P9_TA(2024)0205

Rozliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 10 kwietnia 2024 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych (COM(2023)0441 – C9-0305/2023 – 2023/0266(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(C/2025/1313)

Parlament Europejski,

— uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2023)0441),

— uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 91 ust. 1 i art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C9-0305/2023),

— uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

— uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([1]),

— uwzględniając opinię Komitetu Regionów ([2]),

— uwzględniając art. 59 Regulaminu,

— uwzględniając wspólne posiedzenia Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz Komisji Transportu i Turystyki zgodnie z art. 58 Regulaminu,

— uwzględniając sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz Komisji Transportu i Turystyki (A9-0070/2024),

1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;

2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;

3. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

([1]) Dz.U. C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj.
([2]) Dotychczas nieopublikowana w *Dzienniku Urzędowym*.

P9_TC1-COD(2023)0266

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 10 kwietnia 2024 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/... w sprawie rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą, uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([1]),

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ([2]),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Wspieranie starań na rzecz większej zrównoważoności i efektywności unijnego systemu transportowego jest warunkiem wstępnym utrzymania stabilnej ścieżki prowadzącej do osiągnięcia neutralności klimatycznej ***najpóźniej*** do 2050 r. przy jednoczesnym należytym uwzględnieniu potrzeby ***zapewnienia sprawiedliwej i sprzyjającej włączeniu społecznemu transformacji,*** utrzymania stałego wzrostu ***w ramach ograniczeń planety i poprawy*** ~~i~~ konkurencyjności przemysłu europejskiego. **[Popr. 1]**

(2) Rozliczanie emisji gazów cieplarnianych jest stosowane w różnych sektorach gospodarki, w tym w transporcie, w celu ilościowego określenia danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych pochodzących z konkretnych rodzajów działalności przedsiębiorstw i osób fizycznych. Lepsze informowanie o wynikach usług transportowych jest potężnym narzędziem pod względem ***zmniejszania śladu węglowego zamówień publicznych,*** stwarzania dla użytkowników transportu odpowiednich zachęt do dokonywania bardziej zrównoważonych wyborów oraz pod względem wpływania na decyzje biznesowe organizatorów transportu i przewoźników. Wiarygodne i porównywalne dane dotyczące emisji gazów cieplarnianych stanowią podstawowy wymóg tworzenia tych zachęt, a tym samym stymulowania zmiany zachowań zarówno konsumentów, jak i przedsiębiorstw, aby możliwe było przyczynienie się do osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu ([3]) w dziedzinie transportu oraz Europejskiego prawa o klimacie. **[Popr. 2]**

(3) Pomimo rosnącego zainteresowania stron z sektora transportowego ogólny poziom korzystania z rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych jest nadal ograniczony. W większości przypadków użytkownicy nie uzyskują dokładnych informacji na temat wyników usług transportowych, a organizatorzy usług transportowych i przewoźnicy nie obliczają i nie ujawniają swoich emisji. Nieproporcjonalnie niskie wykorzystanie rozliczania emisji gazów cieplarnianych obserwuje się szczególnie wśród małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP), które stanowią zdecydowaną większość przedsiębiorstw oferujących usługi transportowe na rynku UE. ***MŚP mierzą się bowiem z nieproporcjonalnie większymi obciążeniami finansowymi i biurokratycznymi, gdy decydują się na rozliczanie swoich emisji gazów cieplarnianych.*** **[Popr. 3]**

(4) W 2011 r. Komisja Europejska przyjęła białą księgę w sprawie transportu ([4]), w której przedstawiono wizję przyszłości systemu transportowego UE i określono program polityczny mający na celu sprostanie przyszłym wyzwaniom w dziedzinie transportu, zwłaszcza potrzebie utrzymania i rozwoju mobilności oraz znacznego zmniejszenia śladu węglowego związanego z operacjami transportowymi i logistycznymi.

([1]) [Dz.U. C […] z […], s. […].]
([2]) [Dz.U. C […] z […], s. […].]
([3]) ~~Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejski Zielony Ład", COM(2019) 640 final.~~
([4]) Biała księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu"; COM(2011)0144 final.

(5) W ***komunikacie Komisji o*** Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności z grudnia 2020 r. ([5]) mowa jest o zachętach do wyboru najbardziej zrównoważonych możliwości transportu w obrębie poszczególnych rodzajów transportu i między nimi***, z silnym naciskiem na przejście na transport kolejowy, zarówno pasażerski, jak i towarowy, w tym konkretne cele dla obu tych rodzajów transportu jako konkretny wkład w rolę sektora transportu w osiągnięciu wiążącego celu wynikającego z prawa Unii, określonego w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119*** ([6])***, a polegającego na zmniejszeniu do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych netto w Unii o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r., oraz celu polegającego na osiągnięciu neutralności klimatycznej całej gospodarki najpóźniej do 2050 r***. Zachęty te obejmują ustanowienie europejskich ram zharmonizowanego pomiaru emisji gazów cieplarnianych w transporcie i logistyce, z uwzględnieniem uznanych na świecie norm, które można by następnie wykorzystać w celu przedstawienia przedsiębiorstwom i użytkownikom końcowym szacunków dotyczących śladu węglowego wynikającego z ich wyborów oraz zwiększenia popytu ze strony użytkowników końcowych i konsumentów na bardziej zrównoważone rozwiązania w zakresie transportu i mobilności, ***w tym doręczania paczek,*** przy jednoczesnym unikaniu pseudoekologicznego marketingu. **[Popr. 4]**

(5a) Większość emisji gazów cieplarnianych związanych z transportem i logistyką powstaje podczas pracy pojazdu, produkcji nośnika energii i produkcji pojazdu. **[Popr. 5]**

(6) Ustanowienie zharmonizowanych zasad rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportu towarowego i pasażerskiego jest zatem właściwe, aby uzyskać porównywalne dane dotyczące emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych oraz uniknąć wprowadzających w błąd informacji na temat wyników tych usług, które to informacje byłyby efektem możliwości wyboru między różnymi metodami obliczania emisji i danymi wejściowymi. Przepisy te powinny zapewniać równe warunki działania między ***podmiotami działającymi w sektorze transportu z UE i z państw trzecich, różnymi*** rodzajami transportu, segmentami i sieciami krajowymi Unii. Powinny również wspomagać tworzenie zachęt dla ***podmiotów publicznych,*** przedsiębiorstw i ***innych*** klientów do zmiany zachowań służącej ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych dzięki upowszechnianiu i wykorzystywaniu porównywalnych i wiarygodnych danych dotyczących tych emisji. **[Popr. 6]**

(7) Niniejsze rozporządzenie ***powinno dawać ramy odniesienia dla ujawniania emisji gazów cieplarnianych: dobrowolnego, umownego lub wynikającego z obowiązków zapisanych w prawie Unii i prawie krajowym.*** Powinno udostępnić ramy odniesienia dla innych środków redukcji emisji, które mogą być dalej wprowadzane przez organy publiczne i przemysł, w tym w przypadku ustanawiania klauzul dotyczących przejrzystości emisji gazów cieplarnianych w umowach przewozu, dostarczania pasażerom lub klientom informacji na temat emisji gazów cieplarnianych związanych z opcją podróży lub dostawy lub ustalania związanych z klimatem kryteriów dotyczących zielonych zamówień publicznych. ***W przypadku handlu elektronicznego i doręczania paczek ułatwiłoby to wprowadzenie wymogu podawania – wraz z aktualnymi informacjami o szacowanej dacie doręczenia – ceny i emisji powiązanej z każdą z opcji.*** **[Popr. 7]**

(8) Pomimo korzyści wynikających ze zwiększonej przejrzystości w zakresie wyników usług transportowych obowiązkowe stosowanie niniejszego rozporządzenia wobec wszystkich podmiotów oferujących usługi transportowe na rynku unijnym byłoby nieproporcjonalne i prowadziłoby do nadmiernych kosztów i obciążeń. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie wyłącznie do tych podmiotów, które decydują się na obliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportu towarowego lub pasażerskiego rozpoczynających lub kończących się na terytorium Unii i na ujawnianie informacji na temat lub które są do tego zobowiązane na mocy innych odpowiednich systemów ustawodawczych i nieustawodawczych. W konsekwencji obejmuje to usługi, których punkt początkowy lub docelowy znajduje się w państwie trzecim. ***By zapewnić rozliczanie wszystkich odpowiednich usług transportowych oraz zagwarantować równe warunki działania dla podmiotów transportowych z Unii i z państw trzecich, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do usług transportowych rozpoczynających się i kończących się poza terytorium Unii, ale obejmujących przystanek w Unii w celu zabrania lub wysadzenia pasażerów lub załadunku lub rozładunku towarów.*** **[Popr. 8]**

(9) Niniejsze rozporządzenie ~~nie~~ powinno mieć ~~zastosowania~~***zastosowanie*** do pośredników w zakresie danych, takich jak pośrednicy oferujący usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej, ~~w przypadku gdy nie obliczają oni bezpośrednio informacji na temat~~***oraz do usług nawigacji cyfrowej i usług planowania tras podróży, jeżeli podają one informacje o*** emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, ~~a jedynie ujawniają~~***w tym gdy łączą*** informacje ~~na temat tych emisji~~***o emisjach*** przekazane przez zainteresowany podmiot lub inną odpowiednią osobę prawną lub fizyczną. ***Jeżeli pośrednicy w zakresie danych nie obliczają informacji o emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, a tylko ujawniają informacje o niej,*** w odpowiednich przepisach dotyczących komunikacji i przejrzystości w zakresie ujawnianych danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych należy ~~jednak~~ nałożyć na ~~pośredników w zakresie danych~~***nich*** wymóg zapewnienia porównywalności tych danych na rynku ***oraz między rodzajami transportu***. **[Popr. 9]**

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

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

(9a) Pośrednicy w zakresie danych oferujący cyfrowe usługi mobilności multimodalnej dają konsumentom szereg możliwości wyboru czasu podróży, jej kosztów i środka transportu. Ci pośrednicy w zakresie danych powinni również móc podawać konsumentom informacje o emisji gazów cieplarnianych z danej podróży. Dlatego zainteresowane podmioty lub inne odpowiednie osoby prawne lub fizyczne powinny być zobowiązane przekazywać te informacje pośrednikom w zakresie danych. **[Popr. 10]**

(10) Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania, w przypadku gdy obliczanie i ujawnianie emisji gazów cieplarnianych odbywa się w formie zagregowanej. Obejmuje to sytuacje, w których obowiązkowe ujawnianie informacji związanych ze środowiskiem na potrzeby sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju oraz ustanowienie rachunków środowiska do celów statystycznych wynika z innych przepisów unijnych, takich jak przepisy określone w dyrektywie w sprawie sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju ([7]) i rozporządzeniu w sprawie europejskich rachunków ekonomicznych środowiska ([8]). Informacje uzyskane na podstawie niniejszego rozporządzenia mogą natomiast przyczynić się do opracowania skonsolidowanych sprawozdań na temat emisji wymaganych na mocy innych mających zastosowanie przepisów prawa Unii, pod warunkiem że odpowiednie metodyki i zgromadzone dane będą wystarczająco zgodne.

(10a) Wszelkie oświadczenia składane na podstawie danych wyjściowych zgłoszonych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem powinny być w pełni zgodne z dyrektywą (UE) (…)/(…) w sprawie uzasadniania wyraźnych oświadczeń środowiskowych i informowania o nich (dyrektywa w sprawie oświadczeń środowiskowych), a także z dyrektywą (…)/(…) zmieniającą dyrektywy 2005/29/WE i 2011/83/UE w odniesieniu do wzmocnienia pozycji konsumentów w procesie transformacji ekologicznej przez lepsze informowanie i lepszą ochronę przed nieuczciwymi praktykami. **[Popr. 11]**

(11) Właściwa metoda obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych jest jednym z kluczowych aspektów zharmonizowanych ram unijnych określonych w niniejszym rozporządzeniu. Metoda ta powinna zapewniać, aby obliczenia emisji przeprowadzane w całym łańcuchu transportowym dostarczały porównywalnych i dokładnych danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych dzięki zastosowaniu jednego zestawu kroków metodologicznych. Należy w tej metodzie również odpowiednio uwzględnić potrzeby rynku transportowego, aby uniknąć niepotrzebnej złożoności, nadmiernego obciążenia i kosztów***, zwłaszcza dla MŚP,*** oraz aby była ona akceptowana przez zainteresowane strony. **[Popr. 12]**

(12) Normę EN ISO 14083:2023, opublikowaną ***przez Europejski KomitetNorma EN ISO 14083:2023, opublikowana*** przez Europejski Komitet Normalizacyjny ([9]) w kwietniu 2023 r. i ~~transponującą~~***transponująca*** normę ISO 14083:2023, ~~wybrano jako metodykę~~***powinna być metodyką*** referencyjną do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych ***„od źródła energii do koła pojazdu”*** na podstawie niniejszego rozporządzenia. Z analizy wynika, że norma ISO 14083:2023 okazała się najbardziej odpowiednia i proporcjonalna do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia***, w tym szybkiego upowszechnienia na rynku i porównywalności danych***. Ilościowe określenie emisji przeprowadza się na zasadzie „od źródła energii do koła pojazdu”, co obejmuje emisje gazów cieplarnianych wynikające z dostarczania energii i eksploatacji pojazdów podczas operacji transportowych i operacji w węźle transportowym. **[Popr. 13]**

(12a) Norma EN ISO 14083:2023 ma swoje ograniczenia, zwłaszcza to, że nie uwzględnia emisji gazów cieplarnianych z całego cyklu życia usług transportowych. Komisja powinna zatem ocenić możliwość rozszerzenia w najbliższej przyszłości zakresu metodyki referencyjnej obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, aby umożliwić obliczanie i zgłaszanie emisji gazów cieplarnianych w całym cyklu życia usług transportowych. Przyszła metodyka powinna uwzględniać upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych oraz przepisy art. 14 ust. 5 dyrektywy 2003/87/WE. W tym celu Komisja powinna uwzględnić już podjęte działania, np. opracowanie normy ISO 14067:2018 i zasady dotyczące kategorii produktów dla usług transportowych zapisane w międzynarodowym systemie deklaracji środowiskowych produktu. **[Popr. 14]**

(12b) Komisja powinna we współpracy z Europejskim Komitetem Normalizacyjnym i krajowymi organami normalizacyjnymi państw członkowskich zapewnić udostępnienie sektorowi transportu normy ISO 14083:2023 lub równoważnej europejskiej normy CEN ISO 14083, bezpłatnie dla mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw („MŚP”) zdefiniowanych w zaleceniu Komisji 2003/361/WE. Normy powinny być dostępne w wersjach oryginalnych i we wszystkich językach urzędowych Unii, by w pełni udostępnić niniejsze rozporządzenie wszystkim, których ono dotyczy. **[Popr. 111]**

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

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

([9]) https://www.cencenelec.eu

(12c) Art. 2 TUE stanowi, że Unia opiera się na zasadzie państwa prawnego, co wymaga, by wszystkie osoby fizyczne lub prawne w Unii miały swobodny dostęp do jej prawa, a osoby prywatne mogły jednoznacznie ustalić, jakie mają prawa i obowiązki (wyrok z 22 lutego 2022 r., Stichting Rookpreventie Jeugd i in., C-160/20, pkt 41). Ten swobodny dostęp powinien zwłaszcza umożliwiać każdej osobie, którą prawodawstwo ma chronić, sprawdzenie w granicach dozwolonych przez prawo, czy osoby, do których skierowane są dane przepisy, rzeczywiście ich przestrzegają. Zatem ze względu na skutki, jakie nakłada na nią prawo Unii, norma zharmonizowana może określać prawa przyznane osobom prywatnym i nałożone na nie obowiązki, a określenie to może być im niezbędne do sprawdzenia, czy dany produkt lub dana usługa rzeczywiście spełnia wymogi tych przepisów. **[Popr. 112]**

(12d) W wyroku z 27 października 2016 r. w sprawie C-613/14 Trybunał orzekł, że norma zharmonizowana przyjęta na podstawie dyrektywy i do której odniesienia opublikowano w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, jest częścią prawa Unii ze względu na swoje skutki prawne. W wyroku z 5 marca 2024 r. w sprawie C-588/21 P Trybunał stwierdził istnienie nadrzędnego interesu publicznego w rozumieniu art. 4 ust. 2 zdanie ostatnie rozporządzenia (WE) nr 1049/2001, wynikającego z zasad państwa prawa, przejrzystości, otwartości i dobrych rządów oraz uzasadniającego ujawnienie konkretnych norm zharmonizowanych, ponieważ ze względu na ich skutki prawne są one częścią prawa Unii. **[Popr. 113]**

(12e) Ogólnie uznaje się, że emisje w całym cyklu życia obejmują emisje gazów cieplarnianych „od źródła paliwa do koła pojazdu" oraz emisje z produkcji, konserwacji i unieszkodliwiania pojazdów, a w stosownych przypadkach także z infrastruktury, zgodnie z zaleceniem Komisji (UE) 2021/2279. Z myślą o proporcjonalności oraz by zmniejszyć złożoność administracyjną i koszty wdrożenia, przy ocenie emisji w cyklu życia do celów niniejszego rozporządzenia nie należy uwzględniać infrastruktury. **[Popr. 16]**

(13) Należy zwrócić uwagę na to, by nie odchodzić od pierwotnych wyborów metodologicznych dokonanych w normie EN ISO 14083:2023, tak aby uniknąć niespójności w obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na rynku, zwłaszcza w kontekście międzynarodowych łańcuchów transportowych. ~~Od czasu do czasu~~ Należy jednak ~~ocenić~~***okresowo oceniać*** potrzebę ewentualnego dostosowania normy EN ISO 14083:2023 z punktu widzenia polityki Unii***, w tym przyszłych przepisów***, a także potrzebę przyszłych zmian tej normy, których może dokonywać Europejski Komitet Normalizacyjny lub inny właściwy organ. ~~W przypadku gdy~~ ***Jeżeli*** oceny te ~~wykażą~~***doprowadzą do wniosku, że istnieje*** ryzyko, ~~że~~***iż*** określona część normy może spowodować nadmierne zakłócenia równowagi przy obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych w określonych segmentach rynku lub prowadzić do rozbieżności między tą normą a celami niniejszego rozporządzenia lub innych mających zastosowanie przepisów prawa Unii, Komisja, we współpracy z państwami członkowskimi, może rozważyć zwrócenie się do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego o odpowiednią zmianę normy lub może rozważyć decyzję o wyłączeniu tej części normy z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia. ***Należy wykluczyć zmianę normy lub jej elementu, które stwarzałyby oczywiste ryzyko niezgodności z celami niniejszego rozporządzenia i innymi mającymi zastosowanie przepisami unijnymi, zwłaszcza z długoterminowym unijnym celem klimatycznym i celami pośrednimi określonymi w rozporządzeniu (UE) 2021/1119 oraz z innymi unijnymi przepisami o klimacie.*** **[Popr. 17]**

(14) Aby uniknąć obiegu niedokładnych informacji na rynku, konieczne może być doprecyzowanie metodyki referencyjnej w odniesieniu do parametrów istotnych pod względem emisji gazów cieplarnianych oraz uściślenie założeń stosowanych do obliczania emisji przed świadczeniem usługi. To samo dotyczy innych istotnych parametrów technicznych związanych z przydziałem emisji lub agregacją elementów danych, w przypadku gdy stosowanie tych parametrów nie jest jednoznacznie wyjaśnione w metodyce.

(15) Do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych można wykorzystywać różne rodzaje danych wejściowych, w tym dane pierwotne i wtórne. Wykorzystanie danych pierwotnych prowadzi do najbardziej wiarygodnych i dokładnych wyników, a zatem powinno być ~~traktowane priorytetowo, aby zapewnić stopniowe wprowadzanie tych danych do procesów~~***obowiązkowe w procesach*** obliczania emisji gazów cieplarnianych. ***Ponieważ jednak*** dane pierwotne mogą być ~~jednak~~ nieosiągalne lub zbyt kosztowne dla ~~niektórych zainteresowanych stron, zwłaszcza MŚP~~***małych i średnich przedsiębiorstw, należy je zwolnić z tego obowiązku***. W związku z tym ***należy zezwolić, na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu, na*** wykorzystywanie danych wtórnych ~~powinno być dozwolone na jasnych warunkach~~***. Producenci oryginalnego sprzętu powinni zapewnić MŚP dostęp do danych pokładowych istotnych dla tego celu***. **[Popr. 18]**

(15a) Gdy organizator usług transportowych częściowo lub w pełni zleca podwykonawcom konkretne wykonanie usługi transportowej i postanawia uwzględnić dane podwykonawców o emisji gazów cieplarnianych w swoich ogólnych obliczeniach, powinien móc bazować na danych wtórnych w odniesieniu do usług transportowych świadczonych przez podwykonawców. Należy zapewnić elastyczność w korzystaniu z danych wtórnych dostarczonych przez podwykonawców, nawet gdy do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych świadczonych przez innych podwykonawców lub przez własną flotę organizatora usług transportowych wykorzystywane są dane pierwotne. **[Popr. 19]**

(15b) Państwa członkowskie mają możliwość wprowadzenia zachęt o charakterze administracyjnym, finansowym lub operacyjnym, by stymulować wykorzystanie danych pierwotnych, i powinny powiadamiać Komisję o wprowadzeniu takich zachęt, by Komisja mogła monitorować prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego i zapewniać równe warunki działania. **[Popr. 20]**

(16) Jeżeli chodzi o dane wtórne, emisje gazów cieplarnianych z usługi transportowej można obliczać przy użyciu wartości standardowych lub danych modelowanych. Stosowanie wartości standardowych i danych modelowanych powinno jednak dostarczać dokładnych i wiarygodnych informacji na temat emisji gazów cieplarnianych z konkretnej usługi transportowej, a zatem te wartości standardowe powinny być ustalane, a dane modelowane opracowywane ***i okresowo aktualizowane*** w sposób neutralny i obiektywny, w oparciu o zaufane źródła i odpowiednie parametry. ***Bazy danych i wartości standardowe, które prowadziłyby do zaniżenia powstałych emisji w porównaniu ze zgłoszonymi według danych pierwotnych, uważa się za niespełniające wymogów kontroli jakości technicznej dotyczących dokładności i wiarygodności informacji. Te kontrole jakości technicznej należy powtarzać regularnie.*** **[Popr. 21]**

(17) Należy zatem ustanowić podstawową unijną bazę danych zawierającą wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych, aby poprawić porównywalność wyników emisji gazów cieplarnianych uzyskanych w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia***. Ta baza danych powinna zapewniać wystarczającą szczegółowość i odzwierciedlać specyfikę sektorową, krajową i regionalną w całej Unii oraz zawierać oddzielne tabele dla każdego rodzaju transportu, gwarantować regularną aktualizację i w stosownych przypadkach uwzględniać najnowsze osiągnięcia technologiczne w zakresie redukcji emisji***. Z uwagi na sektorową, krajową i regionalną specyfikę tych wartości standardowych w całej Unii należy jednak zezwolić na stosowanie innych odpowiednich baz danych i zbiorów danych prowadzonych przez osoby trzecie, pod warunkiem że zostaną one poddane kontroli jakości technicznej na szczeblu Unii. **[Popr. 22]**

(18) Przy ustalaniu intensywności emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej wymagane są współczynniki emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii w transporcie służące do uzyskania szacunkowych wartości emisji gazów cieplarnianych odzwierciedlających ilość energii zużytej w perspektywie „od źródła energii do koła pojazdu". W związku z tym należy utworzyć centralną unijną bazę danych zawierającą współczynniki emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii, aby zagwarantować porównywalność i jakość danych wejściowych.

(18a) Przy ilościowym określaniu emisji związanych z wykorzystaniem energii elektrycznej na podstawie aktualnych i dokładnych wartości intensywności emisji dla poszczególnych państw członkowskich należy zachęcać do stosowania podejścia opartego na lokalizacji, z zestawem aktualnych i dokładnych wartości intensywności dla poszczególnych państw członkowskich. Pożądane jest również podejście rynkowe pod warunkiem zapewnienia właściwej identyfikowalności za pomocą uznawanej umowy z gwarancjami pochodzenia. Bazy danych utworzone na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny wykorzystywać dane liczbowe bazujące na podejściu opartym na lokalizacji. **[Popr. 23]**

(19) Utworzeniem i utrzymywaniem unijnych baz danych zawierających wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych i współczynniki emisji gazów cieplarnianych ***określone w niniejszym rozporządzeniu***, a także kontrolą jakości technicznej zewnętrznych baz danych i zbiorów danych prowadzonych przez osoby trzecie powinien zajmować się neutralny i właściwy organ działający na szczeblu Unii. Ze względu na swoje kompetencje Europejska Agencja Środowiska jest najlepiej przygotowana do udzielenia niezbędnej pomocy w celu właściwego wdrożenia tej części rozporządzenia. W stosownych przypadkach prace te mogą opierać się na wkładzie innych sektorowych organów UE i być przez nie wspierane zgodnie z odrębnymi przepisami prawa Unii. **[Popr. 24]**

(20) Dane modelowane mogą być wykorzystywane, jeżeli opierają się na modelu ustanowionym zgodnie z metodyką referencyjną oraz, w stosownych przypadkach, innymi określonymi w niniejszym rozporządzeniu przepisami dotyczącymi wykorzystania danych wtórnych i narzędzi obliczeniowych.

(21) W rozporządzeniu (UE) 2015/757 ([10]) i dyrektywie 2003/87/WE ([11]) ustanowiono wymóg gromadzenia, obliczania i corocznego raportowania emisji ~~CO2~~***gazów cieplarnianych*** odpowiednio ze statków i statków powietrznych. Rozporządzenie (UE) 2015/757 i dyrektywa 2003/87/WE mogą w pewnym stopniu uzupełniać przepisy określone w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności pod względem tworzenia danych dotyczących zużycia paliwa jako danych wejściowych do ilościowego określenia emisji z usług transportowych. Dane wejściowe służące do ustalania

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

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

emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych mogą być również uzyskiwane w kontekście wdrożenia innych ram legislacyjnych, takich jak rozporządzenie (UE) 2019/1242 ([12]) i rozporządzenie (UE) 2019/631 ([13]) ***i rozporządzenie (UE) 2023/2405*** ([14]). **[Popr. 25]**

(22) Należy ustanowić wspólne wskaźniki służące do wyrażania danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych, które to wskaźniki stanowią podstawę porównywalności tych danych i umożliwiają skuteczną analizę porównawczą różnych usług transportowych. Wspólne wskaźniki powinny również umożliwiać jasną komunikację ze strony dostawcy danych i właściwe zrozumienie tej komunikacji przez odbiorcę danych. ***Dlatego do określania odległości, zwłaszcza w celu ustalenia intensywności emisji, Komisja powinna podać szczegółowe zasady korzystania z wariantu ortodromy („GCD") w normie ISO14083. Zasady te nie powinny uniemożliwiać korzystania z danych pierwotnych dotyczących odległości rzeczywistej, np. w sektorze kolejowym.*** **[Popr. 26]**

(23) Wszelkie zdezagregowane informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej, które są ujawniane osobie trzeciej do celów komercyjnych lub regulacyjnych zgodnie z zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, powinny w sposób nieodzowny i widoczny obejmować dane wyjściowe ustalone zgodnie ze szczegółowymi zasadami obliczania emisji gazów cieplarnianych określonymi w niniejszym rozporządzeniu. W stosownych przypadkach można dodać dodatkowe elementy danych służące celom innym niż cele określone w niniejszym rozporządzeniu.

(23a) Ujawnianie informacji o emisji gazów cieplarnianych przed wykonaniem usługi transportowej ma zasadnicze znaczenie dla zachęcania obywateli do świadomych wyborów i wpływa na decyzje biznesowe podmiotów organizujących i świadczących te usługi na rynku. Dlatego zainteresowane podmioty powinny w miarę możliwości ujawniać informacje o emisji gazów cieplarnianych z konkretnej usługi transportowej przed rozpoczęciem świadczenia usługi transportowej. W należycie uzasadnionych przypadkach, zwłaszcza gdy komunikacja między przedsiębiorstwami wymaga bardziej szczegółowego poziomu informacji, szczególnie w kontekście łańcuchów logistycznych i relacji podwykonawczych, informacje o emisji gazów cieplarnianych mogą być ujawniane po wykonaniu usługi transportowej. **[Popr. 27]**

(23b) Pośrednicy w zakresie danych powinni być zobowiązani do umieszczania informacji w widocznym miejscu w każdym wyniku wyszukiwania oraz do włączenia rankingu emisji do domyślnych ustawień sortowania, tak by warianty najbardziej przyjazne dla środowiska były wyświetlane jako pierwsze, oraz do wprowadzenia łatwego porównania poszczególnych wariantów modalnych, w tym pojazdów prywatnych, a w stosownych przypadkach także przejazdu rowerem. Operatorzy handlu elektronicznego powinni również wyświetlać informacje o emisji z usług transportowych w poszczególnych wariantach doręczania paczek, wraz z aktualnie dostępną szacowaną datą doręczenia i kosztem. Dane wyjściowe o rzeczywistych emisjach z usługi transportowej należy również dostarczać po jej zakończeniu. **[Popr. 28]**

(24) Aby wykazać zgodność z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, podmiot obliczający i ujawniający informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej powinien być w stanie zgromadzić dowody potwierdzające odpowiednie dane wyjściowe. Dowody powinny być sporządzane zgodnie z zasadami dotyczącymi sprawozdawczości na poziomie usługi transportowej określonymi w normie EN ISO 14083:2023 i powinny być dostępne na wniosek właściwego organu takiego jak sąd lub jakiejkolwiek innej osoby trzeciej, jeżeli jest to wymagane na mocy odrębnych ustaleń, w tym z punktu widzenia relacji między przedsiębiorstwami.

(25) O ile nie mają zastosowania odrębne ustalenia, pośrednika w zakresie danych gromadzącego informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej od zainteresowanego podmiotu lub innej odpowiedniej osoby prawnej lub fizycznej oraz ujawniającego je na rynku nie należy uznawać za odpowiedzialnego, w przypadku gdy informacje te naruszają jakiekolwiek określone w niniejszym rozporządzeniu wymogi związane z obliczaniem i weryfikacją emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych oraz certyfikacją narzędzi obliczeniowych. Pośrednik w zakresie danych powinien jednak dołożyć starań, aby zapobiec ujawnianiu niedokładnych lub nieprawidłowych informacji, a także przestrzegać przepisów w zakresie danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych, komunikacji i przejrzystości. Pośrednik w zakresie danych powinien ponadto podać źródło tych informacji, aby umożliwić identyfikację odpowiedniego dostawcy informacji.

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

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

([14]) ***Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz.U. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj)***

(26) Zewnętrzne narzędzia obliczeniowe udostępniane na rynku do szerszego użytku komercyjnego lub niekomercyjnego mogą ułatwiać rozliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, wspierając tym samym upowszechnienie tego rozliczania wśród szerszych grup zainteresowanych stron. Korzystanie z tych narzędzi powinno być przedmiotem certyfikacji w celu zagwarantowania ich zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do stosowania wspólnej metodyki referencyjnej i odpowiedniego zestawu danych wejściowych. ***Certyfikacja powinna wskazywać, czy narzędzie obliczeniowe umożliwia obliczenia oparte na danych pierwotnych.*** **[Popr. 29]**

(26a) W celu stworzenia wspólnego i łatwo porównywalnego narzędzia, a także zmniejszenia obciążeń administracyjnych i finansowych dla podmiotów, zwłaszcza MŚP, chcących obliczyć swoje emisje Komisja powinna opracować publicznie dostępne i bezpłatne narzędzie obliczeniowe gwarantujące dostępność danych wyjściowych, łatwe w użytkowaniu i łatwo dostępne w internecie. Temu narzędziu obliczeniowemu powinny towarzyszyć dokumenty z instrukcjami postępowania krok po kroku. Komisja powinna zapewnić, że narzędzie to będzie zwiększać świadomość i zachęcać do wykorzystywania danych pierwotnych do obliczania emisji gazów cieplarnianych. **[Popr. 30]**

(27) Właściwie zaprojektowany system weryfikacji zgodności danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych ujawnianych na rynku oraz podstawowych procesów obliczeniowych z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu powinien znacznie zwiększyć zaufanie do wiarygodności i dokładności tych danych. Podmioty, które pomyślnie przeszły ocenę zgodności, powinny być uprawnione do uzyskania dowodu zgodności powszechnie uznawanego w całej Unii. ~~W przypadku uwzględnienia danych pierwotnych~~ Dowód zgodności powinien ~~to potwierdzać, co w szczególności ma~~***wskazywać, jaki procent danych pierwotnych wykorzystano, by*** zachęcać do gromadzenia i wykorzystywania danych pierwotnych przez każdy podmiot, którego dotyczą przepisy określone w niniejszym rozporządzeniu. **[Popr. 31]**

(28) Obciążenie administracyjne związane z weryfikacją może być nieproporcjonalne w przypadku mniejszych przedsiębiorstw, dlatego należy go unikać. W tym celu MŚP powinny być zwolnione z wymogów związanych z weryfikacją, chyba że przedsiębiorstwa te chcą uzyskać odpowiedni dowód zgodności. Duże przedsiębiorstwa powinny ponadto uwzględniać zasadę proporcjonalności, gdy rozważają żądanie weryfikacji zgodności od partnerów w łańcuchu wartości, w szczególności MŚP.

(28a) Rozliczanie emisji gazów cieplarnianych oparte na danych pierwotnych może pomóc ujawniać ilość paliwa lub energii zużytych w powiązaniu z zadaniami danych klientów, a zatem emisje można z powrotem przeliczyć na koszty danej operacji. Szczególnie w sektorze transportu towarowego wpływa to negatywnie na siłę negocjacyjną MŚP. Dlatego też duże przedsiębiorstwa nie powinny móc wymagać od partnerów łańcucha wartości, zwłaszcza od MŚP, podawania emisji gazów cieplarnianych na podstawie danych pierwotnych. **[Popr. 32]**

(29) W przypadku gdy weryfikacja informacji na temat danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych jest zorganizowana zgodnie z zasadami szczegółowymi określonymi w innych przepisach Unii, w tym w rozporządzeniu w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego wdrożonym przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, zasady te traktuje się w równoważny sposób, pod warunkiem że ocena weryfikacyjna jest przeprowadzana zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia.

(29a) Aby zapewnić właściwe przyjęcie i wdrożenie niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie powinny pomóc w jego egzekwowaniu również przez wprowadzenie systemu sankcji. Sankcje finansowe powinny być proporcjonalne i odstraszające oraz uwzględniać wszelkie powtarzające się przypadki niespełnienia wymogów obliczeniowych i informacyjnych lub dostarczenia wprowadzających w błąd informacji przez zainteresowane podmioty. Ustalone kwoty minimalne lub maksymalne nie powinny w żaden sposób zachęcać do nieprzestrzegania przepisów. **[Popr. 33]**

(30) W celu umożliwienia skutecznego funkcjonowania niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do oceny i wyłączenia niektórych elementów metodyki referencyjnej, składania wniosków do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego, ustanowienia zasad przeprowadzania kontroli jakości technicznej zewnętrznych baz danych zawierających wartości standardowe, dostosowania wskaźników na potrzeby danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych oraz ustanowienia dalszych metod i kryteriów akredytacji jednostek oceniających zgodność. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie

z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa ([15]). W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

(31) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w zakresie certyfikacji narzędzi obliczeniowych i weryfikacji danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ([16]).

(32) Porównywalność danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych i szersze wykorzystanie rozliczania emisji gazów cieplarnianych w praktyce biznesowej nie są celami, które mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie bez ryzyka wprowadzenia biurokracji na rynku wewnętrznym oraz dodatkowych kosztów i obciążeń administracyjnych dla przemysłu. Możliwe jest natomiast lepsze osiągnięcie tych celów na poziomie Unii ze względu na efekty sieciowe wspólnych działań państw członkowskich. Unia może zatem przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej.

(33) Zgodnie z zasadą proporcjonalności konieczne i stosowne jest przyjęcie przepisów dotyczących rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, aby osiągnąć podstawowy cel, jakim jest zachęcanie przedsiębiorstw i klientów do zmiany zachowań służącej ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych dzięki upowszechnianiu i wykorzystywaniu porównywalnych i wiarygodnych danych dotyczących tych emisji. Niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia założonych celów, zgodnie z art. 5 ust. 4 Traktatu o Unii Europejskiej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ 1

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia zasady rozliczania ***i ujawniania*** emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych rozpoczynających lub kończących się na terytorium Unii. **[Popr. 34]**

Artykuł 2

Zakres stosowania

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

a) podmiotów świadczących lub organizujących usługi transportu towarowego i pasażerskiego w Unii, które obliczają emisje gazów cieplarnianych z usługi transportowej rozpoczynającej lub kończącej się na terytorium Unii i ujawniają zdezagregowane informacje na temat tych emisji jakiejkolwiek osobie trzeciej;

b) pośredników w zakresie danych, którzy obliczają informacje o emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, a nie tylko ujawniają informacje o tych emisjach przekazane przez zainteresowany podmiot lub inną odpowiednią osobę prawną lub fizyczną. **[Popr. 35]**

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

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

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1) „gaz cieplarniany” oznacza gazowy składnik atmosfery, zarówno naturalny, jak i antropogeniczny, który absorbuje i emituje promieniowanie o określonych długościach fal w widmie promieniowania podczerwonego emitowanego przez powierzchnię Ziemi, atmosferę i chmury***, zgodnie z najnowszym sprawozdaniem oceniającym Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC)***; **[Popr. 36]**

2) „emisja gazów cieplarnianych” oznacza uwolnienie gazu cieplarnianego do atmosfery wyrażone w masie ekwiwalentu dwutlenku węgla;

3) „ekwiwalent dwutlenku węgla ($CO_{2(e)}$)” oznacza jednostkę służącą do porównywania wymuszania radiacyjnego gazu cieplarnianego z wymuszaniem radiacyjnym dwutlenku węgla;

4) „rozliczanie emisji gazów cieplarnianych” oznacza działania wykonywane w celu ilościowego określenia emisji gazów cieplarnianych za pomocą pomiarów i obliczeń oraz wykorzystywane do raportowania tych emisji;

5) „usługa transportowa” oznacza transport ładunku lub pasażera z punktu początkowego do punktu docelowego; usługa transportowa może wiązać się z jednym elementem lub wieloma elementami łańcucha transportowego wymagającymi operacji transportowych lub operacji w węźle transportowym;

6) „operacja transportowa” oznacza eksploatację pojazdu w celu transportu pasażerów lub ładunku;

7) „operacja w węźle transportowym” oznacza operację mającą na celu przemieszczenie ładunku lub pasażerów przez węzeł;

8) „pojazd” oznacza środek transportu pasażerów lub towarów we wszystkich rodzajach transportu;

9) „łańcuch transportowy” oznacza sekwencję elementów transportu związanych z ładunkiem, pasażerem lub grupą pasażerów, które razem składają się na ich przemieszczanie z punktu początkowego do punktu docelowego;

10) „element łańcucha transportowego” oznacza odcinek łańcucha transportowego, w obrębie którego ładunek, pasażer lub grupa pasażerów są przewożeni pojedynczym pojazdem lub przez jeden węzeł;

11) „ujawnianie informacji na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej” oznacza przekazywanie informacji zdezagregowanych na temat emisji gazów cieplarnianych związanych z konkretną usługą transportową przez zainteresowany podmiot lub przez pośrednika w zakresie danych jakiejkolwiek osobie trzeciej w kontekście świadczenia lub marketingu tej usługi lub komunikacji na jej temat, przed świadczeniem usługi transportowej albo po jej świadczeniu;

12) „zainteresowany podmiot” oznacza podmiot, który oblicza emisje gazów cieplarnianych z usługi transportowej rozpoczynającej lub kończącej się na terytorium Unii i ujawnia informacje na temat tych emisji jakiejkolwiek osobie trzeciej do celów komercyjnych lub regulacyjnych;

13) „pośrednik w zakresie danych” oznacza osobę prawną lub fizyczną gromadzącą***, obliczającą lub*** ~~i~~ ujawniającą informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej ~~na podstawie odrębnych ustaleń prawnych, umownych lub innych stosownych ustaleń~~; **[Popr. 37]**

14) „działalność związana z gazami cieplarnianymi” oznacza działalność, która prowadzi do emisji gazów cieplarnianych;

15) „dane dotyczące działalności związanej z gazami cieplarnianymi” oznaczają ilościową miarę działalności związanej z gazami cieplarnianymi;

16) „intensywność emisji gazów cieplarnianych” oznacza współczynnik określający stosunek danych dotyczących konkretnej działalności związanej z gazami cieplarnianymi do emisji gazów cieplarnianych;

17) „współczynnik emisji gazów cieplarnianych” oznacza współczynnik określający stosunek ***danych o określonej*** działalności związanej z gazami cieplarnianymi do emisji gazów cieplarnianych; **[Popr. 38]**

18) „emisje gazów cieplarnianych od źródła energii do koła pojazdu” oznaczają emisje odpowiadające wpływowi gazów cieplarnianych wynikającemu zarówno z eksploatacji pojazdu, jak i dostarczania energii do pojazdu***, co jest podzbiorem emisji w całym cyklu życia***; **[Popr. 39]**

19) „emisje od zbiornika paliwa do koła pojazdu” oznaczają emisje związane z napędzaniem pojazdu spowodowane zużyciem energii; podzbiór emisji od źródła energii do koła pojazdu;

19a) „emisje w całym cyklu życia” oznaczają emisje odpowiadające sumie odpowiedniego udziału emisji związanych z budową infrastruktury wykorzystywanej przez pojazd, emisji związanych z produkcją, utrzymaniem i zakończeniem eksploatacji pojazdu oraz emisji od źródła energii do koła pojazdu; **[Popr. 40]**

20) „nośnik energii” oznacza substancję lub zjawisko, które mogą zostać wykorzystane do wytwarzania pracy mechanicznej lub ciepła lub w celu realizacji procesów chemicznych lub fizycznych;

21) „dane pierwotne" oznaczają określoną ilościowo wartość procesu lub działalności uzyskaną z pomiaru bezpośredniego lub z obliczeń opartych na pomiarach bezpośrednich;

22) „dane wtórne" oznaczają dane modelowane albo wartości standardowe, które nie spełniają wymogów dotyczących danych pierwotnych, w tym dane z baz danych i opublikowanej literatury, standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych z wykazów krajowych, dane obliczone, dane szacunkowe lub inne dane reprezentatywne oraz dane uzyskane z procesów lub szacunków zastępczych;

23) „wartość standardowa" oznacza wartość danych wtórnych wyprowadzoną z opublikowanego źródła ***i zweryfikowaną przez jednostkę oceniającą zgodność***, którą uznaje się za standardową w przypadku braku danych pierwotnych lub modelowanych; **[Popr. 41]**

24) „dane modelowane" oznaczają dane ustalone przy użyciu modelu, w którym uwzględnia się dane pierwotne lub parametry operacji transportowej lub operacji w węźle transportowym istotne pod względem emisji gazów cieplarnianych, w tym przy użyciu modelu dostarczonego za pośrednictwem narzędzia obliczeniowego;

25) „dane wyjściowe" oznaczają dane zdezagregowane dotyczące emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej ustalone przy użyciu metodyki referencyjnej i danych wejściowych określonych w niniejszym rozporządzeniu;

26) „wskaźniki" oznaczają miarę oceny ilościowej;

27) „dowody potwierdzające informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej" oznaczają sporządzenie na żądanie sprawozdania na poziomie usługi transportowej zgodnie z normą EN ISO 14083:2023;

28) „narzędzie obliczeniowe" oznacza aplikację, model lub oprogramowanie umożliwiające automatyczne obliczanie emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej;

29) „zewnętrzne narzędzie obliczeniowe" oznacza narzędzie do obliczania udostępniane na rynku przez osobę trzecią do szerszego użytku komercyjnego lub niekomercyjnego;

30) „jednostka oceniająca zgodność" oznacza jednostkę oceniającą zgodność w rozumieniu art. 2 pkt 13 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 ([17]).

30a) „organizator usług transportowych" oznacza podmiot świadczący usługi transportowe, w których obsługę niektórych elementów łańcucha transportowego zleca się co najmniej jednemu podwykonawcy; **[Popr. 42]**

30b) „podwykonawca transportu" oznacza podmiot, który na podstawie ustaleń umownych świadczy operacje transportowe w co najmniej jednym elemencie łańcucha transportowego w imieniu organizatora usług transportowych. **[Popr. 43]**

ROZDZIAŁ II

METODYKA

Artykuł 4

Metoda obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych

1. Emisje gazów cieplarnianych ***od źródła energii do koła pojazdu*** z usług transportowych oblicza się na podstawie metodyki określonej w normie EN ISO 14083:2023, w jej aktualnej wersji, oraz zgodnie z zasadami określonymi w rozdziale III niniejszego rozporządzenia. **[Popr. 44]**

1a. Do... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja bezpłatnie udostępni normę EN ISO 14083:2023 na łatwo dostępnej stronie internetowej. **[Popr. 45]**

2. ***Nie później niż 36 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia*** Komisja ocenia potrzebę dostosowania jakiegokolwiek elementu normy, o której mowa w ust. 1, ~~nie później niż 36 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia~~***mając na względzie zwłaszcza jej spójność z długoterminowymi celami klimatycznymi Unii i pośrednimi celami klimatycznymi określonymi w rozporządzeniu (UE) 2021/1119 oraz z innymi przepisami Unii dotyczącymi klimatu***. **[Popr. 46]**

2a. Do... [24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym określi wspólną unijną metodykę obliczania emisji gazów cieplarnianych w całym cyklu życia wszystkich rodzajów transportu, a zwłaszcza emisji z produkcji, konserwacji

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

i unieszkodliwiania pojazdów. Należycie uwzględni wszelkie metodyki dotyczące emisji w całym cyklu życia opracowane zgodnie z rozporządzeniami (UE) 2019/631, (UE) 2023/1542 i (UE) 2019/1242. W sprawozdaniu tym oceni najlepsze podejście do wdrożenia wspólnej unijnej metodyki cyklu życia do celów niniejszego rozporządzenia, a w stosownych przypadkach niezwłocznie dołączy do niego wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia. **[Popr. 47]**

2b. W ocenie, o której mowa w ust. 2, Komisja oceni wykonalność oraz skutki gospodarcze, środowiskowe, zdrowotne i społeczne włączenia do zakresu niniejszego rozporządzenia rozliczania zanieczyszczenia powietrza spowodowanego usługami transportowymi, które rozpoczynają się lub kończą na terytorium Unii. **[Popr. 48]**

3. Komisja może rozpocząć kontrolę zgodności w celu oceny jakichkolwiek zmian w normie, o której mowa w ust. 1. Kontrolę zgodności inicjuje Komisja, która w stosownych przypadkach może podjąć działania na wniosek państwa członkowskiego.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu wyłączenia z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia zmiany, o której mowa w ust. 3, oraz elementu, o którym mowa w ust. 2, jeżeli na podstawie jej oceny ta zmiana lub ten element stwarzają oczywiste ryzyko niezgodności z celami niniejszego rozporządzenia i innych mających zastosowanie przepisów unijnych.

5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu zwrócenia się do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego o zmianę normy, o której mowa w ust. 1, w tym na podstawie wyników oceny, o której mowa w ust. 2, oraz kontroli zgodności, o której mowa w ust. 3.

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów ~~wykonawczych~~***delegowanych*** zgodnie z art. ~~17~~**16** w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia, aby doprecyzować metodykę referencyjną, o której mowa w ust. 1, tak aby zapewnić jej jednolite wdrożenie na rynku w odniesieniu do podejścia do ustalania odpowiednich parametrów istotnych pod względem emisji służących do obliczania emisji gazów cieplarnianych przed świadczeniem usługi oraz, w stosownych przypadkach, innych parametrów technicznych związanych z przydziałem emisji lub agregacją elementów danych, które nie są wyraźnie wyjaśnione w tej metodyce. **[Popr. 49]**

ROZDZIAŁ III

DANE WEJŚCIOWE I ŹRÓDŁA

Artykuł 5

Wykorzystanie danych pierwotnych i wtórnych

1. Podmioty, o których mowa w art. 2, ***wykorzystują dane pierwotne do obliczania emisji gazów cieplarnianych ze świadczonej przez siebie usługi transportowej, z wyjątkiem usług świadczonych przez mikroprzedsiębiorstwa oraz małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) zdefiniowane w zaleceniu Komisji 2003/361/WE. MŚP*** traktują priorytetowo wykorzystanie danych pierwotnych do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej. **[Popr. 50]**

1a. Jeżeli MŚP działają jako podwykonawcy transportu, mogą bazować na danych wtórnych nawet wtedy, gdy organizator usługi transportowej korzysta z danych pierwotnych do obliczenia emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej wykonywanej przez innych podwykonawców transportu lub przez jego własną flotę. **[Popr. 51]**

1b. Państwa członkowskie mogą wprowadzić zachęty administracyjne, finansowe lub operacyjne, by stymulować wykorzystanie danych pierwotnych, i powinny powiadamiać Komisję o charakterze i ramach czasowych tych zachęt. **[Popr. 52]**

2. Wykorzystanie danych wtórnych ***przez MŚP*** do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej jest dozwolone pod następującymi warunkami: **[Popr. 53]**

a) wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzą z:

   (i) podstawowej unijnej bazy danych zawierającej wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych, o której to bazie jest mowa w art. 6 ust. 1;

   (ii) baz danych i zbiorów danych zawierających wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych prowadzonych przez osoby trzecie zgodnie z art. 7;

b) standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii w transporcie pochodzą z centralnej unijnej bazy danych zawierającej standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych, o której mowa to bazie w art. 8;

c) dane modelowane opierają się na modelu utworzonym zgodnie z metodą, o której mowa w art. 4, oraz, w stosownych przypadkach, z zasadami określonymi w art. 5 ust. 2 lit. b) i art. 11.

2a. Do... [12 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez podanie szczegółowych zasad stosowania kryteriów granicznych i odstępstw od przyjmowania odległości po ortodromie (GCD). **[Popr. 54]**

2b. Producenci oryginalnego sprzętu przyznają MŚP wystarczający dostęp do odpowiednich danych pokładowych w zakresie niezbędnym do zachowania zgodności z niniejszym rozporządzeniem i istotnym dla ułatwienia im gromadzenia dokładnych danych i późniejszych obliczeń. **[Popr. 55]**

Artykuł 6

Podstawowa unijna baza danych zawierająca wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych

1. Komisja z pomocą Europejskiej Agencji Środowiska ***oraz z uwzględnieniem specjalistycznej wiedzy odpowiednich zainteresowanych stron i innych branżowych organów UE*** ustanawia ***w terminie 18 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia dostępną bezpłatnie*** podstawową unijną bazę danych zawierającą standardowe wartości intensywności emisji, o których mowa w art. 5 ust. 2 lit. a) pkt (i). **[Popr. 56]**

1a. Tworząc podstawową unijną bazę danych zawierającą standardowe wartości intensywności emisji, o których mowa w art. 5 ust. 2 lit. a) pkt (i), Komisja i Europejska Agencja Środowiska opracowują oddzielną tabelę dla każdego rodzaju transportu. **[Popr. 57]**

1b. Opracowując standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych, Komisja:

a) stosuje podejście oparte na lokalizacji, przewidziane w normie, o której mowa w art. 4 („podejście oparte na lokalizacji");

b) uwzględnia współczynniki emisji gazów cieplarnianych określone zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001. **[Popr. 58]**

1c. Jeżeli emisje gazów cieplarnianych z energii elektrycznej zużywanej w transporcie można określić ilościowo za pomocą podejścia opartego na lokalizacji i podejścia rynkowego zgodnie z normą EN ISO 14083:2023, zgłasza się rynkowy koszyk energii elektrycznej, jeżeli spełnione są warunki określone w załączniku J do tej normy. **[Popr. 59]**

1d. Do czasu wprowadzenia podstawowej unijnej bazy danych podmioty mogą odnosić się do innych krajowych baz danych uznanych za zweryfikowane zgodnie z art. 13 ust. 8 lub zweryfikowanych zgodnie z innymi obowiązującymi przepisami unijnymi, jeżeli dane takie są dostępne na tym samym poziomie agregacji co poziom wymagany w niniejszym rozporządzeniu. **[Popr. 60]**

2. ***Co najmniej raz w roku*** Komisja zapewnia utrzymanie, aktualizację ~~i~~***,*** ciągły rozwój ***oraz odpowiedni poziom bezpieczeństwa*** bazy danych, o której mowa w ust. 1, z uwzględnieniem rozwoju najnowocześniejszych technologii w sektorze transportowym oraz nowych podejść metodologicznych do obliczania emisji gazów cieplarnianych. ***Wszelkie aktualizacje wartości domyślnych niezwłocznie podaje się do wiadomości publicznej. Po takiej aktualizacji zainteresowane podmioty stosują najnowsze dostępne dane do obliczenia i ujawnienia swoich informacji o emisji gazów cieplarnianych.*** **[Popr. 61]**

2a. Komisja wspomagana przez Europejską Agencję Środowiska i z uwzględnieniem wiedzy eksperckiej odpowiednich zainteresowanych stron zapewnia przeprowadzanie kontroli jakości technicznej wartości standardowych intensywności emisji gazów cieplarnianych, podobnie jak w przypadku baz danych lub zbiorów danych prowadzonych przez osoby trzecie. **[Popr. 62]**

3. Dostęp do bazy danych, o której mowa w ust. 1, w celu sprawdzenia lub wykorzystania standardowych wartości intensywności emisji jest ***łatwy,*** otwarty dla ogółu społeczeństwa i bezpłatny. **[Popr. 63]**

Artykuł 7

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

1. ***TBaza danych lub zbiór danych, o których mowa w art. 5 ust. 2 lit. a) pkt (ii), mogą być wykorzystywane do tworzenia danych wtórnych tylko wtedy, gdy zawierają dane bardziej szczegółowe lub ściślej związane z danym sektorem niż dane ujęte w podstawowej unijnej bazie danych, o której mowa w art. 6.*** Twórca bazy danych lub zbioru danych, o których mowa w art. 5 ust. 2 lit. a) ppkt (ii), przedkłada Komisji wniosek o kontrolę jakości technicznej wartości standardowych intensywności emisji gazów cieplarnianych zawartych w tej bazie danych lub tym zbiorze danych. Komisja z pomocą Europejskiej Agencji Środowiska przeprowadza kontrolę jakości technicznej zgodnie z wymogami określonymi w art. 4–8 niniejszego rozporządzenia. ***Kontrolę jakości technicznej przeprowadza się w ciągu 12 miesięcy od oficjalnego otrzymania wniosku.*** **[Popr. 64]**

1a. Kontrola jakości technicznej baz danych i zbiorów danych zawierających wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych, o której mowa w ust. 1, obejmuje porównanie emisji zgłoszonych przy użyciu danych pierwotnych z emisjami, które zostałyby zgłoszone z wykorzystaniem bazy danych lub wartości standardowych, dla równoważnych reprezentatywnych przypadków użycia. Bazy danych i wartości standardowe, które prowadziłyby do zaniżenia emisji w porównaniu z emisjami ustalanymi na podstawie danych pierwotnych, są w kontroli jakości technicznej oceniane negatywnie. **[Popr. 65]**

1b. Kontrola jakości technicznej zapewnia również zgodność baz danych i zbiorów danych obsługiwanych przez osoby trzecie z zasadami podanymi w akcie delegowanym, o którym mowa w art. 5 ust. 2a. **[Popr. 66]**

2. Do celów wykorzystywania danych wtórnych zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. a) pkt (ii) wykorzystuje się wyłącznie bazy danych i zbiory danych zawierające standardowe wartości intensywności emisji, które pozytywnie oceniono w ramach kontroli jakości technicznej, o której mowa w ust. 1. ***Komisja publikuje i utrzymuje aktualizowany wykaz prowadzonych przez osoby trzecie i pozytywnie ocenionych baz danych wartości standardowych intensywności emisji gazów cieplarnianych. Aktualny rejestr jest publicznie dostępny na specjalnej stronie internetowej.*** **[Popr. 67]**

3. Kontrola jakości technicznej jest wymagana najpóźniej po upływie ~~24~~***12*** miesięcy od daty ~~rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia~~***otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 1***. Zapis pozytywnej oceny tej kontroli jakości jest ważny przez dwa lata. **[Popr. 68]**

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

4a. Dostęp do bazy danych, o której mowa w ust. 1, w celu sprawdzenia lub wykorzystania standardowych wartości intensywności emisji jest otwarty dla ogółu społeczeństwa i bezpłatny dla MŚP. **[Popr. 69]**

Artykuł 8

Centralna unijna baza danych zawierająca standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych

1. ***Do... [12 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]*** Komisja z pomocą Europejskiej Agencji Środowiska ***oraz z uwzględnieniem specjalistycznej wiedzy odpowiednich zainteresowanych stron i innych unijnych organów branżowych*** ustanawia centralną unijną bazę danych zawierającą standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych, o których mowa w art. 5 ust. 2 lit. b). **[Popr. 70]**

1a. Opracowując standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych, Komisja:

a) stosuje podejście oparte na lokalizacji, przewidziane w normie, o której mowa w art. 4 („podejście oparte na lokalizacji");

b) uwzględnia współczynniki emisji gazów cieplarnianych określone zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001. **[Popr. 71]**

1b. Jeżeli emisje gazów cieplarnianych z energii elektrycznej zużywanej w transporcie można określić ilościowo za pomocą podejścia opartego na lokalizacji i podejścia rynkowego zgodnie z normą EN ISO 14083:2023, zgłasza się rynkowy koszyk energii elektrycznej, jeżeli spełnione są warunki określone w załączniku J do tej normy. **[Popr. 72]**

1c. Do czasu wprowadzenia centralnej unijnej bazy danych podmioty mogą odnosić się do innych krajowych baz danych uznanych za zweryfikowane zgodnie z art. 13 ust. 8 lub zweryfikowanych zgodnie z innymi obowiązującymi przepisami unijnymi, jeżeli dane takie są dostępne na tym samym poziomie agregacji co poziom wymagany w niniejszym rozporządzeniu. **[Popr. 73]**

2. Komisja z pomocą Europejskiej Agencji Środowiska zapewnia utrzymanie, ***co najmniej rokroczną*** aktualizację ~~i~~***,*** ciągły rozwój ***i odpowiedni poziom bezpieczeństwa*** bazy danych, o której mowa w ust. 1, z uwzględnieniem stanu wiedzy technologicznej w sektorze transportowym oraz nowych podejść metodologicznych do obliczania emisji gazów cieplarnianych. ***Wszelkie aktualizacje wartości domyślnych niezwłocznie podaje się do wiadomości publicznej. Po takiej aktualizacji zainteresowane podmioty stosują najnowsze dostępne dane do obliczenia i ujawnienia swoich informacji o emisji gazów cieplarnianych.*** **[Popr. 74]**

3. Dostęp do bazy danych, o której mowa w ust. 1, w celu sprawdzenia lub wykorzystania standardowych współczynników emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii w transporcie jest ***łatwy,*** otwarty dla ogółu społeczeństwa i bezpłatny. **[Popr. 75]**

Artykuł 8a

Artykuł 8a Wsparcie zarządcze dla małych i średnich przedsiębiorstw

1. Do... [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja opracuje uproszczone narzędzie obliczeniowe dla MŚP, publicznie dostępne, przyjazne dla użytkowników i bezpłatne, zgodnie z art. 11. Dołącza do niego instrukcje postępowania krok po kroku, jasno wyjaśniające funkcjonowanie narzędzia obliczeniowego.

2. Komisja monitoruje ryzyko, że dane ujawniane na podstawie niniejszego rozporządzenia przez MŚP będące podwykonawcami mogą być wykorzystywane przez organizatorów usług transportowych w nieuczciwych praktykach rynkowych. Do... [dwa miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie. W stosownym przypadku dołączy do niego wniosek ustawodawczy dotyczący środków ochrony poufności szczególnie chronionych danych handlowych. **[Popr. 76]**

ROZDZIAŁ IV

DANE WYJŚCIOWE I PRZEJRZYSTOŚĆ

Artykuł 9

Ustalanie danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej

1. Dane wyjściowe ustala się przy użyciu metodyki referencyjnej i danych wejściowych zgodnie z art. 4–8 niniejszego rozporządzenia.

2. Dane wyjściowe można ustalać za pomocą narzędzi obliczeniowych. Zewnętrzne narzędzia obliczeniowe muszą spełniać wymogi określone w art. 11.

3. Dane wyjściowe obejmują ~~co najmniej~~ całkowitą masę ekwiwalentu dwutlenku węgla (~~CO2e~~***CO2e***) na usługę transportową oraz, w odniesieniu do danego rodzaju usługi transportowej, co najmniej jeden z następujących wskaźników: **[Popr. 77]**

a) masę CO_{2e} na tonokilometr lub równoważne jednostki w odniesieniu do transportu towarowego;

b) masę CO_{2e} na tonę lub równoważne jednostki w odniesieniu do przepustowości węzłów towarowych;

c) masę CO_{2e} na pasażerokilometr lub równoważne jednostki w odniesieniu do transportu pasażerskiego;

d) masę CO_{2e} na pasażera lub równoważne jednostki w odniesieniu do przepustowości węzłów pasażerskich.

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

Artykuł 10

Komunikacja i przejrzystość

1. Zainteresowane podmioty ujawniają dane wyjściowe w sposób jasny i jednoznaczny***, w miarę możliwości przed rozpoczęciem świadczenia usługi transportowej lub zawarciem umowy***. W przypadku gdy zainteresowane podmioty ujawniają dane wyjściowe, w komunikacie towarzyszącym temu ujawnieniu zamieszczają następujące stwierdzenie: „Emisje gazów cieplarnianych od źródła energii do koła pojazdu obliczone zgodnie z rozporządzeniem ~~Parlamentu Europejskiego i Rady~~***UE*** [odniesienie do niniejszego rozporządzenia]", co najmniej w jednym z języków urzędowych UE oraz, w miarę możliwości, w języku urzędowym państwa członkowskiego, na którego terytorium świadczona jest usługa. **[Popr. 78]**

1a. Zainteresowane podmioty mogą zdecydować, że umieszczą w widocznym miejscu następujące informacje:

a) czy ich dane są co roku weryfikowane;

b) czy korzystają z danych pierwotnych; jeżeli tak, podają zmienne uzyskane z danych pierwotnych;

c) czy korzystają z unijnego narzędzia obliczeniowego wprowadzonego w art. 9 ust. 2a. **[Popr. 79]**

2. W przypadku gdy dane wyjściowe są ~~pozyskiwane i~~ ujawniane przez pośrednika w zakresie danych***, zwłaszcza świadczącego usługi nawigacji cyfrowej i planowania trasy podróży,*** na podstawie odrębnych ustaleń, zastosowanie mają zasady określone w ust. 1 i art. 9 ust. 3. Ujawniając dane wyjściowe, pośrednik w zakresie danych podaje odniesienie do źródła tych danych. **[Popr. 80]**

2a. Informacje o emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej przekazuje pośrednikom w zakresie danych zainteresowany podmiot lub inna odpowiednia osoba prawna lub fizyczna. Dane wyjściowe ujawniane przez tych pośredników w zakresie danych obejmują informacje wyświetlane w widocznym miejscu w każdym wyniku wyszukiwania oraz ranking emisji jako jedno z domyślnych ustawień sortowania, tak by wariant najbardziej przyjazny dla środowiska był wyświetlany jako pierwszy, a także łatwe porównanie poszczególnych wariantów modalnych, w tym pojazdów prywatnych, a w stosownych przypadkach także przejazdu rowerem. **[Popr. 81]**

3. W przypadku gdy dane pierwotne są wykorzystywane w rozumieniu art. 5 ust. 1, zainteresowane podmioty są uprawnione do poinformowania o tym fakcie każdej osoby trzeciej, jeżeli wykorzystanie danych pierwotnych zweryfikowano zgodnie z art. 12 i 13.

4. Zainteresowane podmioty muszą być w stanie przedstawić dowody potwierdzające, w jaki sposób ustalono dane wyjściowe. Dowody te sporządza się zgodnie z wymogami określonymi w metodyce referencyjnej, o której mowa w art. 4 ust. 1, oraz:

a) służą one za podstawę oceny weryfikacyjnej zgodnie z art. 12 i 13;

b) udostępnia się je na wniosek właściwego organu***, zgodnie z zasadami określonymi w akcie delegowanym, o którym mowa w art. 13 ust. 9,*** lub innej osoby trzeciej, o ile mają zastosowanie odrębne ustalenia prawne lub umowne; **[Popr. 82]**

c) w przypadku gdy weryfikacja jest przeprowadzana zgodnie z art. 12 i 13, dowody te zawierają odniesienie do dowodu zgodności, o którym mowa w art. 13 ust. 6, oraz dane kontaktowe jednostki oceniającej zgodność, która sporządziła dowód zgodności;

d) jeżeli dane wyjściowe są ustalane za pomocą zewnętrznego narzędzia obliczeniowego, o którym mowa w art. 9 ust. 2, dowody te zawierają odniesienie do tego narzędzia obliczeniowego.

5. Dane wyjściowe i dowody, o których mowa w ust. ~~5~~**4**, sporządza się w sposób jasny i jednoznaczny co najmniej w jednym z języków urzędowych Unii. ~~W miarę możliwości~~ Udostępnia się je ***w zharmonizowanej i prostej formie*** w postaci łącza internetowego, kodu QR lub równoważnego rozwiązania***, umożliwiając interoperacyjność danych wyjściowych i dowodów różnych dostawców usług transportowych***. **[Popr. 83]**

6. Dane osobowe są przetwarzane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 ([18]).

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

7. Każdy odbiorca danych wyjściowych i dowodów, o których mowa w ust. ~~5~~**4**, wprowadza środki w celu zapewnienia poufności odpowiednich danych handlowych przetwarzanych i przekazywanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz zapewnia, aby dostęp do takich danych, ich przetwarzanie i ujawnianie były możliwe wyłącznie po uzyskaniu upoważnienia. **[Popr. 84]**

ROZDZIAŁ V

ŚRODKI UZUPEŁNIAJĄCE

Artykuł 11

Certyfikacja narzędzi obliczeniowych

1. Zewnętrzne narzędzia obliczeniowe, o których mowa w art. 9 ust. 2, muszą być certyfikowane przez jednostkę oceniającą zgodność, o której mowa w art. 14.

2. Twórca narzędzi obliczeniowych składa wniosek do jednostki oceniającej zgodność, która ocenia zgodność narzędzia do obliczania z wymogami określonymi w art. 4–9. W przypadku oceny pozytywnej jednostka oceniająca zgodność wydaje certyfikat zgodności narzędzia obliczeniowego z niniejszym rozporządzeniem ***i podaje, czy narzędzie to umożliwia obliczenia bazujące na danych pierwotnych***. W przypadku oceny negatywnej jednostka oceniająca zgodność przedstawia wnioskodawcy uzasadnienie oceny negatywnej. **[Popr. 85]**

2a. Narzędzia obliczeniowe stosowane wewnętrznie przez dany podmiot do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej objętej zakresem niniejszego rozporządzenia dostosowuje się również do wymogów określonych w metodyce referencyjnej, o której mowa w art. 4 ust. 1. **[Popr. 86]**

3. Dana jednostka oceniająca zgodność prowadzi aktualny wykaz narzędzi obliczeniowych, które certyfikowała, oraz tych, których certyfikaty wycofała lub zawiesiła. Jednostka oceniająca zgodność udostępnia ten wykaz publicznie na swojej stronie internetowej i niezwłocznie przekazuje Komisji adres tej strony internetowej.

4. Certyfikat jest ważny przez dwa lata.

5. Komisja publikuje na swojej oficjalnej stronie internetowej ***łatwo dostępny*** wykaz wszystkich narzędzi obliczeniowych certyfikowanych zgodnie z ust. 1 i 2***, a także linki do stron internetowych, o których mowa w ust. 3.*** **[Popr. 87]**

6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze zgodnie z art. 17 w celu ustanowienia przepisów dotyczących certyfikacji narzędzi obliczeniowych, powiązanego certyfikatu zgodności, w tym przepisów dotyczących odnawiania, zawieszania i cofania certyfikacji.

ROZDZIAŁ VI

WERYFIKACJA DANYCH DOTYCZĄCYCH EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH ORAZ PROCESÓW OBLICZENIOWYCH

Artykuł 12

Zakres weryfikacji

1. Dane wyjściowe, o których mowa w art. 9, podlegają weryfikacji ich zgodności z wymogami określonymi w art. 4–9 niniejszego rozporządzenia. ***Weryfikację wykonuje się co najmniej raz w roku, zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 13 ust. 9. O weryfikację może również wystąpić jednostka oceniająca zgodność, inny zainteresowany podmiot lub jego klienci.*** **[Popr. 88]**

2. Wymogi dotyczące ***corocznej*** weryfikacji, o których mowa w ust. 1, mają zastosowanie do zainteresowanych podmiotów, o których mowa w art. 2, z wyjątkiem mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw, o których mowa w zaleceniu Komisji 2003/361/WE ([19]). Mikroprzedsiębiorstwa oraz małe i średnie przedsiębiorstwa mogą zostać poddane weryfikacji na ich wniosek. **[Popr. 89]**

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

Artykuł 13

Działania weryfikacyjne i proces weryfikacji

1. Jednostka oceniająca zgodność, o której mowa w art. 14, weryfikuje rzetelność, wiarygodność, zgodność i dokładność danych wyjściowych ujawnionych przez zainteresowany podmiot. ***Weryfikację wykonuje się co najmniej raz w roku, zgodnie ze szczegółowymi zasadami podanymi w aktach delegowanych, o których mowa w art. 13 ust. 9.*** **[Popr. 90]**

2. Weryfikację przeprowadza się zgodnie z wymogami określonymi w art. 4–9 i na podstawie dowodów, o których mowa w art. 10 ust. 5. Weryfikacja ta dotyczy:

a) zastosowanej metodyki obliczeniowej;

b) źródeł danych wejściowych wykorzystanych do obliczeń ***oraz odsetka wykorzystanych danych pierwotnych***; **[Popr. 91]**

c) poprawności przeprowadzonych obliczeń;

d) zastosowanych wskaźników.

2a. Weryfikuje się, czy algorytmy pośredników w zakresie danych należycie obejmują informacje poprawnie sortowane według emisji i umożliwiają ich wyświetlanie w ustawieniach domyślnych, a także czy obejmują różne filtry lub wyróżnienia powiązane z jakością danych, zgodnie z art. 10 ust. 2a. **[Popr. 92]**

3. W przypadku stosowania zewnętrznych narzędzi obliczeniowych jednostka oceniająca zgodność bierze pod uwagę ich odpowiednie certyfikaty zgodności, o których mowa w art. 11.

3a. Jeżeli dany podmiot stosuje własne narzędzia obliczeniowe do danych wyjściowych, o których mowa w art. 9 ust. 1 zdanie pierwsze, jednostka oceniająca zgodność ocenia ich zgodność z wymogami metodyki referencyjnej, o której mowa w art. 4 ust. 1. **[Popr. 93]**

4. W przypadku gdy ocena weryfikacyjna wskazuje na nieprawidłowe obliczenia lub niezgodność z art. 4–9 niniejszego rozporządzenia, jednostka oceniająca zgodność ***bezzwłocznie*** informuje o tym zainteresowany podmiot ~~w odpowiednim czasie~~. Następnie podmiot ten koryguje obliczenia lub usuwa niezgodności, aby umożliwić zakończenie procesu weryfikacji. **[Popr. 94]**

4a. Jeżeli po otrzymaniu co najmniej dwóch powiadomień od jednostki oceniającej zgodność dany podmiot odmawia skorygowania obliczeń lub usunięcia niezgodności z art. 4–9 niniejszego rozporządzenia, właściwy organ na wniosek jednostki oceniającej zgodność wszczyna procedurę nałożenia kary zgodnie ze szczegółowymi zasadami podanymi w akcie delegowanym, o którym mowa w ust. 9. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające, a w stosownych przypadkach mogą uwzględniać m.in. korzyści gospodarcze, jakie dany podmiot generuje lub według oczekiwań ma wygenerować, nie przestrzegając przepisów. **[Popr. 95]**

5. Zainteresowany podmiot ***w ciągu 30 dni*** udziela jednostce oceniającej zgodność wszelkich dodatkowych informacji umożliwiających jej realizację procedur weryfikacji. W trakcie procesu weryfikacji jednostka oceniająca zgodność może prowadzić kontrole ***zgodnie ze szczegółowymi zasadami zapisanymi w akcie delegowanym, o którym mowa w ust. 9,*** w celu ustalenia wiarygodności danych i obliczeń. **[Popr. 96]**

6. Po zakończeniu weryfikacji jednostka oceniająca zgodność sporządza~~, w stosownych przypadkach,~~ dowód zgodności potwierdzający, że dane wyjściowe są zgodne z odpowiednimi wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu***, i wskazujący, czy dany podmiot stosuje dane pierwotne***. **[Popr. 97]**

7. Dana jednostka oceniająca zgodność sporządza i prowadzi aktualny wykaz podmiotów, które poddano ***corocznej*** weryfikacji zgodnie z ust. 1–6. Do dnia 31 marca każdego roku jednostka oceniająca zgodność zgłasza Komisji ten wykaz. **[Popr. 98]**

8. W przypadku gdy w innych przepisach Unii ustanowione są zasady szczegółowe dotyczące oceny weryfikacyjnej danych wyjściowych, zasady te traktuje się w równoważny sposób, pod warunkiem że ocena weryfikacyjna została ustanowiona zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

9. Komisja przyjmuje zgodnie z art. ~~17 akty wykonawcze~~***16 akty delegowane*** ustanawiające przepisy szczegółowe dotyczące weryfikacji danych wyjściowych ~~i~~***,*** związanego z nią dowodu zgodności ***oraz procedur nakładania kary***. Przepisy te obejmują przepisy dotyczące dowodów, o których mowa w art. 10 ust. 5, oraz praw do udostępniania związanych z wykorzystaniem danych pierwotnych, o których mowa w art. 10 ust. 4. **[Popr. 99]**

ROZDZIAŁ VII

AKREDYTACJA

Artykuł 14

Jednostki oceniające zgodność

1. Jednostki oceniające zgodność są akredytowane do wykonywania działań weryfikacyjnych lub certyfikacyjnych, o których mowa w art. 11, 12 i 13.

2. Jednostka oceniająca zgodność musi być niezależna od ~~podmiotu wnioskującego~~***wszelkich podmiotów wnoszących*** o działania weryfikacyjne lub certyfikacyjne, o których mowa w art. 11, 12 i 13. **[Popr. 100]**

3. Jednostka oceniająca zgodność, jej kierownictwo najwyższego szczebla oraz pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z weryfikacją nie mogą brać udziału w działalności, która może zagrażać niezależności ich osądu lub wiarygodności w odniesieniu do działań weryfikacyjnych lub certyfikacyjnych.

4. Jednostka oceniająca zgodność i jej pracownicy wykonują działania weryfikacyjne lub certyfikacyjne z najwyższym stopniem rzetelności zawodowej, muszą posiadać konieczne kwalifikacje techniczne oraz nie mogą być poddawani żadnym naciskom ani zachętom, zwłaszcza finansowym, które mogłyby wpływać na ich osąd lub wyniki działań weryfikacyjnych, w szczególności ze strony osób lub grup osób mających interes w wynikach tych działań.

5. Jednostka oceniająca zgodność musi dysponować wiedzą fachową, sprzętem i infrastrukturą wymaganymi do przeprowadzania działań weryfikacyjnych lub certyfikacyjnych, w odniesieniu do których została akredytowana.

6. Pracownicy jednostki oceniającej zgodność dochowują tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkich informacji uzyskanych podczas wykonywania zadań weryfikacyjnych i certyfikacyjnych.

7. Jeżeli jednostka oceniająca zgodność zleca podwykonawstwo określonych zadań związanych z weryfikacją lub certyfikacją lub korzysta z usług jednostki zależnej, ponosi pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podwykonawców lub jednostki zależne, niezależnie od tego, gdzie prowadzą swoją działalność, w tym ocenia i monitoruje kwalifikacje podwykonawcy lub jednostki zależnej oraz wykonywane przez nich zadania.

Artykuł 15

Procedury akredytacji

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

2. Każde państwo członkowskie wyznacza organ, który prowadzi aktualny wykaz akredytowanych jednostek oceniających zgodność. Te wyznaczone organy krajowe udostępniają ten wykaz publicznie na oficjalnej rządowej stronie internetowej.

3. Do dnia 31 marca każdego roku krajowa jednostka akredytująca zgłasza Komisji wykaz akredytowanych jednostek oceniających zgodność wraz ze wszystkimi odpowiednimi danymi kontaktowymi.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez ustanowienie dalszych metod i kryteriów akredytacji jednostek oceniających zgodność.

ROZDZIAŁ VIII

UPRAWNIENIA DELEGOWANE I WYKONAWCZE

Artykuł 16

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 4, 5 ***i 6, art. 5 ust. 2a***, art. 9 ust. 4***, art. 13 ust. 9*** i art. 15 ust. 4, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [UP: Proszę wstawić datę: wejście w życie niniejszego rozporządzenia]. **[Popr. 101]**

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w ***w*** art. 4 ust. 4, 5 ***i 6, art. 5 ust. 2a***, art. 9 ust. 4***, art. 13 ust. 9*** i art. 15 ust. 4, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych. **[Popr. 102]**

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 4, 5 ***i 6, art. 5 ust. 2a***, art. 9 ust. 4***, art. 13 ust. 9*** i art. 15 ust. 4 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie [dwóch miesięcy] od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady. **[Popr. 103]**

Artykuł 17

Procedura komitetowa

1. Komisję wspiera komitet w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

ROZDZIAŁ IX

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 18

Sprawozdanie i przegląd

Komisja przeprowadzi ocenę niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do jego celów i przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące głównych ustaleń do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę: ~~pięć lat~~***36 miesięcy*** po rozpoczęciu stosowania rozporządzenia].

Sprawozdanie, o którym mowa w akapicie pierwszym, zawiera:

a) ocenę skutków dla zainteresowanych podmiotów, jeśli chodzi o obciążenia biurokratyczne wynikające z wdrożenia niniejszego rozporządzenia;

b) ocenę skutków wdrożenia i stosowania niniejszego rozporządzenia, jeśli chodzi o operacje zlecane podwykonawcom;

c) ocenę skutków, jeśli chodzi o krajowe zachęty administracyjne, finansowe lub operacyjne wprowadzone przez państwa członkowskie zgodnie z art. 5 ust. 1b;

d) ocenę skutków obowiązkowego wymogu ilościowego określania i ujawniania emisji gazów cieplarnianych zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu i mającymi zastosowanie do wszystkich podmiotów organizujących i świadczących usługi transportowe. **[Popr. 104]**

Artykuł 19

Wejście w życie i stosowanie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: ~~12~~***24*** miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r. **[Popr. 105]**

3. Art. 4 ust. 4, 5 i 6, art. ***6 ust. 1, art.*** 7 ust. 4***, art. 8 ust. 1***, art. 9 ust. 4, art. 11 ust. 6, art. 13 ust. 9 i art. 15 ust. 4 stosuje się jednak od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. **[Popr. 106]**

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

Sporządzono w … dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodnicząca	*Przewodniczący*