storitev.

- Uporabnost – določitev pravega instrumenta politike (od obveznega do prostovoljnega) za učinkovito uporabo pobude na trgu Unije.

Pri ugotavljanju razmerja med učinkovitostjo instrumenta ter morebitnim upravnim bremenom in stroški za prometni sektor se je za najprimernejši izkazal pristop zavezujoče možnosti sodelovanja. Ta pristop zahteva, da se skupni okvir uporabi le, kadar se subjekt, ki zagotavlja ali organizira prevozno storitev, odloči za izračun in razkritje podatkov o emisijah toplogrednih plinov za to storitev ali je drugače obvezan to storiti¹⁷. Ta pristop je zlasti pomemben za mala in srednja podjetja, ki predstavljajo veliko večino družb v prometnem sektorju in pogosto nimajo dovolj zmogljivosti za merjenje in izračun emisij toplogrednih plinov iz svojih prevoznih dejavnosti. Vendar pa zagotavlja regulativno predvidljivost in enake konkurenčne pogoje za obračunavanje emisij toplogrednih plinov med tistimi, ki objavljajo ali sporočajo informacije o emisijah. Sčasoma bi to moralo privedi do postopne spodbude trga k večji uporabi okvira v prometnem sektorju.

- Podatki o emisijah toplogrednih plinov in preglednost – določitev ustreznih metrik za pridobivanje in izmenjavo podatkov o emisijah toplogrednih plinov ter določitev skupnih pravil o sporočanju in preglednosti rezultatov obračunavanja emisij.

Usklajene metrike za izhodne podatke o emisijah so potrebne za zagotovitev doslednih merskih enot pri razkrivanju podatkov o emisijah toplogrednih plinov iz prevoznih storitev med vsemi stranmi v prevozni verigi in zunaj nje. Skupne metrike ponudnikom podatkov omogočajo jasno sporočanje podatkov, prejemnikom podatkov pa njihovo natančno razumevanje. To je bistvenega pomena za pravilno primerjavo podatkov o emisijah toplogrednih plinov na trgu in podpiranje izbire uporabnikov prevoza. Poleg tega morajo

¹⁴ Predlog DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Direktive (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta in Direktive 98/70/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede spodbujanja energije iz obnovljivih virov ter razveljavitvi Direktive Sveta (EU) 2015/652 (COM(2021) 557 final).

¹⁵ [Portal za financiranje in razpise \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurofin/portal/en).

¹⁶ Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni prevoz (COM(2021) 561 final).

¹⁷ Na primer na podlagi drugih predpisov EU, nacionalnih predpisov ali s pogodbenimi razmerji.

subjekti, ki izračunavajo in razkrivajo podatke o emisijah toplogrednih plinov, pripraviti in hraniti dokazila o opravljenih izračunih. Taka dokazila bi bilo treba dati na voljo na zahtevo pristojnega organa ali katere koli druge tretje osebe na podlagi ločenih posameznih ureditev, kot so ureditve, ki izhajajo iz posebnih pravnih zahtev ali pogodbenih klavzul med podjetji. Namen teh določb je predvsem zagotoviti zaupanje v zanesljivost in točnost razkritih podatkov.

- Podpora pri izvajanju – zagotavljanje usklajenega izvajanja te pobude v različnih segmentih prometa.

Podpora pri izvajanju zagotavlja, da organi, ki delujejo v različnih segmentih prevozne verige po vsej EU, pravila Uredbe razlagajo in uporabljajo na enak način. Vključuje zlasti splošne smernice, v katerih so različnim deležnikom pojasnjeni in razloženi nekateri deli pobude. To jim bo v pomoč pri izvajanju pravil pri njihovih običajnih poslovnih praksah. To lahko vključuje smernice o zahtevah glede podatkov, upravljanju in izmenjavi podatkov, postopkih izračuna emisij in preverjanju skladnosti. Komisija si pridržuje izključno pravico, da te splošne smernice pripravi na podlagi svoje ocene potreb prometnega sektorja in dodane vrednosti, ki bi jo te smernice prinesle trgu.

- Skladnost – zagotavljanje skupnega, sorazmernega in zanesljivega sistema preverjanja za podatke o emisijah toplogrednih plinov iz prevoznih storitev in za postopke izračuna, na katerih temeljijo.

Nadaljnja potreba, ki so jo deležniki med posvetovanji močno izpostavili, je sistem preverjanja podatkov o emisijah toplogrednih plinov in postopkov izračuna, na katerih navedeni podatki temeljijo. Ocena učinka je potrdila to potrebo in pokazala, da lahko ustrezno zasnovan sistem preverjanja znatno poveča zaupanje prometnega sektorja v podatke o emisijah toplogrednih plinov in na splošno izboljša uporabo obračunavanja emisij toplogrednih plinov. Vendar zahteve, povezane s postopki preverjanja, za sektor pogosto povzročajo dodatne stroške in upravno breme. Zato je treba pozornost nameniti temu, da se ne ustvari več birokracije, ki bi nasprotno preprečevala uporabo skupnega okvira za obračunavanje emisij toplogrednih plinov v širših poslovnih praksah. Posledično ta predlog od velikih subjektov zahteva le preverjanje njihove skladnosti s pravili iz te uredbe, hkrati pa malim in srednjih podjetjem omogoča prostovoljno uporabo preverjanja.

- Dopolnilni ukrepi – razvoj in uporaba tehničnih orodij za izračun

Razpoložljivost tehničnih orodij za izračun (kot so spletne aplikacije, modeli in programska oprema) je koristna, saj olajša uporabo skupne metodologije za obračunavanje emisij v prometnem sektorju. Namen te pobude lahko učinkovito podprejo zunanja komercialna in nekomercialna orodja za izračun, ki so na voljo za širšo uporabo na trgu. Ta zagotavljajo ustrezne funkcije za samodejni izračun emisij in dovolj prožnosti za hitre prilagoditve enačb za izračun in podatkov, če je to potrebno. Vendar je treba pri uporabi teh orodij zagotoviti skladnost z zahtevami iz te uredbe, zlasti glede uporabe skupne referenčne metodologije, parametrov modeliranja in ustreznega nabora privzetih vrednosti. Zato bi bilo treba dovoliti uporabo zunanjih orodij za izračun pod pogojem, da so uradno potrjena.

- Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike

Prevoz¹⁸ je leta 2020 predstavljal 26 % vseh emisij toplogrednih plinov v EU, pri čemer je samo cestni prevoz predstavljal približno 20 % vseh emisij toplogrednih plinov v EU¹⁹. Zato

¹⁸ Vključno z mednarodnim letalskim in pomorskim prevozom.

je treba to pobudo obravnavati v okviru evropskega zelenega dogovora²⁰ in evropskih podnebnih pravil²¹, v katerih so določeni ukrepi za prehod k podnebni nevtralnosti do leta 2050.

S strategijo za trajnostno in pametno mobilnost²², objavljeno 9. decembra 2020, so bili postavljeni temelji za to, kako se lahko v prometnem sistemu EU doseže ta sprememba (vključno z 90-odstotnim zmanjšanjem emisij toplogrednih plinov iz prometa do leta 2050), in sicer s pametnim, konkurenčnim, varnim, dostopnim in cenovno ugodnim prometnim sistemom. Poleg ciljno usmerjenih ukrepov za bolj trajnostne načine prevoza se strategija nanaša tudi na spodbude za izbiro najbolj trajnostnih možnosti prevoza znotraj načinov prevoza in med njimi. Spodbude so lahko gospodarske in negospodarske ter lahko med drugim zagotavljajo boljše informacije za uporabnike in večjo preglednost uspešnosti prevoznih storitev v zvezi s toplogrednimi plini. Zato so bili v strategiji napovedani načrti²³ za „vzpostavitev evropskega okvira za usklajeno merjenje emisij toplogrednih plinov iz prometa in logistike na podlagi svetovnih standardov, s katerim bi bilo nato mogoče podjetjem in končnim uporabnikom zagotoviti oceno ogljičnega odtisa njihovih izbir ter povečati povpraševanje končnih uporabnikov in potrošnikov po bolj trajnostnih rešitvah na področju prometa in mobilnosti, obenem pa preprečiti lažno zeleno oglaševanje“. Ta uredba je zato ustrezen odziv politike.

V zvezi z obračunavanjem emisij iz prevoznih storitev so že bili izraženi nekateri pomisleki glede politike. Komisija je v beli knjigi o prometu²⁴ iz leta 2011 predstavila vizijo za prihodnost prometnega sistema EU. V njej je bil določen program politike za reševanje prihodnjih izzivov, zlasti ohranjanje in razvoj prometa ter znatno zmanjšanje ogljičnega odtisa prevoza in logističnih dejavnosti. Ena od posebnih pobud za pomoč pri doseganju teh ciljev je bil razvoj skupnih standardov EU za oceno ogljičnega odtisa storitev potniškega in tovornega prometa. Cilj je bil zagotoviti orodje podjetjem, ki želijo naročati manj škodljive storitve za okolje, in potnikom, ki želijo potovati na bolj okoljsko trajnosten način. Ti načrti so sprožili nadaljnje ukrepe na tem področju politike, vključno z zgoraj omenjenim raziskovalnim projektom LEARN.

- Skladnost z drugimi politikami Unije

Ta uredba kot medsektorska pobuda za vse načine prevoza ustvarja sinergije z drugimi regulativnimi ukrepi EU v zvezi z okviri za zmanjšanje emisij, standardi za goriva in emisije, večjo preglednostjo za uporabnike in večjimi pravicami potrošnikov ter jih dopolnjuje. Te povezave z drugimi politikami zadevajo zlasti uporabo vhodnih podatkov in metod obračunavanja emisij ter zahteve po nedvoumnem sporočanju emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev.

¹⁹ [Statistical pocketbook 2022 \(statistični priročnik za leto 2022\) \(europa.eu\)](#).

²⁰ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final).

²¹ Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) ([UL L 243, 9.7.2021, str. 1](#)).

²² Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (COM(2020) 789 final).

²³ Ukrepi 33 akcijskega načrta, ki spremlja Strategijo za trajnostno in pametno mobilnost.

²⁴ BELA KNJIGA Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu (COM(2011) 0144 final).

Obstajajo pomembne medsebojne povezave z regulativnimi ukrepi za zbiranje informacij o emisijah in okoljsko poročanje. V skladu z okvirom EU za spremljanje, poročanje in preverjanje (SPP)²⁵ morajo pomorska plovila z bruto tonažo več kot 5 000 ton, ki plujejo v pristanišča EU in iz njih, spremljati, preverjati in letno poročati o svojih emisijah CO₂ na podlagi porabljenega goriva med izvajanjem svojih dejavnosti²⁶. V letalstvu sistem Evropske unije za trgovanje z emisijami (EU ETS)²⁷ od letalskih prevoznikov zahteva, da izračunajo emisije CO₂ na let in vsako leto predložijo poročilo o emisijah. Čeprav se okvir EU za spremljanje, poročanje in preverjanje in sistem Evropske unije za trgovanje z emisijami uporabljata za različne cilje in nista podlaga za obračunavanje emisij toplogrednih plinov iz posebnih storitev, se lahko štejeta za dopolnilo k tej uredbi, zlasti pri zbiranju podatkov o dejanski porabi goriva.

Skladnost vhodnih podatkov za količinsko opredelitev emisij toplogrednih plinov se obravnava tudi v okviru nastajajočih pobud EU o uporabi nizkoogljičnih in brezogljičnih goriv iz obnovljivih virov. Ta pobuda vključuje temeljit razmislek o svežnju „Pripravljeni na 55“²⁸, s posebnim poudarkom na predlogih Komisije za revidirano direktivo o energiji iz obnovljivih virov (RED II) in novo pobudo FuelEU za pomorstvo²⁹. Revidirana direktiva o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (RED II) in pobuda FuelEU za pomorstvo bosta posebej zagotovili nabore privzetih vrednosti za emisijske faktorje toplogrednih plinov (energije). To bodo ocene emisij toplogrednih plinov na podlagi količine porabljene energije z uporabo pristopa „od izvora do vozila“³⁰. Vsi ti vidiki so zelo pomembni za enotno izvajanje te pobude na trgu Unije. Pri tem izvajanju pa bodo upoštevani tudi drugi zakonodajni okviri, kot so standardi emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila³¹ in lahka vozila³², statistične smernice Eurostata za okoljsko-ekonomske račune³³ ter načrtovani ukrepi EU v zvezi z dostopom do podatkov, pridobljenih v vozilu³⁴. V zvezi s tem so lahko možne sinergije povezane na primer z zbiranjem podatkov o porabi goriva in vzpostavitvijo skupnega okolja privzetih vrednosti.

Informacije o emisijah toplogrednih plinov, izračunane in zbrane ob uporabi pravil iz te uredbe, se lahko uporabijo za poročanje podjetij, na primer v skladu z direktivo o poročanju

²⁵ Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES ([UL L 123, 19.5.2015, str. 55](#)).

²⁶ Podatki, ki se spremljajo in sporočajo za uredbo EU o SPP, naj bi se uporabili za druge prihodnje pobude, kot je morebitna vključitev pomorskega prometa v sistem Evropske unije za trgovanje z emisijami ali pobudo FuelEU za pomorstvo.

²⁷ Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES ([UL L 275, 25.10.2003, str. 32](#)).

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

²⁹ Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prevozu ter spremembi Direktive 2009/16/ES (COM(2021) 562 final).

³⁰ To se razlikuje od sedanjega pristopa, ki se uporablja v sistemu SPP Unije, sistemu zbiranja podatkov IMO, shemi CORSIA in sistemu EU ETS, ki obravnavajo le emisije, povezane s pogonom vozil („od rezervoarja do vozila“).

³¹ Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES ([UL L 198, 25.7.2019](#)).

³² Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (prenovitev) ([UL L 111, 25.4.2019, str. 13](#)).

³³ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/environment/methodology?language=sl>

³⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Dostop-do-podatkov-funkcij-in-virov-vozila_sl

podjetij o trajnostnosti³⁵ in povezanimi evropskimi standardi poročanja o trajnostnosti (ESRS), ki so trenutno v pripravi³⁶. Direktiva o poročanju podjetij o trajnostnosti in ta pobuda sta po pristopu skladni, saj priznavata emisije ekvivalenta CO₂ obsega 1 (neposredne emisije iz lastne dejavnosti), obsega 2 (posredne emisije iz proizvodnje kupljene ali pridobljene električne energije, pare, toplote ali hlajenja, ki jih porabi podjetje, ki poroča) in obsega 3 (posredne emisije, ki nastanejo v vrednostni verigi)³⁷. Ti okviri se razlikujejo glede predmeta in ravni natančnosti (direktiva o poročanju podjetij o trajnostnosti zajema emisije celotnega podjetja, ta uredba pa emisije iz prevoznih storitev). Vendar lahko informacije, pridobljene s to pobudo, prispevajo k splošnim poročilom podjetij o trajnostnosti in tako olajšajo izvajanje direktive o poročanju podjetij o trajnostnosti.

Pobuda ReFuelEU za letalstvo, druga pobuda v okviru svežnja „Pripravljeni na 55“, vključuje določbe o namenskem okoljskem znaku za lete³⁸, ki bo potrošnikom omogočal ozaveščeno sprejemanje odločitev in spodbujal okolju prijaznejša potovanja. Komisija bo zagotovila, da bo razvoj sistema označevanja letov ustrezno usklajen z izvajanjem te pobude, da se zagotovi doslednost in zanesljivost vseh pridobljenih podatkov o emisijah toplogrednih plinov iz prevoza.

Uredba (EU) 2020/1056 o elektronskih informacijah o prevozu blaga (eFTI)³⁹ se nanaša na izmenjavo zakonsko predpisanih informacij o prevozu blaga po cesti, železnici, zraku in celinskih plovnihih poteh v elektronski obliki. To bo prevoznikom omogočilo, da dokažejo skladnost s številnimi evropskimi in nacionalnimi formalnostmi poročanja, ki se uporabljajo za prevoz blaga. Z vzpostavitvijo popolnoma decentraliziranega, vendar usklajenega in zanesljivega omrežja za izmenjavo podatkov se pričakuje, da bodo elektronske informacije o prevozu blaga omogočile izmenjavo podatkov o emisijah toplogrednih plinov med različnimi organi in posameznimi uporabniki ter s tem podprle izvajanje te pobude.

Namen te uredbe je tudi dopolniti akcijski načrt za krožno gospodarstvo⁴⁰ in, pod okriljem načrta, posebne pobude za zagotavljanje pravih informacij potrošnikom. Zlasti ima morebitne povezave s pobudo za okoljski odtis izdelkov⁴¹, povezano z metodološkimi zahtevami za količinsko opredelitev emisij. Okoljski odtis izdelkov je bil prvotno razvit v okviru pobude za oblikovanje enotnega trga za ekološke proizvode⁴². Zagotavlja splošno medsektorsko metodo za merjenje okoljske uspešnosti blaga ali storitve v celotnem življenjskem ciklu. Vendar

³⁵ Direktiva (EU) 2022/2464 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o spremembi Uredbe (EU) št. 537/2014, Direktive 2004/109/ES, Direktive 2006/43/ES in Direktive 2013/34/EU glede poročanja podjetij o trajnostnosti ([UL L 322, 16.12.2022, str. 15](#)).

³⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-Evropski-standardi-porocanja-o-trajnostnosti-prvi-sklop_sl

³⁷ Opredeljeno v [Protokolu o toplogrednih plinih](#).

³⁸ Razvoj okoljskega znaka za letalstvo temelji na ukrepu 35 strategije za trajnostno in pametno mobilnost. Znak je lahko sestavljen iz različnih elementov, med drugim iz ocene emisij iz leta. Znak v okviru pobude ReFuel EU za letalstvo bo namenjen le emisijam iz letov, medtem ko se lahko drugi znaki, namenjeni zrakoplovom ali letalskim prevoznikom, lahko razvijejo ločeno pozneje.

³⁹ Uredba (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o elektronskih informacijah o prevozu blaga ([UL L 249, 31.7.2020, str. 33](#)).

⁴⁰ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo (COM(2020) 98 final).

⁴¹ Priporočilo Komisije (EU) 2021/2279 z dne 15. decembra 2021 o uporabi metod okoljskega odtisa za merjenje in sporočanje okoljske uspešnosti izdelkov in organizacij v njihovem življenjskem krogu ([UL L 471, 30.12.2021, str. 1](#)).

⁴² Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu in Evropskemu svetu, Oblikovanje enotnega trga za ekološke proizvode Izboljšanje obveščanja o okoljski učinkovitosti proizvodov in organizacij (COM(2013) 0196 final).

splošni okvir okoljskega odtisa izdelkov ne obravnava posebej prevoznih storitev, njegovo izvajanje za namene primerjalne analize emisij pa bi še vedno zahtevalo pripravo podrobnih pravil za kategorije⁴³.

Ugotovljene so bile tudi sinergije z: (i) Direktivo 2005/29/ES o nepoštenih poslovnih praksah podjetij v razmerju do potrošnikov na notranjem trgu, ki se uporablja za zavajajoče okoljske trditve, in (ii) predlogom direktive o krepitvi vloge potrošnikov za zeleni prehod (ki spreminja Direktivo 2005/29/ES), ki določa številne posebne zahteve glede okoljskih trditvev in prepoveduje sporočanje splošnih okoljskih navedb, ki ne temeljijo na priznani in ustrezni okoljski uspešnosti⁴⁴. Te sinergije se nanašajo predvsem na potrebo po boljših in zanesljivih informacijah o trajnostnosti storitev. To vključuje varstvo potrošnikov pred napačnimi ali zavajajočimi informacijami, ki bi lahko dajale vtis, da je storitev okolju prijaznejša, kot je dejansko. Ta pobuda bi urejala posebne vidike okoljskih trditvev z zagotavljanjem usklajenega, splošno veljavnega okvira. S tem bi zagotovili, da bi organi, ki obračunavajo emisije iz prevoznih storitev, potrošnikom dali na voljo točne in primerljive podatke o emisijah.

Predlog Komisije za direktivo o utemeljitvi in sporočanju izrecnih okoljskih trditvev (direktiva o zelenih trditvah)⁴⁵ je zasnovan kot *lex specialis* glede na Direktivo 2005/29/ES. Direktiva o zelenih trditvah določa podrobne zahteve za oceno, ki utemeljuje izrecne okoljske trditve, in posebna pravila o sistemih okoljskega označevanja, da bi se povečalo zaupanje v verodostojnost okoljskih trditvev in zmanjšalo širjenje okoljskih znakov. Ta uredba določa metodološka pravila za utemeljitev izrecnih okoljskih trditvev o emisijah toplogrednih plinov „od izvora do vozila“ iz prevoznih storitev, zato ima za te trditve prednost pred pravili o utemeljitvi, sporočanju in preverjanju iz direktive o zelenih trditvah.

Čeprav emisije onesnaževal ne spadajo na področje uporabe pobude, se pričakuje, da bo ta uredba prinesla vzporedne koristi v obliki zmanjšanja onesnaževanja iz prometa v skladu s cilji akcijskega načrta Komisije za ničelno onesnaževanje⁴⁶.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Pobuda bi bila predlagana na podlagi člena 91(1) in člena 100(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). V skladu s členom 4(2) Pogodbe se na področju prometa uporablja deljena pristojnost med EU in državami članicami.

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

Razsežnost problema na ravni EU

Z zagotavljanjem harmoniziranih pravil za obračunavanje emisij toplogrednih plinov na ravni prevoznih storitev je ta pobuda zlasti pomembna za čezmejni prevoz med državami članicami EU. Te ravni usklajevanja, ki je večinoma povezana z metodološkimi izbirami, vhodnimi

⁴³ Trenutno je treba pravila o kategorijah okoljskega odtisa izdelkov še razviti za širok nabor izdelkov in storitev.

⁴⁴ Predlog DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi direktiv 2005/29/ES in 2011/83/EU v zvezi s krepitvijo vloge potrošnikov za zeleni prehod z boljšim varstvom pred nepoštenimi praksami in boljšim obveščanjem (COM(2022) 143 final).

⁴⁵ Predlog DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o utemeljitvi in sporočanju izrecnih okoljskih trditvev (direktiva o zelenih trditvah) (COM(2023) 166 final).

⁴⁶ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Pot do zdravega planeta za vse – Akcijski načrt EU: Naproti ničelnemu onesnaževanju zraka, vode in tal (COM(2021) 400 final).

podatki in skupnimi pravili za preverjanje, ni mogoče učinkovito doseči z ukrepi posameznih držav članic. Doslej je samo Francija vzpostavila poseben usklajen metodološki okvir, vključno z ukrepi za spodbujanje njegove uporabe⁴⁷. Če bodo temu sledile še druge države članice, pa bi to lahko privedlo do zelo različnih zahtev glede izračuna ali razkritja za organizatorje in uporabnike prevoza, kar bi pomenilo dodatne stroške in upravno breme za panoge, ki delujejo čezmejno. Ukrepi na nacionalni ravni lahko tudi zmanjšajo splošno učinkovitost obračunavanja emisij toplogrednih plinov, saj podatki o emisijah toplogrednih plinov iz prevoznih storitev, ki se izvajajo v različnih državah, ne bi bili primerljivi, kar bi povzročilo znatno tveganje za zmedo med uporabniki, posledica tega pa bi bile različne ali celo negativne spodbude za subjekte, ki ponujajo prevozne storitve na trgu.

Ukrepi z dodano vrednostjo na ravni EU

Prometni sektor EU ima močno čezmejno razsežnost in pomembno vlogo pri prostem pretoku ljudi in blaga na notranjem trgu EU. Učinkovite prevozne storitve so ključne za zadovoljitev povpraševanja uporabnikov prevoza, podporo rasti gospodarstva EU in ohranjanje življenjskega sloga državljanov. Hkrati je treba opozoriti na izzive, povezane z vplivi prometa na okolje, ki še vedno naraščajo, predvsem zaradi povečanja tovornega in potniškega prometa v evropskem omrežju⁴⁸. Ta pobuda je zato zasnovana kot dejavnik, ki prometni skupnosti omogoča lažji zeleni prehod. Z zagotavljanjem večje preglednosti glede uspešnosti prevoznih storitev bo privedla do oblikovanja spodbud za bolj trajnostne rešitve in inovacije, s čimer bodo uporabniki dobili več informacij za svoje odločitve. Kot je prikazano zgoraj, bi bil učinek vsakega nacionalnega pristopa pri doseganju teh ciljev ravno nasproten od pričakovanega, saj bi pomenil veliko tveganje za različne zahteve ter nedosledne metodologije in podatke.

• **Sorazmernost**

Odločitve v zvezi z ustreznimi ukrepi politike in možnostjo politike, ki sestavljajo strukturo te pobude, so bile sprejete ob ustreznem upoštevanju načela sorazmernosti, kar je privedlo do kar se da uravnoteženega pristopa. Prvič, Uredba predvideva uporabo obstoječega in splošno priznanega standarda ISO 14083:2023 v evropski različici EN ISO 14083:2023 kot referenčne metodologije za izračun emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev. Ta ukrep so deležniki, ki so sodelovali v različnih dejavnostih posvetovanja, močno podprli, zato se pričakuje, da bo široko sprejet in se bo uporabljal na trgu prevoznih storitev. Drugič, pobuda zagotavlja decentralizirano izvajanje nekaterih sestavnih delov, zlasti tako, da pod določenimi pogoji dovoljuje uporabo zunanjih podatkovnih zbirk in naborov podatkov o privzetih vrednostih in emisijskih faktorjih ter orodij za izračun emisij toplogrednih plinov, ki jih upravljajo tretje osebe. Tretjič, določa razumne zahteve za preverjanje podatkov o emisijah toplogrednih plinov in postopkov izračuna, pri čemer so mala in srednja podjetja izvzeta, razen če se za preverjanje odločijo prostovoljno. Nazadnje, ta predlog z vključitvijo zavezujoče možnosti sodelovanja pri uporabi usklajenega okvira nalaga zahteve samo tistim subjektom, ki se odločijo za izračun in posredovanje podatkov o emisijah toplogrednih plinov ali so drugače zavezani temu. Ta vidik je pomemben za deležnike, zlasti mala in srednja podjetja, ki zelo pogosto nimajo zmogljivosti za učinkovito kratkoročno obračunavanje emisij toplogrednih plinov na ravni prevoznih storitev, zato pričakujejo bolj postopen pristop, ki bo obravnaval njihov posebni položaj in jim omogočil, da sčasoma sprejmejo skupni okvir.

⁴⁷ Francoski prometni zakonik, glej zgoraj.

⁴⁸ [Statistical pocketbook 2022 \(statistični priročnik za leto 2022\) \(europa.eu\)](#).

- **Izbira instrumenta**

Ocena učinka je pokazala, da so za doseganje ciljev pobude potrebni regulativni ukrepi. Uredba je najprimernejši instrument za zagotovitev skupnega izvajanja predvidenih ukrepov, hkrati pa zmanjšuje tveganje izkrivljanja na enotnem trgu, ki bi lahko nastalo zaradi razlik v tem, kako države članice EU prenašajo zahteve v nacionalno zakonodajo. Pri uporabi usklajenega pristopa bi bilo treba upoštevati enotna pravila, da se omogočijo primerljivost ter zadostna kakovost in podrobnost zagotovljenih podatkov. Bistveno je, da se izognemo odpravljanju sedanjih različnih rešitev na nacionalni ali sektorski ravni, kar bi se zgodilo, če bi se to izvajalo v okviru medsektorske direktive.

Predlog je zelo tehnične narave in verjetno ga bo treba redno spreminjati, da bo odražal tehnične in pravne spremembe, zlasti glede skupne referenčne metodologije za izračun in pravil o vhodnih podatkih, certificiranju in preverjanju. Zato je načrtovanih tudi več delegiranih in izvedbenih ukrepov. Ti bodo osredotočeni zlasti na tehnične specifikacije za izvajanje funkcionalnih zahtev.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

- **Posvetovanje z deležniki**

Komisija je med celotnim postopkom ocene učinka dejavno sodelovala z deležniki in opravila izčrpna posvetovanja.

Mnenja deležnikov so se začela zbirati v odziv na objavo poziva k predložitvi dokazov (od 19. novembra do 17. decembra 2021). Prejetih je bilo 64 odgovorov, ki so pomagali izboljšati pristop in bolje opredeliti ovire za usklajeno obračunavanje emisij TOPLOGREDNIH PLINOV iz prevoznih storitev.

Druge dejavnosti posvetovanja v okviru priprave predloga so vključevale:

- odprto javno posvetovanje, ki ga je organizirala Komisija in je potekalo od 25. julija do 20. oktobra 2022. Skupno je bilo prejetih 188 odgovorov različnih skupin deležnikov. Med njimi so bili družbe in podjetja (63), poslovna združenja (59), državljani EU (26), javni organi (26), nevladne organizacije (8), akademske in raziskovalne ustanove (4), združenja potrošnikov (3), sindikati (2), okoljske organizacije (1) in drugi (10)⁴⁹;
- raziskovalne razgovore, ki jih je julija 2022 organiziral svetovalec, odgovoren za podporno študijo ocene učinka, in so namenjeni združenju za potniški prevoz, združenju špediterjev, neprofitni okoljsko usmerjeni organizaciji in programu o okoljsko prijaznejšem prometu;
- ciljno usmerjeno posvetovanje z deležniki, ki ga organizira svetovalec, odgovoren za podporno študijo za oceno učinka, vključno z anketo in nizom razgovorov. Raziskava je potekala od avgusta do oktobra 2022 in je bila namenjena posameznim podjetjem (12), združenjem prevoznikov (9), javnim organom (4), združenjem potrošnikov in potnikov (2), akademskim in raziskovalnim krogom (1) ter drugim vrstam deležnikov (4). Razgovori so bili namenjeni predstavnikom posameznih deležnikov (38), vključno s podjetji (22), poslovnimi združenji (7), združenjem potrošnikov (1), javnimi organi (1) in drugimi vrstami deležnikov (5);

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

- delavnico z deležniki, ki sta jo 27. oktobra 2022 skupaj organizirala Komisija in svetovalec, odgovoren za podporno študijo ocene učinka, pri čemer je 43 udeležencev zastopalo 33 deležnikov, od tega podjetja, poslovne organizacije, javni organi in posamezni strokovnjaki.

Najprej je treba opozoriti, da so bili koncept in cilji pobude v vseh dejavnostih posvetovanja močno podprti. Deležniki na splošno priznavajo, da je potreben usklajen okvir za merjenje in izračun, saj je obračunavanje emisij toplogrednih plinov vse bolj vključeno v širši ekosistem politike in postopke odločanja uporabnikov prevoznih storitev. Zavedajo se, da bi bile ustrezne informacije o emisijah toplogrednih plinov sčasoma pomembnejše za ohranjanje njihove konkurenčnosti (ali odnosov z vlagatelji), zato vlagajo v sisteme za izračun emisij in njihovo učinkovito sporočanje. Mnogi menijo, da je boljše merjenje emisij tudi način za določitev in spremljanje posebnih trajnostnih ciljev za zmanjšanje emisij in stroškov.

Informacije, ki so jih zagotovili deležniki, so bile ključne, da je lahko Komisija prilagodila zasnovo opredelitve težave, pridobila prispevke za oblikovanje možnosti politike ter olajšala oceno ekonomskih, socialnih in okoljskih učinkov, zlasti za določitev, katera možnost bo verjetno povečala razmerje med koristmi in stroški za družbo.

V zvezi z opredelitvijo težave je bilo v posvetovanju ugotovljeno, da vse skupine deležnikov soglašajo glede pomembnosti posebnih težav, ki so bile predhodno opredeljene v postopku ocene učinka, tj. „omejena primerljivost rezultatov obračunavanja emisij toplogrednih plinov iz prevoza in logistike“ ter „omejena uporaba obračunavanja emisij v običajni poslovni praksi“. Sodelujoči deležniki so potrdili tudi splošno ustreznost osnovnih vzrokov težav, vendar so izpostavili potrebo po prilagoditvi nekaterih elementov, zlasti da bi poudarili pomen vhodnih podatkov za izračun emisij TOPLOGREDNIH PLINOV in bolje odražali vprašanja, povezana z nezaupanjem v podatke o emisijah toplogrednih plinov, razkrite na trgu, in nepripravljenostjo akterjev na trgu, da bi delili občutljive operativne podatke. Problemsko drevo je bilo ustrezno posodobljeno.

Ko so bili deležniki vprašani o možnih rešitvah, so dali zelo dragocen prispevek k razvoju in oceni ustreznih ukrepov in možnosti politike. V zvezi z metodološkim okvirom se je večina med njimi zavzela za uporabo obstoječih ali nastajajočih pristopov k obračunavanju toplogrednih plinov, pri čemer imajo prednost taki, ki ponujajo možnosti za izračun emisij na globalni ravni. Deležniki so predlagali tudi, naj EU spodbuja uporabo specifičnih podatkov in oblikuje skupen sistem privzetih vrednosti, če specifični podatki niso na voljo. Izrazili so tudi potrebo po usklajenih smernicah za učinkovito izvajanje okvira v posameznih segmentih prometnega sektorja, da bi zagotovili njegovo enotno razumevanje in uporabo v različnih delih prevozne verige. Poleg tega je bila v prejetih prispevkih močno izpostavljena potreba po namenskem sistemu za preverjanje podatkov o emisijah toplogrednih plinov in postopkov izračuna, čeprav so deležniki izrazili pomisleke glede upravnega bremena in stroškov, povezanih s tem, zlasti za mala in srednja podjetja. V zvezi z uporabnostjo so nekateri deležniki sicer menili, da bi bila obvezna zahteva najučinkovitejša za zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev na trgu prevoznih storitev, vendar se je pristop zavezujoče možnosti sodelovanja na splošno štel za najbolj izvedljiv in učinkovit, zlasti zaradi nesorazmernega učinka obveznega instrumenta na mala in srednja podjetja. Ta pripomba se je pojavila med razgovori in na delavnici.

- **Zbiranje strokovnih mnenj**

Zunanji izvajalec je izvedel študijo v podporo oceni učinka, na kateri temelji predlog. Ta študija se je začela izvajati marca 2022 in zaključila februarja 2023. Komisiji je zagotovila dragocen vpogled, zlasti za oblikovanje možnosti politike, oceno pričakovanih učinkov in zbiranje mnenj deležnikov, ki jih to neposredno zadeva.

- **Ocena učinka**

Ukrepi politike, vključeni v ta predlog, so temeljili na rezultatih ocene učinka. Odbor Komisije za regulativni nadzor je o poročilu o oceni učinka [SWD(2023)XXXXX] izdal pozitivno mnenje s pridržki [SEC(2023)XXX]. V svojem mnenju je navedel več priporočil glede predloženih dokazov, ki so bila ustrezno obravnavana. Priloga 1 k poročilu o oceni učinka vsebuje kratek oris načina njihove obravnave.

V okviru ocene učinka je bilo obravnavanih šest možnosti politike za doseg opredeljenih ciljev. Te možnosti so temeljile na sedmih področjih politike, ki so bila že obravnavana zgoraj: „metodologija“, „vhodni podatki in viri“, „uporabnost“, „podatki o emisijah toplogrednih plinov in preglednost“, „podpora pri izvajanju“, „skladnost“ in „dopolnilni ukrepi“.

Možnosti politike so zagotovile alternativne pristope k oblikovanju usklajenega okvira, ki se načeloma razlikujejo glede izbire referenčne metodologije, uporabe vhodnih podatkov, veljavnega sistema preverjanja podatkov o emisijah toplogrednih plinov in postopkov izračuna, uporabe orodij za izračun emisij toplogrednih plinov ter načina uvedbe uredbe. Opozoriti je treba, da so bili nekateri elementi v zvezi z vhodnimi podatki, in sicer priporočilo za uporabo specifičnih podatkov, vzpostavitev osrednje podatkovne zbirke EU za emisijske faktorje toplogrednih plinov in pravila za modelirane podatke, obravnavani na enak način v okviru ustreznih alternativnih ukrepov politike in vseh možnosti politike.

Obravnavane so bile naslednje možnosti politike:

- možnost politike 1 (PO1) predvideva najvišjo raven centralizacije in usklajevanja za obračunavanje emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev ter spodbujanje njenega uvajanja na trgu, pri čemer je uporaba te uredbe v celoti zavezujoča za vse subjekte, ki opravljajo ali organizirajo prevozne storitve. Možnost PO1 vključuje celovito referenčno metodologijo na podlagi standarda ISO 14083, vendar z nekaterimi dodatnimi metodološkimi elementi, ki povečujejo točnost in primerljivost rezultatov izračuna emisij toplogrednih plinov, ter določene zahteve za obvezno preverjanje podatkov o emisijah toplogrednih plinov in postopkov izračuna za vse zadevne subjekte. Omogoča tudi uporabo privzetih vrednosti za intenzivnost emisij toplogrednih plinov, vendar le, če bi se pridobile iz osrednje podatkovne zbirke, vzpostavljene na ravni EU. V okviru možnosti PO1 je nazadnje predstavljeno skupno orodje za izračun, ki ga mora EU vzpostaviti za lažje izračunavanje emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev na trgu;
- možnost politike 2 (PO2) v primerjavi z možnostjo PO1 predvideva enako visoko raven centralizacije v zvezi z obravnavo vhodnih podatkov in uporabo skupnega orodja za izračun, vendar precej počasnejše izvajanje pobude na trgu. V zvezi z zadnjenavedenim so v okviru te možnosti predlagani popolnoma prostovoljna uporaba te uredbe s strani deležnikov, prostovoljno preverjanje podatkov o emisijah toplogrednih plinov in postopkov izračuna ter ugodnejša referenčna metodologija, vzpostavljena na podlagi svetovno priznanega standarda ISO 14083;
- možnost politike 3 (PO3) vključuje ukrepe, ki omogočajo delno prostovoljen in decentraliziran pristop v zvezi z obračunavanjem emisij toplogrednih plinov. Ta možnost politike načeloma omogoča „zavezujočo možnost sodelovanja“, ki zahteva uporabo skupnega okvira samo za subjekte, ki se odločijo (ali so drugače zavezani) za izračun in razkritje podatkov o emisijah toplogrednih plinov v zvezi s prevoznimi storitvami. V zvezi z vhodnimi podatki možnost PO3 predlaga vzpostavitev osrednje podatkovne zbirke EU o privzetih vrednostih intenzivnosti emisij toplogrednih

plinov, vendar za razliko od možnosti PO1 in PO2 omogoča uporabo dodatnih nacionalnih, regionalnih ali sektorskih naborov podatkov, za katere se uporablja poseben postopek zagotavljanja kakovosti; možnost PO3 zahteva tudi preverjanje skladnosti s skupnim okvirom za obračunavanje toplogrednih plinov le za večje subjekte, tj. velike organizacije, in omogoča uporabo zunanjih orodij za izračun, ki jih na trgu ponujajo industrija in javni organi, če je potrjena skladnost teh orodij z zahtevami pobude. V zvezi z metodološkim pristopom je v okviru možnosti PO3 izbrana celovita metodologija, ki temelji na standardu ISO 14083, z dodatnimi elementi, ki so enaki kot pri možnosti PO1;

- možnost politike 4 (PO4) posnema možnost PO3 glede sestave skoraj vseh ukrepov politike, razen tistih, ki se nanašajo na metodologijo izračuna. V zvezi z zadnjenavedeno možnost PO4 vključuje svetovni standard ISO 14083, ki je vključen tudi v možnostih PO2 in PO6;
- možnost politike 5 (PO5) se od možnosti PO3 in PO4 razlikuje glede dveh vidikov, in sicer metodološke izbire, tj. pravil o okoljskem odtisu kategorij izdelkov za emisije toplogrednih plinov iz prevoznih storitev in popolnoma centralizirane podatkovne zbirke privzetih vrednosti za intenzivnost emisij toplogrednih plinov, kot je zbirka, ki se uporablja v možnostih PO1 in PO2;
- možnost politike 6 (PO6) predvideva skoraj enak sklop ukrepov politike kot možnost PO4, z eno samo izjemo: določa obvezno uporabo (kot možnost PO1) Uredbe za vse subjekte, ki zagotavljajo ali organizirajo prevozne storitve.

Dva ukrepa politike, ki se dosledno uporabljata pri vseh možnostih politike, sta vzpostavitev usklajenih podatkov o emisijah toplogrednih plinov skupaj s skupnimi pravili o sporočanju in preglednosti ter zagotavljanje horizontalnih smernic za izvajanje pobude o trgu prevoznih storitev.

Po oceni je bila kot prednostna možnost politike opredeljena možnost PO4. Ta kaže optimalno ravnovesje med cilji pobude in skupnimi stroški izvajanja, kar ima za posledico najboljše razmerje med stroški in koristmi.

Možnost PO4 bo privedla do zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in drugih s tem povezanih zunanjih stroškov, ki izhajajo iz zagotavljanja prevoznih storitev na trgu EU. To zmanjšanje bo predvsem posledica učinkov na vedenje, ki spodbujajo večjo uporabo bolj trajnostnih načinov prevoza in optimiziranih potovanj. S tem povezani prihranki pri zunanjih stroških so ocenjeni na 674 milijonov EUR za emisije toplogrednih plinov, 163,5 milijona EUR za onesnaževanje zraka in 645 milijonov EUR za nesreče glede na izhodišče, izraženo kot neto sedanja vrednost za obdobje 2025–2050 v cenah iz leta 2022. Ti prihranki so bili upoštevani zlasti zaradi predvidevanja sprememb dejavnosti med načini prevoza in optimizacije potovanj za potniški in tovorni promet zaradi boljšega poznavanja uspešnosti prevoznih storitev in razpoložljivosti podatkov. Pričakuje se, da bodo prevozniki in potniki s preprečevanjem uporabe goriv prihranili 2,4 milijarde EUR zaradi zmanjšanja načinov prevoza z visoko porabo goriva/energetsko intenzivnih načinov prevoza. Izboljšanje primerljivosti podatkov o emisijah toplogrednih plinov naj bi privedlo tudi do večje preglednosti, verodostojnosti, pozitivnih učinkov na ugled in javno podobo organizatorjev in ponudnikov prevoznih storitev ter višje ravni zaupanja med partnerji v prevozni verigi.

Glavne stroške, ki izhajajo iz predlagane intervencije, krijejo podjetja. Vključujejo stroške prilagajanja, povezane z uporabo (prilagoditvijo ali začetkom) novega metodološkega okvira za toplogredne pline in ustreznim preverjanjem (1,5 milijarde EUR), ter upravne stroške, ki izhajajo iz certificiranja orodij za izračun in preverjanja kakovosti zunanjih podatkovnih zbirk

privzetih vrednosti za intenzivnost emisij toplogrednih plinov (0,5 milijona EUR). Ugotovljeni so bili tudi upravni stroški za nacionalne akreditacijske organe, ki bi bili odgovorni za akreditacijo organov za ugotavljanje skladnosti, ki izvajajo preverjanje in certificiranje (0,1 milijona EUR). Poleg tega so bili upoštevani dodatni stroški prilagajanja za nacionalne statistične urade, zlasti za prehod na enotno obliko izhodnih vrednosti emisij toplogrednih plinov (0,1 milijona EUR), in za Evropsko agencijo za okolje, v zvezi z vzpostavitvijo in vzdrževanjem podatkovnih zbirk EU za vhodne podatke ter preverjanjem kakovosti zunanjih podatkovnih zbirk, ki se dovoli v okviru pobude (3,9 milijona EUR).

Prednostna možnost tako zagotavlja neto koristi v višini 2,4 milijarde EUR v časovnem obdobju pobude.

Primernost in poenostavitve ureditve

Ker gre za nov predlog, ocene ali preverjanja primernosti niso bila izvedena.

- **Temeljne pravice**

Predlog je v skladu z Listino Evropske unije o temeljnih pravicah.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Zaradi predloga se bodo sedanji neto stroški za proračun Unije v obdobju 2025–2027 povečali za 0,6 milijona EUR, dodatna sredstva v obdobju 2028–2050 pa za 6,3 milijona EUR. Proračunske posledice predloga so podrobneje opisane v informativni oceni finančnih posledic zakonodajnega predloga, ki je priložena temu predlogu.

Proračunske posledice, ki presegajo sedanji večletni finančni okvir, so okvirni pregled in ne posegajo v prihodnji sporazum o večletnem finančnem okviru.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Komisija bo izvajanje, rezultate in učinke te pobude spremljala s sklopom mehanizmov spremljanja/ocenjevanja. Napredek pri doseganju specifičnih ciljev predloga se bo meril zlasti na podlagi zbranih podatkov o številu zunanjih podatkovnih zbirk privzetih vrednosti, za katere je bilo opravljeno preverjanje kakovosti, številu subjektov, ki so bili preverjeni, številu organov za ugotavljanje skladnosti, ki so akreditirani v skladu s to uredbo, številu orodij za izračun, ki se certificirajo, in številu subjektov, ki obračunavajo emisije toplogrednih plinov iz prevoznih storitev. Zahteve po informacijah (vključno s poročili, raziskavami in poizvedbami) bodo skrbno uravnotežene, da ne bi dodatno obremenile deležnikov.

Pet let po tem, ko se bo Uredba v celoti začela uporabljati, bo Komisija ocenila pravila, da bi preverila, ali so bili cilji pobude doseženi.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Člen 1 določa predmet urejanja predlagane uredbe.

Člen 2 določa področje uporabe Uredbe.

Člen 3 vsebuje več opredelitev pojmov.

Člen 4 določa metodo za izračun emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev.

Člen 5 določa pravila za uporabo specifičnih in splošnih podatkov za izračun emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev.

Člen 6 določa osrednjo podatkovno zbirko EU o privzetih vrednostih.

Člen 7 določa pravila za uporabo podatkovnih zbirk in naborov privzetih vrednosti, ki jih upravljajo tretje osebe.

Člen 8 določa osrednjo podatkovno zbirko EU o privzetih faktorjih emisij toplogrednih plinov.

Člen 9 določa zahteve glede izhodnih podatkov, ki izhajajo iz izračuna emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev.

Člen 10 določa pravila za sporočanje in preglednost rezultatov izračuna emisij toplogrednih plinov.

Člen 11 določa splošna pravila za certificiranje zunanjih orodij za izračun.

Člen 12 določa splošno zahtevo za preverjanje izhodnih podatkov.

Člen 13 določa pravila o dejavnostih in postopku preverjanja.

Člen 14 določa zahteve za organe za ugotavljanje skladnosti.

Člen 15 določa postopke za akreditacijo organov za ugotavljanje skladnosti.

Člen 16 določa pogoje za prenos delegiranih pooblastil na Komisijo v skladu s to uredbo.

Člen 17 določa postopek v odboru za izvajanje pooblastila Komisije za sprejemanje izvedbenih aktov.

Člen 18 vsebuje zahtevo, da Komisija izvede oceno te uredbe.

Člen 19 vključuje določbe v zvezi z datumom začetka veljavnosti oziroma začetka uporabe te uredbe.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o obračunavanju emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1) in člena 100(2) Pogodbe,
ob upoštevanju predloga Evropske komisije,
po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,
ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁵⁰,
ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁵¹,
v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,
ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Podpiranje prizadevanj za večjo trajnostnost in učinkovitost prometnega sistema Unije je predpogoj za ohranitev stabilne poti do podnebne nevtralnosti do leta 2050, pri čemer je treba ustrezno upoštevati potrebo po ohranitvi stalne rasti in konkurenčnosti evropske industrije.
- (2) Obračunavanje emisij toplogrednih plinov se uporablja v različnih gospodarskih sektorjih, vključno s prometom, za količinsko opredelitev podatkov o emisijah toplogrednih plinov iz posebnih dejavnosti podjetij in posameznikov. Boljše obveščanje o uspešnosti prevoznih storitev je učinkovito orodje ustvarjanja pravih spodbud za uporabnike prevoza za sprejemanje bolj trajnostnih odločitev ter za vplivanje na poslovne odločitve organizatorjev prevoza in prevoznikov. Zanesljivi in primerljivi podatki o emisijah toplogrednih plinov so osnovna zahteva za oblikovanje teh spodbud in s tem za spodbujanje sprememb v vedenju potrošnikov in podjetij, da bi prispevali k ciljem evropskega zelenega dogovora⁵² za promet in evropskih podnebnih pravil.
- (3) Kljub vse večjemu zanimanju deležnikov na področju prometa je splošna uporaba obračunavanja emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev še vedno omejena. V večini primerov uporabniki ne pridobijo točnih informacij o uspešnosti prevoznih storitev, organizatorji prevoznih storitev in prevozniki pa svojih emisij ne izračunajo in razkrijejo. Nesorazmerno nizka uporaba obračunavanja emisij toplogrednih plinov je opazna zlasti med

⁵⁰ [UL C , , str.]

⁵¹ [UL C , , str.]

⁵² Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final).

malimi in srednjimi podjetji (MSP), ki predstavljajo veliko večino podjetij, ki ponujajo prevozne storitve na trgu EU.

- (4) Evropska komisija je leta 2011 sprejela belo knjigo o prometu⁵³, v kateri je predstavila vizijo za prihodnost prometnega sistema EU in opredelila politični program za reševanje prihodnjih izzivov na področju prometa, zlasti potrebe po ohranjanju in razvoju mobilnosti ter znatnem zmanjšanju ogljičnega odtisa prevoza in logističnih dejavnosti.
- (5) Strategija za trajnostno in pametno mobilnost iz decembra 2020⁵⁴ se nanaša na spodbude za izbiro najbolj trajnostnih možnosti prevoza znotraj načinov prevoza in med njimi. Navedene spodbude vključujejo vzpostavitev evropskega okvira za usklajeno merjenje emisij toplogrednih plinov iz prometa in logistike na podlagi svetovno priznanih standardov, ki bi se nato lahko uporabil, da bi podjetjem in končnim uporabnikom zagotovili oceno ogljičnega odtisa njihovih odločitev ter povečali povpraševanje končnih uporabnikov in potrošnikov po bolj trajnostnih rešitvah na področju prometa in mobilnosti, pri čemer bi se izognili zelenemu zavajanju.
- (6) Določitev harmoniziranih pravil za obračunavanje emisij toplogrednih plinov iz storitev tovornega in potniškega prometa je zato primerna za doseganje primerljivih podatkov o emisijah toplogrednih plinov iz prevoznih storitev in za preprečevanje zavajajočih informacij o njihovi uspešnosti, ki izhajajo iz možnosti izbire med različnimi metodami za izračun emisij in vhodnimi podatki. Taka pravila bi morala zagotoviti enake konkurenčne pogoje med načini prevoza, segmenti in nacionalnimi omrežji Unije. Prav tako bi morala prispevati k ustvarjanju spodbud za spremembo vedenja med podjetji in uporabniki, da bi se zmanjšale emisije toplogrednih plinov iz prevoznih storitev z uvedbo in uporabo primerljivih in zanesljivih podatkov o emisijah toplogrednih plinov.
- (7) Ta uredba bi morala zagotoviti referenčni okvir za druge ukrepe za zmanjšanje emisij, ki jih lahko nadalje izvajajo javni organi in industrija, med drugim pri določanju klavzul o preglednosti glede toplogrednih plinov v pogodbah o prevozu, zagotavljanju informacij o emisijah toplogrednih plinov iz potovalne ali dostavne možnosti potnikom ali uporabnikom ali določanju s podnebjem povezanih meril za postopke zelenega javnega naročanja.
- (8) Kljub koristim, ki izhajajo iz večje preglednosti izvajanja prevoznih storitev, bi bila obvezna uporaba te uredbe za vse subjekte, ki ponujajo prevozne storitve na trgu Unije, nesorazmerna ter bi povzročila pretirane stroške in breme. Zato bi se morala ta uredba uporabljati le za tiste subjekte, ki se odločijo za izračun in razkritje informacij o emisijah toplogrednih plinov iz storitev tovornega ali potniškega prometa, ki se začnejo ali končajo na ozemlju Unije, ali jih zavezujejo druge ustrezne zakonodajne in nezakonodajne ureditve. To posledično vključuje storitve, katerih izhodiščni ali ciljni kraji so v tretji državi.
- (9) Ta uredba se ne bi smela uporabljati za posrednike podatkov, kot so tisti, ki ponujajo multimodalne digitalne storitve mobilnosti in ne izračunajo neposredno informacij o emisijah toplogrednih plinov iz prevoznih storitev, temveč razkrijejo le informacije o emisijah, ki jih zagotovi zadevni subjekt ali druga ustrezna pravna ali fizična oseba. Vendar bi morala za posrednike podatkov veljati ustrezna pravila v zvezi s sporočanjem in preglednostjo razkritih podatkov o emisijah toplogrednih plinov, da se zagotovi njihova primerljivost na trgu.

⁵³ BELA KNJIGA Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu (COM(2011) 0144 final).

⁵⁴ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (COM(2020) 789 final).

- (10) Ta uredba se ne bi smela uporabljati, kadar se izračun in razkritje emisij toplogrednih plinov opravita v zbirni obliki. To vključuje primere, ko obvezno razkritje z okoljem povezanih informacij za poročanje o trajnostnosti in vzpostavitev okoljskih računov za statistične namene izhajata iz drugih pravil Unije, kot so pravila, opredeljena v direktivi o poročanju podjetij o trajnostnosti⁵⁵ in uredbi o evropskih okoljsko-ekonomskih računih⁵⁶. Nasprotno pa lahko informacije, pridobljene na podlagi te uredbe, prispevajo k pripravi konsolidiranih poročil o emisijah, ki se zahtevajo v skladu z drugim pravom Unije, ki se uporablja, če so zadevne metodologije in zbrani podatki dovolj združljivi.
- (11) Ustrezna metoda za izračun emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev je eden od ključnih vidikov usklajenega okvira Unije, določenega s to uredbo. Metoda bi morala zagotoviti, da izračuni emisij, opravljeni v celotni prevozni verigi, zagotavljajo primerljive in točne podatke o emisijah toplogrednih plinov, in sicer z upoštevanjem enotnega sklopa metodoloških korakov. Prav tako bi morala ustrezno upoštevati potrebe trga prevoznih storitev, da bi se izognili nepotrebni zapletenosti, prevelikemu bremenu in stroškom, poleg tega pa bi jo morali deležniki sprejeti.
- (12) Standard EN ISO 14083:2023, ki ga je aprila 2023 objavil Evropski odbor za standardizacijo⁵⁷ in s katerim je bil prenesen standard ISO 14083:2023, je bil izbran kot referenčna metodologija za izračun emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev v skladu s to uredbo. Analiza je pokazala, da se je standard ISO 14083:2023 izkazal za najustrežnejši in najbolj sorazmeren pri doseganju ciljev te uredbe. Količinska opredelitev emisij se izvaja z uporabo pristopa „od izvora do vozila“, kar vključuje emisije toplogrednih plinov, ki izhajajo iz oskrbe z energijo in uporabe vozil med prevozom in dejavnostmi vozlišč.
- (13) Pozornost bi bilo treba nameniti preprečevanju odstopanja od prvotnih metodoloških izbir standarda EN ISO 14083:2023, da bi se izognili nedoslednostim pri izračunu emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev na trgu, zlasti v okviru mednarodnih prevoznih verig. Vendar je občasno primerno oceniti potrebo po morebitni prilagoditvi standarda EN ISO 14083:2023 z vidika politik Unije ter prihodnjih spremembah tega standarda, ki jih lahko izvede Evropski odbor za standardizacijo ali drug pristojni organ. Če te ocene pokažejo tveganje, da bi lahko določen del standarda povzročil neupravičena neravnovesja pri izračunu emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev v določenih tržnih segmentih ali neskladja med tem standardom in cilji te uredbe ali drugega prava Unije, ki se uporablja, lahko Komisija v sodelovanju z državami članicami razmisli o tem, da od Evropskega odbora za standardizacijo zahteva ustrezno revizijo standarda ali se odloči, da se ta del standarda izključi iz področja uporabe te uredbe.
- (14) Da bi se izognili kroženju netočnih informacij na trgu, se lahko pojavi potreba po pojasnitvi referenčne metodologije v zvezi s parametri, pomembnimi za emisije toplogrednih plinov, in predpostavkami, uporabljenimi za izračun emisij pred začetkom opravljanja storitve. Enako velja za druge ustrezne tehnične parametre v zvezi z dodelitvijo emisij ali združevanjem podatkovnih elementov, če uporaba teh parametrov v metodologiji ni izrecno pojasnjena.

⁵⁵ Direktiva (EU) 2022/2464 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o spremembi Uredbe (EU) št. 537/2014, Direktive 2004/109/ES, Direktive 2006/43/ES in Direktive 2013/34/EU glede poročanja podjetij o trajnostnosti ([UL L 322, 16.12.2022, str. 15](#)).

⁵⁶ Uredba (EU) št. 691/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. julija 2011 o evropskih okoljsko-ekonomskih računih ([UL L 192, 22.7.2011, str. 1](#)).

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

- (15) Za izračun emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev se lahko uporabijo različne vrste vhodnih podatkov, vključno s specifičnimi in splošnimi podatki. Uporaba specifičnih podatkov prinaša najzanesljivejše in točne rezultate, zato bi ji bilo treba dati prednost, da se zagotovi postopna uporaba teh podatkov v postopkih izračuna emisij toplogrednih plinov. Vendar so lahko specifični podatki za nekatere deležnike, zlasti mala in srednja podjetja, nedosegljivi ali predragi. Zato bi morala biti uporaba splošnih podatkov dovoljena pod jasnimi pogoji.
- (16) V zvezi s splošnimi podatki se lahko emisije toplogrednih plinov iz prevozne storitve izračunajo z uporabo privzetih vrednosti ali modeliranih podatkov. Vendar bi morala uporaba privzetih vrednosti in modeliranih podatkov zagotoviti točne in zanesljive informacije o emisijah toplogrednih plinov iz določene prevozne storitve, zato bi bilo treba navedene privzete vrednosti in modelirane podatke pridobiti na nevtralen in objektiven način na podlagi zanesljivih virov in ustreznih parametrov.
- (17) Zato bi bilo treba vzpostaviti osrednjo podatkovno zbirko EU o privzetih vrednostih intenzivnosti emisij toplogrednih plinov, da se izboljša primerljivost rezultatov emisij toplogrednih plinov, pridobljenih pri uporabi te uredbe. Vendar bi bilo treba glede na sektorske, nacionalne in regionalne posebnosti navedenih privzetih vrednosti po vsej Uniji dovoliti druge ustrezne podatkovne zbirke in nabore podatkov, ki jih upravljajo tretje osebe, pod pogojem, da se njihova kakovost tehnično preveri na ravni Unije.
- (18) Pri določanju intenzivnosti emisij toplogrednih plinov za prevozne storitve morajo emisijski faktorji toplogrednih plinov za nosilce energije v prometu izpeljati ocene emisij toplogrednih plinov, ki odražajo količino porabljene energije z vidika „od izvora do vozila“. Zato bi bilo treba vzpostaviti osrednjo podatkovno zbirko EU o emisijskih faktorjih toplogrednih plinov nosilcev energije, da se zagotovita primerljivost in kakovost vhodnih podatkov.
- (19) Razvoj in vzdrževanje podatkovnih zbirk EU o privzetih vrednostih intenzivnosti emisij toplogrednih plinov in emisijskih faktorjev toplogrednih plinov ter tehnično preverjanje kakovosti zunanjih podatkovnih zbirk in naborov podatkov, ki jih upravljajo tretje osebe, bi moral opravljati nevtralen in pristojni organ, ki deluje na ravni Unije. Evropska agencija za okolje je glede na svoje pristojnosti najprimernejša za zagotovitev potrebne pomoči za pravilno izvajanje tega dela uredbe. Po potrebi se lahko pri tem delu opre na prispevek drugih sektorskih organov EU, ki jo podpirajo, v skladu z ločenim pravom Unije.
- (20) Modelirani podatki se lahko uporabijo, če temeljijo na modelu, določenem v skladu z referenčno metodologijo in po potrebi drugimi določbami o uporabi splošnih podatkov in orodij za izračun iz te uredbe.
- (21) Uredba (EU) 2015/757⁵⁸ in Direktiva 2003/87/ES⁵⁹ zahtevata zbiranje, izračun in letno poročanje o emisijah CO₂ z ladij oziroma zrakoplovov. Uredba (EU) 2015/757 in Direktiva 2003/87/ES lahko do določene mere dopolnjujeta določbe iz te uredbe, zlasti v smislu pridobivanja podatkov o porabi goriva kot vhodnih podatkov za količinsko opredelitev emisij iz prevoznih storitev. Vhodni podatki za pridobivanje emisij toplogrednih plinov iz prevoznih

⁵⁸ Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES ([UL L 123, 19.5.2015, str. 55](#)).

⁵⁹ Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES ([UL L 275, 25.10.2003, str. 32](#)).

storitev lahko izhajajo tudi iz izvajanja drugih zakonodajnih okvirov, kot sta Uredba (EU) 2019/1242⁶⁰ in Uredba (EU) 2019/631⁶¹.

- (22) Primerno je določiti skupne metrike za izražanje izhodnih podatkov o emisijah toplogrednih plinov, ki so podlaga za primerljivost navedenih podatkov in omogočajo učinkovito primerjalno analizo različnih prevoznih storitev. Skupne metrike bi morale ponudnikom podatkov omogočati tudi jasno sporočanje, prejemnikom podatkov pa natančno razumevanje tega sporočila.
- (23) Vse razčlenjene informacije o emisijah toplogrednih plinov iz prevozne storitve, ki se tretji osebi razkrijejo za komercialne ali regulativne namene v skladu s področjem uporabe te uredbe, bi morale nujno in vidno vključevati izhodne podatke, določene v skladu s posebnimi pravili za izračun emisij toplogrednih plinov, določenimi v tej uredbi. Po potrebi se lahko dodajo dodatni podatkovni elementi, ki se uporabljajo za namene, ki niso opredeljeni v tej uredbi.
- (24) Za dokazovanje skladnosti z zahtevami iz te uredbe bi moral imeti subjekt, ki izračunava in razkrije informacije o emisijah toplogrednih plinov iz prevozne storitve, možnost, da pripravi dokazila za utemeljitev zadevnih izhodnih podatkov. Dokazila bi morala biti pripravljena v skladu s pravili o poročanju na ravni prevoznih storitev, določenimi v standardu EN ISO 14083:2023, in bi morala biti na voljo na zahtevo pristojnega organa, kot je sodišče, ali katere koli druge tretje osebe, če se to zahteva v okviru ločenih ureditev, med drugim z vidika poslovanja med podjetji.
- (25) Razen če se uporablja ločena ureditev, se posrednik podatkov, ki zbira informacije o emisijah toplogrednih plinov iz prevozne storitve od zadevnega subjekta ali druge ustrezne pravne ali fizične osebe in jih razkriva na trgu, ne bi smel šteti za odgovornega, če te informacije kršijo katero koli od zahtev v zvezi z izračunom in preverjanjem emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev ter certificiranjem orodij za izračun iz te uredbe. Vendar bi si moral posrednik podatkov prizadevati, da prepreči razkritje netočnih ali nepravilnih informacij, ter spoštovati pravila v zvezi z izhodnimi podatki o emisijah toplogrednih plinov, sporočanjem in preglednostjo. Poleg tega bi moral posrednik podatkov zagotoviti vir teh informacij, da se omogoči identifikacija zadevnega ponudnika informacij.
- (26) Zunanja orodja za izračun, ki so na trgu na voljo za širšo komercialno in nekomercialno uporabo, lahko olajšajo obračunavanje emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev in tako podprejo njihovo uporabo v širših skupinah deležnikov. Uporabo teh orodij bi bilo treba certificirati, da se zagotovi njihova skladnost z zahtevami te uredbe, zlasti v zvezi z uporabo skupne referenčne metodologije in ustreznega nabora vhodnih podatkov.
- (27) Ustrezno zasnovan sistem preverjanja skladnosti podatkov o emisijah toplogrednih plinov, razkritih na trgu, in postopkov izračuna, na katerih temeljijo taki podatki, z zahtevami iz te uredbe bi moral znatno povečati zaupanje v zanesljivost in točnost navedenih podatkov. Subjekti, ki so uspešno prestali postopek ugotavljanja skladnosti, bi morali imeti pravico pridobiti dokazilo o skladnosti, ki bi bilo splošno priznano po vsej Uniji. Morebitno vključenost

⁶⁰ Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES ([UL L 198, 25.7.2019](#)).

⁶¹ Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (prenovitev) (besedilo velja za EGP) ([UL L 111, 25.4.2019, str. 13](#)).

specifičnih podatkov bi bilo treba potrditi v dokazilu o skladnosti, zlasti za spodbujanje zbiranja in uporabe specifičnih podatkov s strani vseh subjektov, ki jih zadevajo pravila iz te uredbe.

- (28) Upravno breme, povezano s preverjanjem, bi lahko bilo nesorazmerno za manjša podjetja, zato bi se mu bilo treba izogibati. V ta namen bi morala biti mala in srednja podjetja izvzeta iz zahtev v zvezi s preverjanjem, razen če želijo pridobiti ustrezno dokazilo o skladnosti. Poleg tega bi morala velika podjetja pri odločanju o tem, da bi od partnerjev v vrednostni verigi, zlasti malih in srednjih podjetij, zahtevala preverjanje skladnosti, upoštevati načelo sorazmernosti.
- (29) Če je preverjanje informacij o podatkih o emisijah toplogrednih plinov iz prevoznih storitev organizirano v skladu s posebnimi pravili iz drugih predpisov Unije, vključno z uredbo o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni prevoz, izvaja pa ga Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu, se ta pravila obravnavajo enako, pod pogojem, da je ocena preverjanja izvedena v skladu z zahtevami iz te uredbe.
- (30) Da se omogoči učinkovito delovanje te uredbe, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejema akte v zvezi z ocenjevanjem in izključitvijo nekaterih elementov referenčne metodologije, predložitvijo zahtevkov Evropskemu odboru za standardizacijo, določitvijo pravil za tehnično preverjanje kakovosti zunanjih podatkovnih zbirk privzetih vrednosti, prilagoditvijo metrik za izhodne podatke o emisijah toplogrednih plinov ter določitvijo dodatnih metod in meril za akreditacijo organov za ugotavljanje skladnosti. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, med drugim s strokovnjaki, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje⁶². Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (31) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi s certificiranjem orodij za izračun in preverjanjem podatkov o emisijah toplogrednih plinov. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁶³.
- (32) Primerljivost podatkov o emisijah toplogrednih plinov iz prevoznih storitev in boljša uporaba obračunavanja emisij toplogrednih plinov v poslovni praksi nista cilja, ki bi ju države članice lahko zadovoljivo dosegle brez tveganja uvedbe birokracije na notranjem trgu ter dodatnih stroškov in upravnega bremena za industrijo. Navedeni cilji se zaradi mrežnih učinkov skupnega delovanja držav članic lažje dosežejo na ravni Unije. Unija zato lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji.
- (33) V skladu z načelom sorazmernosti je za doseganje osnovnega cilja spodbujanja sprememb v vedenju podjetij in uporabnikov, da bi se zmanjšale emisije toplogrednih plinov iz prevoznih storitev z uvedbo in uporabo primerljivih in zanesljivih podatkov o emisijah toplogrednih plinov, potrebno in primerno določiti pravila za obračunavanje emisij toplogrednih plinov iz

⁶² Medinstitucionalni sporazum med Evropskim parlamentom, Svetom Evropske unije in Evropsko komisijo o boljši pripravi zakonodaje ([UL L 123, 12.5.2016, str. 1](#)).

⁶³ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije ([UL L 55, 28.2.2011, str. 13](#)).

prevoznih storitev. V skladu s členom 5(4) Pogodbe o Evropski uniji ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje zastavljenih ciljev.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE 1 SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Predmet urejanja

Ta uredba določa pravila za obračunavanje emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev, ki se začnejo ali končajo na ozemlju Unije.

Člen 2

Področje uporabe

Ta uredba se uporablja za vse subjekte, ki opravljajo ali organizirajo tovarne in potniške storitve v Uniji, izračunavajo emisije toplogrednih plinov iz prevozne storitve, ki se začne ali konča na ozemlju Unije, in razkrivajo razčlenjene informacije o teh emisijah kateri koli tretji osebi za komercialne ali regulativne namene.

Člen 3

Opredelitve pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „toplogredni plin“ pomeni plinasto, naravno in antropogeno, sestavino ozračja, ki absorbira in oddaja sevanje pri določenih valovnih dolžinah znotraj spektra infrardečega sevanja, ki ga oddajajo zemeljska površina, atmosfera in oblaki;
- (2) „emisije toplogrednih plinov“ pomeni izpust toplogrednih plinov v ozračje, izražen v masi ekvivalenta ogljikovega dioksida;
- (3) „ekvivalent ogljikovega dioksida (CO₂e)“ pomeni enoto za primerjanje sevalnega prispevka toplogrednega plina s sevalnim prispevkom ogljikovega dioksida;
- (4) „obračunavanje emisij toplogrednih plinov“ pomeni količinsko opredelitev emisij toplogrednih plinov na podlagi meritev in izračunov ter poročanje o njih;
- (5) „prevozna storitev“ pomeni prevoz tovora ali potnika z izhodišča na cilj; prevozna storitev lahko vključuje enega ali več elementov prevozne verige, ki zahtevajo prevoz in/ali dejavnosti vozlišča;
- (6) „prevoz“ pomeni upravljanje vozila za prevoz potnikov in/ali blaga;
- (7) „dejavnost vozlišča“ pomeni dejavnost pretovora blaga ali prestopa potnikov v vozlišču;

- (8) „vozilo“ pomeni sredstvo za prevoz potnikov in/ali blaga pri vseh načinih prevoza;
- (9) „prevozna veriga“ pomeni zaporedje elementov prevoza tovora ali (skupine) potnikov, ki skupaj predstavlja njihov premik z izhodišča na cilj;
- (10) „element prevozne verige“ pomeni odsek prevozne verige, na katerem tovor ali skupina potnikov potuje z enim vozilom ali skozi eno vozlišče;
- (11) „razkritje informacij o emisijah toplogrednih plinov iz prevozne storitve“ pomeni sporočanje razčlenjenih informacij o emisijah toplogrednih plinov, povezanih z določeno prevozno storitvijo, s strani zadevnega subjekta ali posrednika podatkov kateri koli tretji osebi v okviru zagotavljanja, sporočanja ali trženja navedene storitve, in sicer preden se opravi prevozna storitev ali po tem;
- (12) „zadevni subjekt“ pomeni subjekt, ki izračunava emisije toplogrednih plinov prevozne storitve, ki se začne ali konča na ozemlju Unije, in informacije o navedenih emisijah razkrije kateri koli tretji osebi za komercialne ali regulativne namene;
- (13) „posrednik podatkov“ pomeni pravno ali fizično osebo, ki zbira in razkriva informacije o emisijah toplogrednih plinov iz prevozne storitve na podlagi ločenih pravnih, pogodbenih ali drugih ustreznih dogovorov;
- (14) „dejavnost, povezana s toplogrednimi plini“ pomeni dejavnost, ki povzroča emisije toplogrednih plinov;
- (15) „podatki o dejavnostih, povezanih s toplogrednimi plini“ pomeni količinsko merjenje dejavnosti, povezane s toplogrednimi plini;
- (16) „intenzivnost emisij toplogrednih plinov“ pomeni koeficient, ki povezuje določene podatke o dejavnosti, povezani s toplogrednimi plini, z emisijami toplogrednih plinov;
- (17) „emisijski faktor toplogrednih plinov“ pomeni koeficient, ki povezuje dejavnost, povezano s toplogrednimi plini, z emisijo toplogrednih plinov;
- (18) „emisije toplogrednih plinov od izvora do vozila“ pomeni emisije, ki predstavljajo učinek toplogrednih plinov pri uporabi vozila in oskrbi vozila z energijo;
- (19) „emisije od rezervoarja do vozila“ pomeni emisije iz porabe energije, povezane s pogonom vozil; podskupina emisij „od izvora do vozila“;
- (20) „nosilec energije“ pomeni snov ali pojav, ki se lahko uporablja za proizvodnjo mehanskega dela ali toplote ali za izvajanje kemičnih ali fizikalnih procesov;
- (21) „specifični podatki“ pomeni količinsko opredeljeno vrednost procesa ali dejavnosti, pridobljeno z neposrednim merjenjem, ali izračuna, ki temelji na neposrednih meritvah;
- (22) „splošni podatki“ pomeni modelirane podatke ali privzete vrednosti, ki ne izpolnjujejo zahtev za specifične podatke, vključno s podatki iz podatkovnih zbirk in objavljene literature, privzetimi faktorji emisij toplogrednih plinov iz nacionalnih evidenc, izračunanimi podatki, ocenami ali drugimi reprezentativnimi podatki in podatki, pridobljenimi s približnimi postopki ali ocenami;
- (23) „privzeta vrednost“ pomeni splošno vrednost podatkov, ki je pridobljena iz objavljenega vira in se šteje za privzeto, kadar ni specifičnih ali modeliranih podatkov;
- (24) „modelirani podatki“ pomeni podatke, ki se pridobijo na podlagi modela, v katerem so upoštevani specifični podatki o prevozu ali dejavnosti vozlišča in/ali njegovi parametri v zvezi

z emisijami toplogrednih plinov, med drugim na podlagi modela, zagotovljenega z orodjem za izračun;

- (25) „izhodni podatki“ pomeni razčlenjene podatke o emisijah toplogrednih plinov iz prevozne storitve, pridobljene na podlagi referenčne metodologije in vhodnih podatkov iz te uredbe;
- (26) „metrika“ pomeni merilo kvantitativne ocene;
- (27) „dokazila, ki utemeljujejo informacije o emisijah toplogrednih plinov iz prevozne storitve“ pomeni poročilo, pripravljeno na zahtevo, na ravni prevozne storitve, kot je določeno v standardu EN ISO 14083:2023;
- (28) „orodje za izračun“ pomeni aplikacijo, model ali programsko opremo, ki omogoča samodejni izračun emisij toplogrednih plinov iz prevozne storitve;
- (29) „zunanje orodje za izračun“ pomeni orodje za izračun, ki ga tretja oseba zagotovi na trgu za širšo komercialno ali nekomercialno uporabo;
- (30) „organ za ugotavljanje skladnosti“ pomeni organ za ugotavljanje skladnosti, kot je opredeljen v členu 2, točka 13, Uredbe (ES) št. 765/2008⁶⁴.

POGLAVJE II

METODOLOGIJA

Člen 4

Metoda za izračun emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev

1. Emisije toplogrednih plinov iz prevoznih storitev se izračunajo na podlagi metodologije, opredeljene v posodobljenem standardu EN ISO 14083:2023, in pravil iz poglavja III te uredbe.
2. Komisija najpozneje 36 mesecev po datumu začetka uporabe te uredbe oceni potrebo po prilagoditvi katere koli sestavine standarda iz odstavka 1.
3. Komisija lahko začne preverjanje skladnosti, da oceni vsako spremembo standarda iz odstavka 1. Preverjanje skladnosti začne Komisija, ki lahko po potrebi na zahtevo države članice ukrepa.
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 16, da se iz področja uporabe te uredbe izključita sprememba iz odstavka 3 in sestavina iz odstavka 2, če na podlagi njene ocene ta sprememba ali sestavina ustvarja očitno tveganje nezdržljivosti s cilji te uredbe in drugimi pravili Unije, ki se uporabljajo.
5. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 16, s katerimi od Evropskega odbora za standardizacijo zahteva revizija standarda iz odstavka 1, med drugim na podlagi rezultatov ocene iz odstavka 2 in preverjanja skladnosti iz odstavka 3.
6. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje izvedbenih aktov v skladu s členom 17 za dopolnitev te uredbe, da se pojasni referenčna metodologija iz odstavka 1, zagotovi njeno

⁶⁴ Uredba (ES) št. 765/2008 Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o določitvi zahtev za akreditacijo in nadzor trga v zvezi s trženjem proizvodov ter razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 339/93 ([UL L 218, 13.8.2008](#)).

enotno izvajanje na trgu v zvezi s pristopom za določitev ustreznih parametrov, pomembnih za emisije, za izračun emisij toplogrednih plinov pred začetkom opravljanja storitve in po potrebi drugih tehničnih parametrov v zvezi z dodelitvijo emisij ali združevanjem podatkovnih elementov, ki v navedeni metodologiji niso izrecno pojasnjeni.

POGLAVJE III

VHODNI PODATKI IN VIRI

Člen 5

Uporaba specifičnih in splošnih podatkov

1. Subjekti iz člena 2 dajo prednost uporabi specifičnih podatkov za izračun emisij toplogrednih plinov iz prevozne storitve.
2. Uporaba splošnih podatkov za izračun emisij toplogrednih plinov iz prevozne storitve je dovoljena pod naslednjimi pogoji:
 - (a) privzete vrednosti za intenzivnost emisij toplogrednih plinov so pridobljene iz:
 - (i) osrednje podatkovne zbirke EU o privzetih vrednostih intenzivnosti emisij toplogrednih plinov iz člena 6(1);
 - (ii) podatkovnih zbirk in naborov podatkov o privzetih vrednostih za intenzivnost emisij toplogrednih plinov, ki jih upravljajo tretje osebe, v skladu s členom 7;
 - (b) privzeti emisijski faktorji toplogrednih plinov za nosilce energije v prometu so pridobljeni iz osrednje podatkovne zbirke EU o privzetih emisijskih faktorjih toplogrednih plinov iz člena 8;
 - (c) modelirani podatki temeljijo na modelu, določenem v skladu z metodo iz člena 4 in pravili iz člena 5(2), točka (b), in člena 11, kadar je to ustrezno.

Člen 6

Osrednja podatkovna zbirka EU o privzetih vrednostih za intenzivnost emisij toplogrednih plinov

1. Komisija s pomočjo Evropske agencije za okolje vzpostavi osrednjo podatkovno zbirko EU o privzetih vrednostih za intenzivnost emisij iz člena 5(2), točka (a)(i).
2. Komisija zagotovi vzdrževanje, posodabljanje in stalni razvoj podatkovne zbirke iz odstavka 1, pri čemer upošteva razvoj najsodobnejše tehnologije v prometnem sektorju in novih metodoloških pristopov za izračun emisij toplogrednih plinov.
3. Dostop do podatkovne zbirke iz odstavka 1 za iskanje ali uporabo privzetih vrednosti za intenzivnost emisij je javen in brezplačen.

Člen 7

Podatkovne zbirke in nabori podatkov o privzetih vrednostih za intenzivnost emisij toplogrednih plinov, ki jih upravljajo tretje osebe

1. Razvijalec podatkovne zbirke ali nabora podatkov iz člena 5(2), točka (a)(ii), pri Komisiji vloži vlogo za preverjanje tehnične kakovosti privzetih vrednosti za intenzivnost emisij toplogrednih plinov, vključenih v navedeno podatkovno zbirko ali nabor podatkov. Komisija ob pomoči Evropske agencije za okolje preveri tehnično kakovost v skladu z zahtevami iz členov 4 do 8 te uredbe.
2. Za namene uporabe splošnih podatkov v skladu s členom 5(2), točka (a)(ii), se uporabljajo samo podatkovne zbirke in nabori podatkov o privzetih vrednostih za intenzivnost emisij, ki so bili pri navedenem preverjanju tehnične kakovosti iz odstavka 1 ocenjeni pozitivno.
3. Preverjanje tehnične kakovosti se zahteva najpozneje 24 mesecev po datumu začetka uporabe te uredbe. Evidenca o pozitivni oceni tega preverjanja kakovosti velja dve leti.
4. Komisija sprejme izvedbene akte v skladu s členom 17 za dopolnitev te uredbe z določitvijo pravil in pogojev za izvedbo preverjanja tehnične kakovosti iz odstavka 1.

Člen 8

Osrednja podatkovna zbirka EU o privzetih faktorjih emisij toplogrednih plinov

1. Komisija ob pomoči Evropske agencije za okolje vzpostavi osrednjo podatkovno zbirko EU o privzetih faktorjih emisij toplogrednih plinov iz člena 5(2), točka (b).
2. Komisija ob pomoči Evropske agencije za okolje zagotovi vzdrževanje, posodabljanje in stalni razvoj zbirke podatkov iz odstavka 1, pri čemer upošteva razvoj najsodobnejše tehnologije v prometnem sektorju in novih metodoloških pristopov za izračun emisij toplogrednih plinov.
3. Dostop do podatkovne zbirke iz odstavka 1 za iskanje ali uporabo privzetih emisijskih faktorjev toplogrednih plinov za nosilce energije v prometu je javen in brezplačen.

POGLAVJE IV

IZHODNI PODATKI IN PREGLEDNOST

Člen 9

Določitev izhodnih podatkov o emisijah toplogrednih plinov iz prevoznih storitev

1. Izhodni podatki se določijo na podlagi referenčne metodologije in vhodnih podatkov v skladu s členi 4 do 8 te uredbe.
2. Izhodni podatki se lahko pridobijo z orodji za izračun. Zunanja orodja za izračun izpolnjujejo zahteve iz člena 11.
3. Izhodni podatki vsebujejo najmanj skupno maso ekvivalenta ogljikovega dioksida (CO_{2e}) na prevozno storitev in, v zvezi z zadevno vrsto prevozne storitve, vsaj eno od naslednjih podatkovnih metrik:

- (a) masa CO₂e na tonski kilometer ali enakovredne enote za prevoz blaga;
 - (b) masa CO₂e na tono ali enakovredne enote za prevoz blaga skozi vozlišče;
 - (c) masa CO₂e na potniški kilometer ali enakovredne enote za prevoz potnikov;
 - (d) masa CO₂e na potnika ali enakovredne enote za prevoz potnikov skozi vozlišče.
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 16 za dopolnitev seznama metrik za izhodne podatke iz odstavka 3.

Člen 10

Sporočanje in preglednost

1. Zadevni subjekti razkrijejo izhodne podatke na jasn in nedvoumen način. Kadar zadevni subjekti razkrijejo izhodne podatke, v sporočilu, priloženem temu razkritju, navedejo naslednjo izjavo „Emisije toplogrednih plinov od izvora do vozila, izračunane v skladu z Uredbo [sklic na to uredbo] Evropskega parlamenta in Sveta“, vsaj v enem od uradnih jezikov EU in po možnosti v uradnem jeziku države članice, na ozemlju katere se storitev opravlja.
2. Kadar posrednik podatkov pridobi in razkrije izhodne podatke na podlagi ločenih dogovorov, se uporabljajo pravila iz odstavka 1 in člena 9(3). Pri razkrivanju izhodnih podatkov posrednik podatkov vključi sklic na vir teh podatkov.
3. Kadar se specifični podatki uporabljajo v smislu člena 5(1), imajo zadevni subjekti pravico to sporočiti kateri koli tretji osebi, če je bila uporaba specifičnih podatkov preverjena v skladu s členoma 12 in 13.
4. Zadevni subjekti lahko predložijo dokazila, v katerih utemeljijo, kako so bili izhodni podatki pridobljeni. Ta dokazila se pripravijo v skladu z zahtevami, določenimi v referenčni metodologiji iz člena 4(1), in:
 - (a) se uporabljajo kot podlaga za oceno preverjanja v skladu s členoma 12 in 13;
 - (b) na zahtevo pristojnega organa ali druge tretje osebe se dajo na voljo, če se uporabljajo ločeni pravni ali pogodbeni dogovori;
 - (c) kadar se preverjanje opravi v skladu s členoma 12 in 13, vključuje sklic na dokazilo o skladnosti iz člena 13(6) in kontaktne podatke organa za ugotavljanje skladnosti, ki je pripravil dokazilo o skladnosti;
 - (d) kadar se izhodni podatki določijo z uporabo zunanega orodja za izračun iz člena 9(2), vključujejo sklic na to orodje za izračun.
5. Izhodni podatki in dokazila iz odstavka 5 se pripravijo na jasn in nedvoumen način ter vsaj v enem od uradnih jezikov Unije. Kadar je mogoče, so na voljo v obliki spletne povezave, kode QR ali enakovrednega dokumenta.
6. Osební podatki se obdelujejo v skladu z Uredbo (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta⁶⁵.

⁶⁵ Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) ([UL L 119, 4.5.2016, str. 1](#)).

7. Vsak prejemnik izhodnih podatkov in dokazil iz odstavka 5 sprejme ukrepe za zagotovitev zaupnosti ustreznih poslovnih podatkov, ki se obdelujejo in sporočajo v skladu s to uredbo, ter zagotovi, da se do teh podatkov lahko dostopa ter da se lahko obdelujejo in razkrivajo le, kadar je to dovoljeno.

POGLAVJE V

DOPOLNILNI UKREPI

Člen 11

Certificiranje orodij za izračun

1. Zunanja orodja za izračun iz člena 9(2) certificira organ za ugotavljanje skladnosti iz člena 14.
2. Razvijalec orodja za izračun vloži vlogo pri organu za ugotavljanje skladnosti, ki oceni skladnost orodja za izračun z zahtevami iz členov 4 do 9. V primeru pozitivne ocene organ za ugotavljanje skladnosti izda certifikat o skladnosti orodja za izračun s to uredbo. V primeru negativne ocene organ za ugotavljanje skladnosti vložniku predloži razloge za negativno oceno.
3. Zadevni organ za ugotavljanje skladnosti ohranja posodobljen seznam orodij za izračun, ki jih je certificiral in za katera je certifikat umaknil ali začasno preklical. Ta seznam javno objavi na svojem spletišču, katerega naslov nemudoma sporoči Komisiji.
4. Certifikat velja dve leti.
5. Komisija na svojem uradnem spletišču objavi seznam vseh orodij za izračun, ki so certificirana v skladu z odstavkom 1 in odstavkom 2.
6. Komisija sprejme izvedbene akte v skladu s členom 17, v katerih določi pravila o certificiranju orodij za izračun in povezanem certifikatu o skladnosti, vključno s pravili o podaljšanju, začasnem preklicu in odvzemu certifikata.

POGLAVJE VI

PREVERJANJE PODATKOV O EMISIJAH TOPLOGREDNIH PLINOV IN POSTOPKI IZRAČUNA

Člen 12

Obseg preverjanja

1. Pri izhodnih podatkih iz člena 9 se preveri njihova skladnost z zahtevami iz členov 4 do 9 te uredbe.

2. Zahteve glede preverjanja iz odstavka 1 se uporabljajo za zadevne subjekte iz člena 2, razen za mala in srednja podjetja iz Priporočila Komisije 2003/361/ES⁶⁶. Mala in srednja podjetja se lahko preverijo, če sama tako zahtevajo.

Člen 13

Dejavnosti in postopek preverjanja

1. Organ za ugotavljanje skladnosti iz člena 14 preveri zanesljivost, verodostojnost, skladnost in točnost izhodnih podatkov, ki jih razkrije zadevni subjekt.
2. Preverjanje se izvede v skladu z zahtevami iz členov 4 do 9 in na podlagi dokazil iz člena 10(5). To preverjanje se nanaša na:
 - (a) uporabljeno metodologijo izračuna;
 - (b) vire vhodnih podatkov, uporabljenih za izračun;
 - (c) pravilnost opravljenega izračuna;
 - (d) uporabljene metrike.
3. Kadar se uporabljajo zunanja orodja za izračun, organ za ugotavljanje skladnosti upošteva njihov certifikat o skladnosti iz člena 11.
4. Kadar se pri oceni preverjanja ugotovijo nepravilni izračuni ali neskladnost s členi 4 do 9 te uredbe, organ za ugotavljanje skladnosti o tem pravočasno obvesti zadevni subjekt. Navedeni subjekt nato popravi izračun ali odpravi neskladnosti, da omogoči zaključek postopka preverjanja.
5. Zadevni subjekt organu za ugotavljanje skladnosti predloži vse dodatne informacije, ki mu omogočajo izvajanje postopkov verifikacije. Organ za ugotavljanje skladnosti lahko med postopkom preverjanja preveri zanesljivost podatkov in izračunov.
6. Organ za ugotavljanje skladnosti po zaključku preverjanja po potrebi pripravi dokazilo o skladnosti, ki potrjuje, da so izhodni podatki skladni z ustreznimi zahtevami iz te uredbe.
7. Zadevni organ za ugotavljanje skladnosti sestavi in posodablja seznam subjektov, ki so bili preverjeni v skladu z odstavki 1 do 6. Organ za ugotavljanje skladnosti vsako leto do 31. marca Komisijo uradno obvesti o navedenem seznamu.
8. Kadar drugi predpisi Unije določajo posebna pravila za oceno preverjanja izhodnih podatkov, se ta pravila obravnavajo enakovredno, če je ocena preverjanja pridobljena v skladu s to uredbo.
9. Komisija sprejme izvedbene akte v skladu s členom 17, v katerih določi podrobna pravila o preverjanju izhodnih podatkov in s tem povezanih dokazil o skladnosti. Ta pravila vključujejo določbe v zvezi z dokazili iz člena 10(5) in pravicami do sporočanja, povezanimi z uporabo specifičnih podatkov iz člena 10(4).

⁶⁶ Priporočilo Komisije 2003/361/EC z dne 6. maja 2003 v zvezi z opredelitvijo malih in srednjih podjetij ([UL L 124, 20.5.2003, str. 36](#)).

AKREDITACIJA

Člen 14

Organi za ugotavljanje skladnosti

1. Organi za ugotavljanje skladnosti so akreditirani za izvajanje dejavnosti preverjanja ali certificiranja iz členov 11, 12 in 13.
2. Organ za ugotavljanje skladnosti je neodvisen od subjekta, ki vloži vlogo za preverjanje ali certificiranje iz členov 11, 12 in 13.
3. Organ za ugotavljanje skladnosti, njegovo najvišje vodstvo in osebje, odgovorno za izvajanje nalog preverjanja, ne opravljajo nobene dejavnosti, ki bi lahko bila v nasprotju z njihovo neodvisnostjo presoje ali integriteto v zvezi z dejavnostmi preverjanja ali certificiranja.
4. Organ za ugotavljanje skladnosti in njegovo osebje izvajata dejavnosti preverjanja ali certificiranja z največjo strokovno neoporečnostjo in potrebno tehnično usposobljenostjo ter brez pritiskov in spodbud, zlasti finančnih, ki bi lahko vplivali na njuno presojo ali rezultate njihovih dejavnosti preverjanja, zlasti kar zadeva osebe ali skupine oseb, za katere so rezultati navedenih dejavnosti pomembni.
5. Organ za ugotavljanje skladnosti ima strokovno znanje, opremo in infrastrukturo, ki so potrebni za izvajanje dejavnosti preverjanja ali certificiranja, v zvezi s katerimi je bil akreditiran.
6. Osebje organa za ugotavljanje skladnosti je zavezano upoštevanju poklicne skrivnosti glede vseh informacij, pridobljenih pri izvajanju nalog preverjanja in certificiranja.
7. Kadar organ za ugotavljanje skladnosti za določene naloge, povezane s preverjanjem ali certificiranjem, sklene pogodbo s podizvajalci ali navedene naloge prenese na pomožno telo, prevzame polno odgovornost za naloge, ki jih izvajajo podizvajalci ali podrejene družbe, ne glede na njihov sedež, vključno z ocenjevanjem in spremljanjem usposobljenosti podizvajalca ali odvisne družbe ter dela, ki ga ti izvajajo.

Člen 15

Postopki akreditacije

1. Organe za ugotavljanje skladnosti iz člena 14(1) akreditira nacionalni akreditacijski organ v skladu s poglavjem II Uredbe (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta.
2. Vsaka država članica imenuje organ, ki ohranja posodobljen seznam akreditiranih organov za ugotavljanje skladnosti. Navedeni imenovani nacionalni organi ta seznam objavijo na uradnem spletišču vlade.
3. Nacionalni akreditacijski organ vsako leto do 31. marca Komisijo uradno obvesti o seznamu akreditiranih organov za ugotavljanje skladnosti, skupaj z vsemi ustreznimi kontaktnimi podatki.

4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 16 za dopolnitev te uredbe z določitvijo dodatnih metod in meril za akreditacijo organov za ugotavljanje skladnosti.

POGLAVJE VIII

DELEGIRANA IN IZVEDBENA POOBLASTILA

Člen 16

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se na Komisijo prenese pod pogoji iz tega člena.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 4(4) in (5), člena 9(4) ter člena 15(4) se prenese na Komisijo za nedoločen čas od [*Urad za publikacije: vstaviti datum: začetek veljavnosti te uredbe*].
3. Prenos pooblastila iz člena 4(4) in (5), člena 9(4) ter člena 15(4) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne veljati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 4(4) in (5), člena 9(4) ter člena 15(4), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotujeta v roku [dveh mesecev] od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 17

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicu na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

POGLAVJE IX

KONČNE DOLOČBE

Člen 18

Poročanje in pregled

Komisija izvede oceno te uredbe glede na cilje, za katere si prizadeva, ter Evropskemu parlamentu in Svetu do [Urad za publikacije: vstaviti datum: 5 let po začetku uporabe Uredbe].

Člen 19

Začetek veljavnosti in uporaba

1. Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
2. Uporablja se od [Urad za publikacije: vstaviti datum: 42 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe].
3. Vendar se člen 4(4) do (6), člen 7(4), člen 9(4), člen 11(6), člen 13(9) in člen 15(4) uporabljajo od datuma začetka veljavnosti te uredbe.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Strasbourgu,

*Za Evropski parlament
predsednica*

*Za Svet
predsednik*

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

Kazalo

1.	FRAMEWORK OF THE PROPOSAL/INITIATIVE	4
1.1.	Title of the proposal/initiative	4
1.2.	Policy area(s) concerned	4
1.3.	The proposal/initiative relates to:	4
1.4.	Objective(s)	4
1.4.1.	General objective(s)	4
1.4.2.	Specific objective(s)	4
1.4.3.	Expected result(s) and impact	4
1.4.4.	Indicators of performance	5
1.5.	Grounds for the proposal/initiative	5
1.5.1.	Requirement(s) to be met in the short or long term including a detailed timeline for roll-out of the implementation of the initiative	5
1.5.2.	Added value of Union involvement (it may result from different factors, e.g. coordination gains, legal certainty, greater effectiveness or complementarities). For the purposes of this point 'added value of Union involvement' is the value resulting from Union intervention which is additional to the value that would have been otherwise created by Member States alone.	5
1.5.3.	Lessons learned from similar experiences in the past	5
1.5.4.	Compatibility with the Multiannual Financial Framework and possible synergies with other appropriate instruments	6
1.5.5.	Assessment of the different available financing options, including scope for redeployment	6
1.6.	Duration and financial impact of the proposal/initiative	7
1.7.	Management mode(s) planned	7
2.	MANAGEMENT MEASURES	8
2.1.	Monitoring and reporting rules	8
2.2.	Management and control system(s)	8
2.2.1.	Justification of the management mode(s), the funding implementation mechanism(s), the payment modalities and the control strategy proposed	8
2.2.2.	Information concerning the risks identified and the internal control system(s) set up to mitigate them	8
2.2.3.	Estimation and justification of the cost-effectiveness of the controls (ratio of "control costs ÷ value of the related funds managed"), and assessment of the expected levels of risk of error (at payment & at closure)	8
2.3.	Measures to prevent fraud and irregularities	9

3.	ESTIMATED FINANCIAL IMPACT OF THE PROPOSAL/INITIATIVE.....	10
3.1.	Heading(s) of the multiannual financial framework and expenditure budget line(s) affected.....	10
3.2.	Estimated financial impact of the proposal on appropriations.....	11
3.2.1.	Summary of estimated impact on operational appropriations.....	11
3.2.2.	Estimated output funded with operational appropriations	14
3.2.3.	Summary of estimated impact on administrative appropriations.....	15
3.2.4.	Compatibility with the current multiannual financial framework.....	17
3.2.5.	Third-party contributions	17
3.3.	Estimated impact on revenue	18

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga/pobude

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o obračunavanju emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev

1.2. Zadevna področja

Mobilnost in promet

1.3. Ukrep, na katerega se predlog/pobuda nanaša

☒ Nov ukrep

☐ Nov ukrep na podlagi pilotnega projekta / pripravljalnega ukrepa⁶⁷

☐ Podaljšanje obstoječega ukrepa

☐ Združitev ali preusmeritev enega ali več ukrepov v drug/nov ukrep

1.4. Cilji

1.4.1. Splošni cilji

Splošni cilj te uredbe je spodbuditi spremembe v vedenju med podjetji in uporabniki, da bi se zmanjšale emisije toplogrednih plinov iz prevoznih storitev z uvedbo in uporabo primerljivih in zanesljivih podatkov o emisijah toplogrednih plinov. Ta pobuda bo prispevala k cilju trajnostnega razvoja št. 13 („Sprejeti nujne ukrepe za boj proti podnebnim spremembam in njihovim posledicam“), cilju trajnostnega razvoja št. 7 („Vsem zagotoviti dostop do cenovno sprejemljivih, zanesljivih, trajnostnih in sodobnih virov energije“) in cilju trajnostnega razvoja št. 12 („Zagotoviti trajnostne načine porabe in proizvodnje“).

1.4.2. Specifični cilji

Specifična cilja Uredbe sta:

zagotoviti primerljivost rezultatov obračunavanja emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev in

olajšati uporabo obračunavanja emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev v poslovni praksi.

1.4.3. Pričakovani rezultati in posledice

Navedite, kakšne učinke naj bi imel(-a) predlog/pobuda za upravičence/ciljne skupine.

Pričakuje se, da bo predlog izboljšal primerljivost podatkov o emisijah toplogrednih plinov, ki se izmenjujejo v prometni verigi. To bo posledica uporabe skupne referenčne metodologije, točnih vhodnih podatkov ter nedvoumnega in jasnega sporočanja.

Predlog naj bi tudi povečal uporabo obračunavanja emisij toplogrednih plinov s strani gospodarskih subjektov in drugih zadevnih subjektov, da se zmanjšajo emisije toplogrednih plinov iz prevoznih storitev.

⁶⁷

Po členu 58(2)(a) oz. (b) finančne uredbe.

1.4.4. Kazalniki smotrnosti

Navedite, s katerimi kazalniki se bodo spremljali napredek in dosežki.

Učinkovitost predlagane uredbe v zvezi s specifičnim ciljem 1 bo določena na podlagi kazalnikov, povezanih s primerljivostjo podatkov o toplogrednih plinih iz prevoznih storitev:

števila podatkovnih zbirk zunanjih privzetih vrednosti, ki so predmet preverjanja kakovosti, in

števila subjektov, katerih podatki in postopki se preverijo.

Učinkovitost predlagane uredbe v zvezi s specifičnim ciljem 2 bo določena na podlagi kazalnikov, povezanih z uporabo obračunavanja emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev:

števila podjetij, ki obračunavajo emisije toplogrednih plinov iz prevoznih storitev na podlagi te uredbe,

števila subjektov, katerih tehnična orodja za izračun se certificirajo,

uporabe privzetih vrednosti iz osrednjih podatkovnih zbirk (dostop do spletišč in zahteve) in

števila subjektov, ki uporabljajo orodja za certificiranje.

1.5. Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1. *Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno, vključno s podrobno časovnico za uvajanje ustreznih ukrepov za izvajanje pobude*

Pobuda bo zagotovila usklajen regulativni okvir za obračunavanje emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev in posebna pravila za spodbujanje njihove uporabe v celotni multimodalni prevozni verigi. Vključuje:

skupno referenčno metodologijo iz standarda EN ISO 14083, ki zagotavlja, da se izračun emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev izvaja na standardiziran način v celotnem prometnem sektorju;

usklajen pristop za vhodne podatke s spodbujanjem uporabe specifičnih podatkov, omogočanjem modeliranih podatkov, povečanjem zanesljivosti, dostopnosti in ustreznosti privzetih vrednosti (privzete vrednosti za intenzivnost emisij in emisijske faktorje toplogrednih plinov) ter zmanjševanjem razlik med nacionalnimi, regionalnimi in sektorskimi nabori podatkov;

ustrezne metrike za pridobivanje in izmenjavo podatkov o emisijah toplogrednih plinov ter skupna pravila o sporočanju in preglednosti rezultatov obračunavanja emisij;

podporo pri izvajanju te pobude v različnih segmentih prometa;

skupen, sorazmeren in zanesljiv sistem preverjanja za informacije o emisijah toplogrednih plinov, ki nastanejo pri prevoznih storitvah, in za postopke izračuna, na katerih taki podatki temeljijo;

pravila v zvezi z razvojem in uporabo tehničnih orodij za izračun emisij.

Vse te določbe bi se morale v celoti začeti uporabljati 42 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe.

Ta ocena finančnih posledic zakonodajnega predloga se posebej nanaša na razvoj in upravljanje skupnega okolja privzetih vrednosti v okviru usklajenega pristopa za vhodne podatke. Te naloge bo izvajala Evropska agencija za okolje (EEA) ob podpori programa Obzorje Evropa (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). Podrobna pravila v zvezi z zagotavljanjem podatkov bodo določena v ustreznih delegiranih aktih in prihodnjih sporazumih z Evropsko agencijo za okolje. Vloga Evropske agencije za okolje bo:

razvijanje in vzdrževanje osrednje podatkovne zbirke privzetih vrednosti za intenzivnost emisij;

vzpostavitev podatkovne zbirke o faktorjih emisije toplogrednih plinov in

preverjanje kakovosti podatkovnih zbirk faktorjev intenzivnosti emisij tretjih oseb.

- 1.5.2. *Dodana vrednost ukrepanja Unije (ki je lahko posledica različnih dejavnikov, npr. boljšega usklajevanja, pravne varnosti, večje učinkovitosti ali dopolnjevanja). Za namene te točke je „dodana vrednost ukrepanja Unije“ vrednost, ki izhaja iz ukrepanja Unije in predstavlja dodatno vrednost poleg tiste, ki bi jo sicer ustvarile države članice same.*

Razlogi za ukrepanje na evropski ravni (predhodno):

Z zagotavljanjem harmoniziranih pravil za obračunavanje emisij toplogrednih plinov na ravni prevoznih storitev je ta pobuda zlasti pomembna za čezmejni prevoz med državami članicami EU. Te ravni usklajevanja, povezanega z metodološkimi izbirami, vhodnimi podatki in skupnimi pravili za preverjanje, ni mogoče učinkovito doseči po vsej EU z ukrepanjem posameznih držav članic.

Pričakovana ustvarjena dodana vrednost Unije (naknadno):

Na splošno ima prometni sektor EU močno čezmejno razsežnost, saj ima pomembno vlogo pri prostem pretoku ljudi in blaga na notranjem trgu EU. Učinkovite prevozne storitve so ključne za zadovoljitev povpraševanja uporabnikov prevoza, podporo rasti gospodarstva EU in ohranjanje življenjskega sloga državljanov. Hkrati je treba opozoriti na izzive, povezane z vplivi prometa na okolje, ki še vedno naraščajo, predvsem zaradi povečanja tovarnega in potniškega prometa v evropskem omrežju. Ta uredba je zato zasnovana kot dejavnik, ki prometni skupnosti omogoča lažji zeleni prehod. Pobuda bo prispevala k ustvarjanju enakih konkurenčnih pogojev za obračunavanje emisij toplogrednih plinov med vsemi segmenti in načini prevoza ter v nacionalnih omrežjih. Z zagotavljanjem večje preglednosti uspešnosti prevoznih storitev in podpiranjem uporabe podatkov o emisijah toplogrednih plinov za sprejemanje posebnih odločitev glede prevoza bo to pripomoglo k ustvarjanju spodbud za bolj trajnostne rešitve in inovacije. Učinek vsakega nacionalnega pristopa pri doseganju teh ciljev bi bil ravno nasproten od pričakovanega, saj bi pomenil veliko tveganje za različne zahteve ter nedosledne metodologije in podatke. Ti različni nacionalni pristopi bi povečali stroške in ustvarili nepotrebno breme za podjetja, ki poslujejo v različnih državah članicah.

- 1.5.3. *Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti*

CountEmissins EU je nova pobuda, ki temelji na različnih prizadevanjih Evropske komisije in industrije za usklajen metodološki okvir. Med letoma 2011 in 2019 so bili v okviru dveh zaporednih projektov, ki ju je financirala EU, in sicer sedmega okvirnega programa – ogljični odtis tovarnega prometa (COFRET) in programa Obzorje 2020 – mreža za logistiko pri obračunavanju in zmanjševanju emisij

(LEARN), obravnavani izračun emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev, poročanje o navedenih emisijah in njihovo preverjanje, da bi razvili globalno metodo. S temi prizadevanji se je začelo usklajeno ukrepanje za vzpostavitev celovitega in prilagojenega standarda na ravni Mednarodne organizacije za standardizacijo (ISO). Ta novi standard, imenovan ISO 14083, je Mednarodna organizacija za standardizacijo objavila marca 2023, Evropski odbor za standardizacijo pa je kot enakovreden evropski standard objavil EN ISO 14083:2023. Med drugim temelji na evropskem standardu EN 16258:2012 in Protokolu o toplogrednih plinih.

Posebne metodologije za obračunavanje emisij toplogrednih plinov obstajajo tudi v različnih segmentih prometnega sektorja, zlasti v tovornem prometu. Pogosto so del širših programov, namenjenih okolju prijaznejšemu prometu, ali drugih pobud, ki spodbujajo učinkovite in nizkoogljične prevozne dejavnosti. Ti vključujejo na primer okvir Sveta za globalne emisije iz logistike (GLEC), ki ga vodi industrija, javno-zasebni program ZDA SmartWay in program sodelovanja na področju logistike v najpomembnejših sektorjih med nizozemsko vlado in podjetji.

Poleg tega obstajajo številne metode in zahteve za obračunavanje emisij, specifične za posamezne načine prevoza, ki so jih razvile industrije same ali pa so jih javni organi uvedli kot del posebnih zakonodajnih okvirov. Na primer na področju pomorstva obstaja delovna skupina za čisti tovor, ki je pobuda med podjetji za pomorski prevoz v zabojnikih. Poleg tega je Mednarodna pomorska organizacija (IMO) sprejela obvezen sistem za zbiranje podatkov o kurilnem olju (DCS) za mednarodni ladijski promet, ki od plovil zahteva, da zbirajo ustrezne podatke in jih sporočajo v skupno podatkovno zbirko. V zvezi z letalstvom shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo (CORSIA), ki jo je razvila Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO), določa metodo za izračun emisij CO₂ na ravni leta. Mednarodna organizacija civilnega letalstva in Mednarodno združenje letalskih prevoznikov (IATA) sta vzpostavila tudi standarde za letalski sektor, ki podrobneje določajo, kako je treba poročati o emisijah na potnika in na tono tovora.

Na nacionalni ravni francoski prometni zakonik zahteva, da vsi subjekti, ki ponujajo prevozne storitve na trgu (tovorne in potniške, vključno z vsemi načini prevoza), na podlagi posebne metodologije izračunajo emisije toplogrednih plinov za vsako storitev, ki se začne in/ali konča v Franciji. Francoski prometni zakonik določa tudi, da je treba informacije o emisijah sporočiti zadevnim stranem, kar je edina obvezna zahteva te vrste v EU.

1.5.4. Skladnost z večletnim finančnim okvirom in možne sinergije z drugimi ustreznimi instrumenti

Predlagana uredba je ključni rezultat sporočila Komisije o strategiji za trajnostno in pametno mobilnost, ki določa vizijo EU za prometni sistem prihodnosti. V strategiji je bilo napovedano, da Komisija načrtuje vzpostavitev okvira EU za usklajeno merjenje emisij iz prometa in logistike (v skladu z vodilnim področjem 5 – Oblikovanje cen ogljika in zagotavljanje boljših spodbud za uporabnike).

Uredba bo ustvarila sinergije z drugimi deli regulativnega okvira EU, ki obravnavajo okvire za zmanjšanje emisij, standarde za goriva in emisije, večjo preglednost za uporabnike in večje pravice potrošnikov. Ta razmerja se načeloma nanašajo na uporabo vhodnih podatkov in metod obračunavanja emisij ter zahteve v zvezi z nedvoumnim sporočanjem emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev. Te

vključujejo zlasti: Uredbo (EU) 2015/757, direktive 2003/87/ES, COM(2021) 550, COM(2022) 222, COM(2021) 561 in COM(2021) 562, uredbi (EU) 2019/1242 in (EU) 2019/631 ter Direktivo 2005/29/ES.

Predlog je skladen z večletnim finančnim okvirom. Za naloge, dodeljene Evropski agenciji za okolje, bo potreben sporazum o prispevku, ki bo zajemal začetno obdobje izvajanja Uredbe do leta 2027, nato pa bo treba dolgoročno dodeliti sredstva za vzdrževanje in posodabljanje privzetih podatkovnih zbirk ter organizacijo preverjanja kakovosti za tretje ponudnike podatkovnih zbirk.

1.5.5. Ocena različnih razpoložljivih možnosti financiranja, vključno z možnostmi za prerazporeditev

Velika večina proračunskih posledic tega predloga je obravnavana v tej oceni finančnih posledic zakonodajnega predloga. V zvezi z odhodki so posebne proračunske posledice te pobude omejene na odobritve za človeške vire in potreben razvoj informacijskega sistema za podporo oblikovanju in vzdrževanju podatkovnih zbirk ter preverjanju kakovosti zbirk podatkov s strani tretjih oseb. To so nove naloge Evropske agencije za okolje, ki bodo postopoma postale stalne, obstoječe naloge pa se ne bodo zmanjšale ali delno opustile. Potreba po dodatnih virih po obdobju vzpostavitve, tj. od leta 2028 naprej, se bo obravnavala v okviru prihodnje ocene virov Evropske agencije za okolje in se bo krila s subvencijo EU Agenciji (z izravnalnim zmanjšanjem, če je ustrezno, načrtovane porabe v okviru programa LIFE ali drugih ustreznih proračunskih vrstic za financiranje Evropske agencije za okolje), brez poseganja v prihodnji sporazum o večletnem finančnem okviru.

1.6. Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic

☐ **Časovno omejeno**

- ☐ od [D. MMMM] LLLL do [D. MMMM] LLLL,
- ☐ finančne posledice med letoma LLLL in LLLL za odobritve za prevzem obveznosti ter med letoma LLLL in LLLL za odobritve plačil.
- ☒ Časovno neomejeno
- izvajanje z obdobjem uvajanja med letoma 2025 in 2027,
- ki mu sledi izvajanje v celoti, ko bodo naloge vključene v novi mandat Evropske agencije za okolje.

1.7. Načrtovani načini izvrševanja proračuna⁶⁸

☐ **Neposredno upravljanje** – Komisija:

- ☐ z lastnimi službami, vključno s svojim osebjem v delegacijah Unije,
- ☐ prek izvajalskih agencij.

☐ **Deljeno upravljanje** z državami članicami.

☒ **Posredno upravljanje**, tako da se naloge izvrševanja proračuna poverijo:

- ☐ tretjim državam ali organom, ki jih te imenujejo,

⁶⁸ Pojasnila o načinih izvrševanja proračuna in sklici na finančno uredbo so na voljo na spletišču BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- ☐ mednarodnim organizacijam in njihovim agencijam (navedite),
- ☐ EIB in Evropskemu investicijskemu skladu,
- ☒ organom iz členov 70 in 71 finančne uredbe,
- ☐ subjektom javnega prava,
- ☐ subjektom zasebnega prava, ki opravljajo javne storitve, kolikor imajo ti subjekti ustrezna finančna jamstva,
- ☐ subjektom zasebnega prava države članice, ki so pooblaščen za izvajanje javno-zasebnih partnerstev in ki imajo ustrezna finančna jamstva,
- ☐ organom ali osebam, ki so pooblaščen za izvajanje določenih ukrepov SZVP na podlagi naslova V PEU in opredeljenim v zadevnem temeljnem aktu.
- *Pri navedbi več kot enega načina upravljanja je treba to natančneje obrazložiti v oddelku „opombe“.*

Opombe

n. r.

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

Navedite pogostost in pogoje.

Komisija bo na splošno odgovorna za izvajanje predlagane uredbe ter za poročanje Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju in skladnosti.

Evropska agencija za okolje bo redno poročala o izvajanju sporazumov o prispevkih in z njimi povezanih ukrepov.

Zbiranje podatkov se zahteva iz različnih virov, tudi od organov držav članic. Dejavnosti zbiranja podatkov usklajuje Evropska agencija za okolje.

Službe Komisije bodo spremljale izvajanje in učinkovitost te pobude s številnimi ukrepi in sklopom temeljnih kazalnikov, s katerimi se bo meril napredek pri doseganju ciljev. Pet let po datumu začetka izvajanja zakonodaje bi morale službe Komisije izvesti oceno, da bi preverile, v kolikšni meri so bili doseženi cilji pobude.

2.2. Upravljavski in kontrolni sistemi

2.2.1. *Utemeljitev načinov upravljanja, mehanizmov financiranja, načinov plačevanja in predlagane strategije kontrol*

Komisiji bo Evropska agencija za okolje pomagala pri izvajanju določb Uredbe, zlasti v zvezi z razvojem in vzdrževanjem osrednje zbirke podatkov o privzetih vrednostih intenzivnosti emisij toplogrednih plinov, vzpostavitvijo podatkovne zbirke emisijskih faktorjev toplogrednih plinov in preverjanjem kakovosti zbirk podatkov tretjih oseb. Evropska agencija za okolje je najprimernejša za izvajanje teh nalog na ravni EU, saj zahteva visoko strokovno znanje na področju upravljanja in usklajevanja okoljskih podatkov ter poglobljeno razumevanje zapletenih tehničnih zadev, povezanih z emisijami toplogrednih plinov iz prevoznih storitev, kar upravičuje posredni način upravljanja. S strategijami kontrole GD za mobilnost in promet se bo spremljalo izvajanje Uredbe in njeni rezultati. GD za okolje, v okviru svojega nadzora nad decentraliziranimi subjekti, in Evropska agencija za okolje bosta uporabljala svoje strategije kontrole.

2.2.2. *Podatki o ugotovljenih tveganjih in vzpostavljenih sistemih notranjih kontrol za njihovo zmanjševanje*

Medtem ko bo Komisija na splošno odgovorna za izvajanje predlagane uredbe ter za poročanje Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju in skladnosti, bo Evropska agencija za okolje odgovorna za izvajanje opredeljenih nalog in delovanja ter za izvajanje svojega okvira notranje kontrole. Treba bo razviti informacijska orodja in module ter zagotoviti preverjanje kakovosti podatkovnih zbirk tretjih oseb.

Evropska agencija za okolje, ki je avtonomen organ EU, je odgovorna za vzpostavitev ustreznih kontrolnih sistemov za zagotavljanje skladnosti s petimi cilji notranje kontrole, in sicer z zakonitostjo in pravilnostjo, uspešnostjo svojega delovanja, preprečevanjem goljufij, varovanjem sredstev ter verodostojnim in poštenim poročanjem. Dodatna sredstva, ki so na voljo EGP, bodo krita s sistemom notranjega nadzora in obvladovanja tveganj Evropske agencije za okolje, ki je usklajen z ustreznimi mednarodnimi standardi in vključuje posebne kontrole za preprečevanje navzkrižja interesov in zagotavljanje zaščite prijaviteljev.

GD za okolje bo izvajal kontrole v zvezi z nadzorom Evropske agencije za okolje kot decentralizirane agencije. V zvezi z izvrševanjem dodatnega proračuna, ki ga je treba zagotoviti Evropski agenciji za okolje, niso ugotovljena posebna tveganja.

2.2.3. *Ocena in utemeljitev stroškovne učinkovitosti kontrol (razmerje „stroški kontrol ÷ vrednost z njimi povezanih upravljanih sredstev“) ter ocena pričakovane stopnje tveganja napake (ob plačilu in ob zaključku)*

Tveganje napake ob plačilu in zaključku naj bi ostalo pod 2 %.

Evropska agencija za okolje je v celoti odgovorna za izvrševanje svojega proračuna, GD za okolje pa je odgovoren za redno plačevanje prispevkov, ki jih določi proračunski organ. Pričakuje se, da dodatne naloge, ki izhajajo iz predlagane uredbe, ne bodo povzročile znatnih dodatnih kontrol. Zato se pričakuje, da bodo stroški kontrol za GD za mobilnost in promet (merjeni glede na vrednost upravljanih sredstev) in GD za okolje ostali stabilni.

2.3. **Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti**

Navedite obstoječe ali načrtovane preprečevalne in zaščitne ukrepe, npr. iz strategije za boj proti goljufijam.

Poleg kontrol, ki izhajajo iz zgoraj navedene strategije kontrol, ukrep pregledujeta Služba za notranjo revizijo kot notranji revizor Komisije in decentraliziranih agencij ter Evropsko računsko sodišče kot zunanji revizor institucij EU.

Sporazumi o prispevkih med Komisijo in Evropsko agencijo za okolje bodo vključevali posebne določbe za zagotovitev, da imajo revizorji in po potrebi preiskovalni organi (EJT, OLAF) neomejen dostop do potrebnih informacij. Vključevale bodo tudi potrebne določbe za zagotovitev, da je Komisija pravočasno obveščena o vseh vprašanjih, ki bi lahko ovirala izvajanje ukrepov.

Komisija ohranja trdno strategijo za boj proti goljufijam, ki se trenutno pregleduje. GD za mobilnost in promet/GD za okolje to dopolnjuje z lokalnimi strategijami za boj proti goljufijam, ki zajemajo dejavnosti, ki spadajo v njegovo pristojnost.

Evropska agencija za okolje, avtonomen organ EU, je odgovorna za vzdrževanje strategije za boj proti goljufijam in zagotavljanje zaščite interesov EU.

Predlagana uredba vsebuje določbe, ki so posebej namenjene preprečevanju goljufij in nepravilnosti. Organe za ugotavljanje skladnosti, odgovorne za preverjanje, bodo morali akreditirati nacionalni akreditacijski organi. Preverjanje podatkov o emisijah toplogrednih plinov in postopkov izračunavanja temelji na posebnih pravilih za ugotavljanje skladnosti, ki jih EU določi s sekundarno zakonodajo, opravi pa ga preveritelj, ki ga akreditirajo nacionalni akreditacijski organi, ki jih imenujejo države članice v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice

- Obstoječe proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka	dif./nedif. ⁶⁹	držav Efte ⁷⁰	držav kandidatk in potencialnih kandidat ⁷¹	drugih tretjih držav	drugi namenski prejemki
1	02 20 04 01	dif.	NE	NE	NE	NE

- Zahtevane nove proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka	dif./nedif.	držav Efte	držav kandidatk in potencialnih kandidat ⁷¹	drugih tretjih držav	drugi namenski prejemki
	[XX YY YY YY]		DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE

⁶⁹ Dif. = diferencirana sredstva / nedif. = nediferencirana sredstva.

⁷⁰ Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.

⁷¹ Države kandidatke in po potrebi potencialne kandidatke z Zahodnega Balkana.

3.2. Ocenjene finančne posledice predloga za odobritve

3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odobritve za poslovanje

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za poslovanje.
- ☒ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za poslovanje, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira	1	Enotni trg, inovacije in digitalno področje
--	---	---

GD za mobilnost in promet			Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	SKUPAJ
• Odobritve za poslovanje						
Proračunska vrstica 02 20 04 01	obveznosti	(1a)	0,600			0,600
	plačila	(2a)	0,200	0,200	0,200	0,600
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov ⁷²						
Proračunska vrstica		(3)				
Odobritve za GD <.....> za mobilnost in promet SKUPAJ	obveznosti	= 1a + 1b + 3	0,600			0,600
	plačila	= 2a + 2b + 3	0,200	0,2005	0,200	0,600

Potreba po dodatnih sredstvih za EGP od leta 2028 do leta 2050, ocenjena na 1 EPDČ (na voljo v celotnem navedenem obdobju) in 6,3 milijona EUR (za kritje stroškov v navedenem obdobju), se bo obravnavala v okviru tekočega ocenjevanja virov EGP in se bo krila s

⁷² Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

subvencijo EU Agenciji (z izravnalnim zmanjšanjem, če je ustrezno, načrtovane porabe v okviru programa LIFE ali drugih ustreznih proračunskih vrstic za financiranje EGP), brez poseganja v prihodnji sporazum o večletnem finančnem okviru.

• Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)	0,600			0,600
	plačila	(5)	0,200	0,200	0,200	0,600
• Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)				
Odobritve iz RAZDELKA 1 večletnega finančnega okvira	obveznosti	= 4 + 6	0,600			0,600
	plačila	= 5 + 6	0,200	0,200	0,200	0,600

Če ima predlog/pobuda posledice za več razdelkov za poslovanje, ponovite zgornji odsek:

• Odobritve za poslovanje SKUPAJ (vsi razdelki za poslovanje)	obveznosti	(4)								
	plačila	(5)								
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ (vsi razdelki za poslovanje)		(6)								
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 6 večletnega finančnega okvira SKUPAJ (referenčni znesek)	obveznosti	= 4 + 6								
	plačila	= 5 + 6								

Razdelek večletnega finančnega okvira	7	„Upravni odhodki“
--	----------	-------------------

Ta oddelek se izpolni s „proračunskimi podatki upravne narave“, ki jih je treba najprej vnesti v [Prilogo k oceni finančnih posledic zakonodajnega predloga](#) (Priloga 5 k Sklepu Komisije o notranjih pravilih za izvrševanje oddelka splošnega proračuna Evropske unije za Komisijo), ki se prenese v sistem DECIDE za namene posvetovanj med službami.

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)	SKUPAJ
GD za mobilnost in promet							
• Človeški viri							
• Drugi upravni odhodki							
GD <.....> SKUPAJ	odobritve						

Odobritve iz RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	(obveznosti skupaj = plačila skupaj)							
--	---	--	--	--	--	--	--	--

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	SKUPAJ
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	0,600			0,600
	plačila	0,200	0,200	0,200	0,600

Potreba po dodatnih sredstvih za EGP od leta 2028 do leta 2050, ocenjena na 1 EPDČ (na voljo v celotnem navedenem obdobju) in 6,3 milijona EUR (za kritje stroškov v navedenem obdobju), se bo obravnavala v okviru tekočega ocenjevanja virov EGP in se bo krila s

subvencijo EU Agenciji (z izravnalnim zmanjšanjem, če je ustrezno, načrtovane porabe v okviru programa LIFE ali drugih ustreznih proračunskih vrstic za financiranje EGP), brez poseganja v prihodnji sporazum o večletnem finančnem okviru.

3.2.2. Ocenjene realizacije, financirane z odobritvami za poslovanje

odobritve za prevzem obveznosti v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Cilji in realizacije			Leto N		Leto N+1		Leto N+2		Leto N+3		Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)						SKUPAJ	
	REALIZACIJE																	
	↓	vrsta ⁷³	povprečni stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število realizacij skupaj
SPECIFIČNI CILJ št. 1 ⁷⁴ ...																		
– realizacija																		
– realizacija																		
– realizacija																		
Seštevek za specifični cilj št. 1																		
SPECIFIČNI CILJ št. 2 ...																		
– realizacija																		
Seštevek za specifični cilj št. 2																		
SKUPAJ																		

⁷³ Realizacije so dobavljeni proizvodi in opravljene storitve (npr. število financiranih izmenjav študentov, število kilometrov novozgrajenih cest ...).

⁷⁴ Kakor je opisan v točki 1.4.2 „Specifični cilji ...“.

3.2.3. Povzetek ocenjenih posledic za upravne odobritve

- ☒ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za upravne zadeve.
- ☐ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za upravne zadeve, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N ⁷⁵	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)	SKUPAJ
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	--------

RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira								
Človeški viri								
Drugi upravni odhodki								
Seštevek za RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira								

Odobritve zunaj RAZDELKA 7⁷⁶ večletnega finančnega okvira								
Človeški viri								
Drugi upravni odhodki								
Seštevek za odobritve zunaj RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira								

SKUPAJ								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Potrebe po odobritvah za človeške vire in druge upravne odhodke se krijejo z odobritvami GD, ki so že dodeljene za upravljanje ukrepa in/ali so bile prerezporejene znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

⁷⁵ Leto N je leto začetka izvajanja predloga/pobude.

⁷⁶ Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

3.2.3.1. Ocenjene potrebe po človeških virih

- ☒ Za predlog/pobudo niso potrebni človeški viri.
- ☐ Za predlog/pobudo so potrebni človeški viri, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

ocena, izražena v ekvivalentu polnega delovnega časa

	Leto 2025	Leto 2026	Leto 20 27	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)		
• Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)							
20 01 02 01 (sedež in predstavništva Komisije)							
20 01 02 03 (delegacije)							
01 01 01 01 (posredne raziskave)							
01 01 01 11 (neposredne raziskave)							
Druge proračunske vrstice (navedite)							
• Zunanji sodelavci (v ekvivalentu polnega delovnega časa: EPDČ) ⁷⁷							
20 02 01 (PU, NNS, ZU iz splošnih sredstev)	0	0	0				
20 02 03 (PU, LU, NNS, ZU in MSD na delegacijah)							
XX 01 xx yy zz ⁷⁸	– na sedežu						
	– na delegacijah						
01 01 01 02 (PU, NNS, ZU za posredne raziskave)							
01 01 01 12 (PU, NNS, ZU za neposredne raziskave)							
Druge proračunske vrstice (navedite)							
SKUPAJ	0						

XX je zadevno področje ali naslov v proračunu.

Potrebe po človeških virih se krijejo z osebjem GD, ki je že dodeljeno za upravljanje ukrepa in/ali je bilo prerezporočeno znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

Opis nalog:

Uradniki in začasni uslužbenci	
Zunanji sodelavci	

⁷⁷ PU = pogodbeni uslužbenec; LU = lokalni uslužbenec; NNS = napoteni nacionalni strokovnjak; ZU = začasni uslužbenec; MSD = mladi strokovnjak na delegaciji.

⁷⁸ Dodatna zgornja meja za zunanje sodelavce v okviru odobritev za poslovanje (prej vrstice BA).

3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom

Predlog/pobuda:

- ☒ se lahko v celoti financira s prerazporeditvijo znotraj zadevnega razdelka večletnega finančnega okvira.

Ta ukrep se financira iz proračunske vrstice za podporo prometni politiki (02 20 04 01), ki med drugim podpira dejavnosti za razvoj in vzdrževanje skupnih informacijskih orodij in podatkovnih zbirk ter zbiranje potrebnih podatkov za prometni sektor. Potreba po dodatnih sredstvih od leta 2028 za EGP (1 EPDČ) bo obravnavana v okviru tekoče ocene virov EGP, brez poseganja v prihodnji sporazum o večletnem finančnem okviru.

- ☐ zahteva uporabo nedodeljene razlike do zgornje meje v zadevnem razdelku večletnega finančnega okvira in/ali uporabo posebnih instrumentov, kot so opredeljeni v uredbi o večletnem finančnem okviru;

Pojasnite te zahteve ter navedite zadevne razdelke in proračunske vrstice, ustrezne zneske in instrumente, ki naj bi bili uporabljeni.

- ☐ zahteva spremembo večletnega finančnega okvira.

Pojasnite te zahteve ter navedite zadevne razdelke in proračunske vrstice ter ustrezne zneske.

3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju

V predlogu/pobudi:

- ☒ ni načrtovano sofinanciranje tretjih oseb;
- ☐ je načrtovano sofinanciranje, kot je ocenjeno v nadaljevanju:

odobritve v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N ⁷⁹	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			Skupaj
Navedite organ, ki bo sofinanciral predlog/pobudo								
Sofinancirane odobritve SKUPAJ								

⁷⁹

Leto N je leto začetka izvajanja predloga/pobude.

3.3. Ocenjene posledice za prihodke

- ☒ Predlog/pobuda nima finančnih posledic za prihodke.
- ☐ Predlog/pobuda ima finančne posledice, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:
 - ☐ za lastna sredstva,
 - ☐ za druge prihodke.
 - navedite, ali so prihodki dodeljeni za odhodkovne vrstice ☐

v mio. EUR (na tri decimalna mesta
natančno)

Prihodkovna proračunska vrstica	Odobritve na voljo za tekoče proračunsko leto	Posledice predloga/pobude ⁸⁰					
		Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)	
Člen							

Za namenske prejemke navedite zadevne odhodkovne proračunske vrstice.

--

Druge opombe (npr. metoda/formula za izračun posledic za prihodke ali druge informacije).

⁸⁰ Pri tradicionalnih lastnih sredstvih (carine, prelevmani na sladkor) se navedejo neto zneski, tj. bruto zneski po odbitku 20 % stroškov pobiranja.