



2026/1030

12.5.2026

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2026/1030

z dnia 29 kwietnia 2026 r.

w sprawie rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

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 uwzględnianiu potrzeby zapewnienia sprawiedliwej i sprzyjającej włączeniu społecznemu transformacji, utrzymania stałego wzrostu i poprawy konkurencyjności przemysłu europejskiego.
- (2) Rozliczanie emisji gazów cieplarnianych jest stosowane w różnych sektorach gospodarki, w tym w transporcie, w celu ilościowego określenia danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych pochodzących z konkretnych rodzajów działalności podmiotów publicznych, przedsiębiorstw i konsumentów. Lepsze informowanie na temat wyników usług transportowych jest skutecznym narzędziem tworzenia odpowiednich zachęt dla użytkowników transportu do dokonywania bardziej zrównoważonych wyborów, wpływania na decyzje biznesowe przewoźników, organizatorów usług transportowych i operatorów węzłów transportowych, a także obniżenia emisji gazów cieplarnianych przez podmioty realizujące umowy w sprawie zamówień publicznych. Porównywalne i wiarygodne dane dotyczące emisji gazów cieplarnianych są podstawowym wymogiem tworzenia tych zachęt, a tym samym zachęcania podmiotów publicznych, jak i przedsiębiorstw oraz konsumentów do zmiany zachowań, w celu przyczyniania się do realizacji celów określonych w komunikacie Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. pt. „Europejski Zielony Ład” w odniesieniu do transportu oraz w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 ⁽⁴⁾. Rozporządzenie to wpisuje się w działania podejmowane przez Unię na rzecz zielonej transformacji wraz z innymi unijnymi aktami prawnymi lub inicjatywami, w tym dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/825 ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj>.

⁽²⁾ Dz.U. C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 10 kwietnia 2024 r. (Dz.U. C, C/2025/1313, 13.3.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1313/oj>) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 26 lutego 2026 r. (Dz.U. C, C/2026/2277, 17.4.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/2277/oj>). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 28 kwietnia 2026 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym)].

⁽⁴⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁽⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/825 z dnia 28 lutego 2024 r. w sprawie zmiany dyrektyw 2005/29/WE i 2011/83/UE w odniesieniu do wzmocnienia pozycji konsumentów w procesie transformacji ekologicznej poprzez lepszą ochronę przed nieuczciwymi praktykami oraz lepsze informowanie (Dz.U. L, 2024/825, 6.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/825/oj>).

- (3) Pomimo rosnącego zainteresowania stron z sektora transportowego ogólny poziom upowszechnienia rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych jest nadal ograniczony. W większości przypadków użytkownicy transportu nie uzyskują dokładnych informacji na temat wyników usług transportowych, a przewoźnicy, organizatorzy usług transportowych i operatorzy węzłów transportowych nie obliczają i nie ujawniają swoich emisji. Nieproporcjonalnie niskie stosowanie rozliczania emisji gazów cieplarnianych obserwuje się szczególnie wśród mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP), które stanowią zdecydowaną większość przedsiębiorstw oferujących usługi transportowe na rynku wewnętrznym. W istocie MŚP borykają się z nieproporcjonalnie większymi obciążeniami finansowymi i administracyjnymi, kiedy decydują się na obliczanie emisji gazów cieplarnianych z oferowanych przez siebie usług transportowych.
- (4) W białej księdze z dnia 28 marca 2011 r. pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” Komisja przedstawiła wizję przyszłości systemu transportowego Unii i określiła program polityczny mający na celu sprostanie przyszłym wyzwaniom w dziedzinie transportu, w szczególności potrzebie utrzymania i rozwoju mobilności oraz znacznego zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych z operacji transportowych i logistycznych.
- (5) W komunikacie z dnia 9 grudnia 2020 r. pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” Komisja zwraca uwagę na zachęty do wyboru najbardziej zrównoważonych możliwości transportu w obrębie poszczególnych rodzajów transportu i między nimi. Zachęty te obejmują ustanowienie europejskich ram zharmonizowanych pomiarów emisji gazów cieplarnianych w transporcie i logistyce, z uwzględnieniem uznanych na świecie norm, które można by następnie wykorzystać w celu przedstawienia przedsiębiorstwom i użytkownikom końcowym szacunków dotyczących śladu węglowego wynikającego z ich wyborów oraz zwiększenia popytu ze strony użytkowników końcowych i konsumentów na bardziej zrównoważone rozwiązania w zakresie transportu i mobilności, przy jednoczesnym unikaniu pseudoekologicznego marketingu.
- (6) Gazy cieplarniane związane z transportem i logistyką są emitowane podczas pracy pojazdu, funkcjonowania węzłów transportowych i logistycznych, produkcji odpowiednich nośników energii, produkcji pojazdów i zakończenia ich eksploatacji oraz budowy i utrzymania infrastruktury transportowej.
- (7) Właściwe jest zatem ustanowienie zharmonizowanych przepisów dotyczących rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportu towarowego i pasażerskiego, 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. Takie zharmonizowane przepisy powinny zapewniać równe warunki działania dla unijnych podmiotów transportowych i podmiotów w węzle transportowym oraz takich podmiotów z państw trzecich, i w odniesieniu do rodzajów transportu, segmentów transportu i krajowych sieci transportowych. Ustanowienie zharmonizowanych przepisów, które zapewnią upowszechnienie i wykorzystywanie porównywalnych i wiarygodnych danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, powinno również pomóc tworzyć zachęty dla organów publicznych, przedsiębiorstw i konsumentów do zmiany zachowań służącej ograniczeniu tych emisji.
- (8) Niniejsze rozporządzenie powinno stanowić ramy odniesienia umożliwiające obliczanie i ujawnianie emisji gazów cieplarnianych, na podstawie umowy lub dobrowolnie do celów komercyjnych, lub gdy takie obliczanie i ujawnianie są wymagane zgodnie z mającym zastosowanie prawem unijnym lub krajowym. Ramy te powinny ułatwiać stosowanie innych środków redukcji emisji, które mogą być dalej wprowadzane przez organy publiczne i przemysł, w tym przykładowo ustanawianie w umowach przewozu klauzul przejrzystości dotyczących emisji gazów cieplarnianych, dostarczania pasażerom lub klientom informacji na temat emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych lub ustalania związanych z klimatem kryteriów dotyczących zielonych zamówień publicznych.
- (9) Pomimo korzyści wynikających ze zwiększonej przejrzystości w zakresie wyników usług transportowych obowiązkowe stosowanie niniejszego rozporządzenia wobec wszystkich podmiotów transportowych i podmiotów w węzle transportowym oferujących usługi transportowe na rynku wewnętrznym 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 tych emisji lub podmiotów, które są do tego zobowiązane na mocy innych odpowiednich uregulowań ustawodawczych i nieustawodawczych. W konsekwencji obejmuje to usługi, których punkty początkowe lub docelowe znajdują się w państwie trzecim. By zapewnić uwzględnienie wszystkich odpowiednich usług transportowych oraz zagwarantować równe warunki działania dla unijnych podmiotów transportowych i podmiotów w węzle transportowym oraz takich podmiotów 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 w celu załadunku lub rozładunku towarów.

- (10) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do podmiotów obliczających i ujawniających emisje gazów cieplarnianych z usług transportowych, w szczególności do przewoźników, organizatorów usług transportowych i operatorów węzłów transportowych, a także do nadawców reprezentujących szczególną kategorię użytkowników transportu, którzy zamawiają usługi transportowe w celu przemieszczenia ładunku do lub z wyznaczonej lokalizacji i którzy w zależności od sytuacji mogą również pełnić rolę przewoźnika, organizatora usług transportowych lub pośrednika w zakresie danych. Podmioty tworzące zewnętrzne narzędzia obliczeniowe, podmioty tworzące bazy danych prowadzone przez podmioty trzecie oraz jednostki oceniające zgodność, które świadczą usługi wsparcia w zakresie obliczania lub weryfikacji danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, powinny być związane szczegółowymi przepisami dotyczącymi – odpowiednio – certyfikacji zewnętrznych narzędzi obliczeniowych, technicznej kontroli jakości standardowych wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych oraz działań weryfikacyjnych i procedur akredytacji. Niniejsze rozporządzenie powinno mieć również zastosowanie do tych pośredników w zakresie danych, którzy obliczają emisje gazów cieplarnianych z usług transportowych i ujawniają informacje na temat tych emisji. W przypadkach gdy pośrednicy w zakresie danych jedynie uzyskują lub łączą dane wyjściowe dotyczące emisji gazów cieplarnianych, a następnie ujawniają takie dane wyjściowe, powinny ich dotyczyć jedynie odpowiednie przepisy dotyczące komunikacji i przejrzystości w zakresie ujawnianych danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych, aby zapewnić porównywalność tych danych wyjściowych na rynku.
- (11) Obliczanie i ujawnianie emisji gazów cieplarnianych na podstawie niniejszego rozporządzenia powinno odbywać się w sposób zdezagregowany, na poziomie usług transportowych, zgodnie z metodyką obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, o której mowa w niniejszym rozporządzeniu. Niniejsze rozporządzenie nie powinno więc 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 unijnych aktów prawnych, jak jest to przykładowo wymagane na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 691/2011⁽⁶⁾ oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2464⁽⁷⁾. Możliwe powinno być natomiast wykorzystanie informacji uzyskanych na podstawie niniejszego rozporządzenia do wnoszenia wkładu w opracowywanie skonsolidowanych sprawozdań na temat emisji wymaganych na podstawie innych mających zastosowanie przepisów prawa Unii, pod warunkiem że odnośne metodyki i gromadzone dane będą wystarczająco zgodne.
- (12) Właściwa metodyka obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych jest jednym z kluczowych aspektów zharmonizowanych ram unijnych określonych w niniejszym rozporządzeniu. Metodyka ta powinna zapewniać, aby obliczenia emisji przeprowadzane w całym łańcuchu transportowym dostarczały porównywalnych i dokładnych danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych dzięki zastosowaniu pojedynczego zestawu etapów metodologicznych. Powinna ona również odpowiednio uwzględniać potrzeby rynku transportowego, aby uniknąć niepotrzebnej złożoności, nadmiernego obciążenia i kosztów, zwłaszcza dla MŚP, oraz powinna być możliwa do stosowania w praktyce przez zainteresowane strony.
- (13) Wspólną metodyką obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na podstawie niniejszego rozporządzenia powinna być norma EN ISO 14083:2023 – Gazy cieplarniane – Kwantyfikacja i raportowanie emisji gazów cieplarnianych powstających w wyniku operacji w łańcuchach transportowych (zwana dalej „normą EN ISO”), opublikowana przez Europejski Komitet Normalizacyjny w kwietniu 2023 r., dokonująca transpozycji normy EN ISO. Promowanie jej stosowania w Unii sprzyja międzynarodowej zgodności rozliczania emisji gazów cieplarnianych i ułatwia dalsze globalne zbliżanie stosowanej metodyki. Z analizy przeprowadzonej przez Komisję wynika, że norma EN ISO jest najodpowiedniejszą i najbardziej proporcjonalną normą dla realizacji celów niniejszego rozporządzenia, w tym większego upowszechnienia na rynku i porównywalności danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych. Obliczanie emisji gazów cieplarnianych 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.
- (14) Komisja we współpracy z Europejskim Komitetem Normalizacyjnym oraz krajowymi jednostkami normalizacyjnymi państw członkowskich jest zobowiązana do zapewnienia pełnego dostępu do niniejszego rozporządzenia.

(6) 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/691/oj>).

(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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2464/oj>).

- (15) Ogólnie uznaje się, że emisje w całym cyklu życia obejmują emisje gazów cieplarnianych „od źródła energii do koła pojazdu” oraz emisje związane z produkcją i konserwacją pojazdów oraz wycofywaniem ich z eksploatacji, a w stosownych przypadkach także emisje związane z infrastrukturą transportową, jak określono w zaleceniu Komisji (UE) 2021/2279⁽⁸⁾. Ocena cyklu życia może jednak prowadzić do wysokich kosztów wdrożenia i konfrontować podmioty transportowe i podmioty w węzle transportowym z problemem złożoności rozliczania, zwłaszcza w odniesieniu do emisji związanych z infrastrukturą transportową. Ze względu na proporcjonalność i zakres stosowania niniejsze rozporządzenie nie powinno wymagać stosowania oceny cyklu życia bez przeprowadzenia oceny przez Komisję. Ponadto, aby utrzymać na potrzeby niniejszego rozporządzenia odniesienia do uznanych na świecie norm, w ocenie tej należy – w ramach prowadzonej przez Komisję oceny niniejszego rozporządzenia – przedstawić sprawozdanie z postępów poczynionych na forum Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej.
- (16) Należy zwrócić uwagę na to, by nie odchodzić od wyborów metodologicznych dokonanych w normie EN ISO, tak aby uniknąć niespójności w obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na rynku, zwłaszcza w kontekście międzynarodowych łańcuchów transportowych. Właściwe jest jednak, aby Komisja oceniła potrzebę ewentualnego dostosowania normy EN ISO z perspektywy unijnych polityk, w tym przyszłych przepisów. Jeśli z oceny Komisji będzie wynikało, że zmiana normy lub jej elementu stwarza wyraźne ryzyko niezgodności z celami niniejszego rozporządzenia lub innymi mającymi zastosowanie przepisami prawa unijnego, w szczególności z rozporządzeniem (UE) 2021/1119, Komisja powinna przyjmować niezbędne akty delegowane w celu zakazania stosowania danej zmiany. Jeżeli ta ocena wskazuje na istnienie ryzyka, że zmiana normy lub jej elementu może tworzyć niepotrzebną nierównowagę w obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych w określonych segmentach rynku lub prowadzić do rozbieżności między tą normą a celami niniejszego rozporządzenia lub celami innych mających zastosowanie przepisów prawa unijnego, Komisja powinna móc przyjmować niezbędne akty wykonawcze, aby wystąpić do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego o dokonanie odpowiedniego przeglądu danej normy.
- (17) Aby uniknąć obiegu niedokładnych informacji na rynku, konieczne może być doprecyzowanie wspólnej metodyki w odniesieniu do parametrów istotnych pod względem emisji gazów cieplarnianych oraz uściślenie założeń stosowanych do obliczania emisji gazów cieplarnianych przed wykonaniem usługi. To samo dotyczy innych istotnych parametrów technicznych związanych z przydziałem emisji gazów cieplarnianych lub agregacją elementów danych, w przypadku gdy stosowanie tych parametrów nie jest jednoznacznie wyjaśnione w tej wspólnej metodyce.
- (18) 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 doprowadzić do stopniowego upowszechnienia stosowania tych danych pierwotnych w procesach obliczania emisji gazów cieplarnianych. Dane pierwotne mogą być jednak nieosiągalne lub zbyt kosztowne dla niektórych zainteresowanych stron, zwłaszcza MŚP. W związku z tym należy zezwolić, na jasnych warunkach, na wykorzystywanie danych wtórnych. Aby jednak osiągnąć dokładniejsze rozliczanie emisji gazów cieplarnianych, państwo członkowskie powinno mieć możliwość zdecydowania, że wykorzystanie danych pierwotnych będzie obowiązkowe w przypadku operacji transportowych na jego terytorium realizowanych przez podmioty transportowe i podmioty w węzle transportowym, których liczba pracowników przekracza określony próg ustanowiony w prawie krajowym, jeśli usługa transportowa rozpoczyna się i kończy na jego terytorium. Aby nie utrudniać międzynarodowych usług transportowych ani rozwoju MŚP, państwa członkowskie nie powinny stosować takiego wymogu do transgranicznych operacji transportowych, w tym operacji transportowych z tranzytem przez ich terytorium, ani do MŚP.
- (19) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wprowadzania, bez uszczerbku dla zasad pomocy państwa, zachęt o charakterze administracyjnym, finansowym lub operacyjnym w celu stymulowania wykorzystywania danych pierwotnych.

⁽⁸⁾ Zalecenie Komisji (UE) 2021/2279 z dnia 15 grudnia 2021 r. w sprawie stosowania metod oznaczania śladu środowiskowego do pomiaru efektywności środowiskowej w cyklu życia produktów i organizacji oraz informowania o niej (Dz.U. L 471 z 30.12.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2021/2279/oj>).

- (20) Jeżeli chodzi o dane wtórne, emisje gazów cieplarnianych z usługi transportowej można obliczać przy użyciu wartości standardowych lub danych modelowanych. Należy ustalić wartości standardowe, a dane modelowane należy opracowywać i aktualizować w sposób neutralny i obiektywny, w oparciu o wiarygodne źródła i odpowiednie parametry. Bazy danych nie powinny zawierać wartości standardowych, które prowadzą do strukturalnego zaniżenia powstałych emisji gazów cieplarnianych w porównaniu ze znanymi wartościami rzeczywistymi porównywalnych usług. W takich przypadkach bazy danych prowadzone przez podmioty trzecie nie powinny otrzymywać pozytywnej oceny w wyniku technicznej kontroli jakości.
- (21) Aby zwiększyć porównywalność uzyskanych w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych, należy ustanowić podstawową unijną bazę danych zawierającą standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych (zwaną dalej „podstawową unijną bazą danych”). Podstawowa unijna baza danych powinna zapewniać wystarczającą szczegółowość i odzwierciedlać specyfikę sektorową, regionalną i krajową w całej Unii oraz powinna zawierać oddzielne tabele dla każdego rodzaju transportu. Komisja powinna zapewnić regularną aktualizację podstawowej unijnej bazy danych i co najmniej co roku oceniać potrzebę jej aktualizacji. Dane dotyczące żeglugi morskiej powinny być pozyskiwane z bazy danych „THETIS-MRV” i uzupełniane, w stosownych przypadkach, innymi źródłami informacji, takimi jak baza danych FuelEU. Z uwagi na sektorową, regionalną i krajową specyfikę tych wartości standardowych w całej Unii należy jednak zezwolić na stosowanie innych odpowiednich baz danych i zbiorów danych prowadzonych przez podmioty trzecie, pod warunkiem że zostaną one poddane technicznej kontroli jakości na poziomie Unii.
- (22) Do ustalenia intensywności emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej potrzebne są współczynniki emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii w transporcie, które pozwolą uzyskać szacunkowe wartości emisji gazów cieplarnianych odzwierciedlające ilość energii zużytej w perspektywie „od źródła energii do koła pojazdu”. W związku z tym, aby zagwarantować porównywalność i jakość danych wejściowych, należy ustanowić centralną unijną bazę danych zawierającą standardowe wartości współczynników emisji gazów cieplarnianych (zwaną dalej „centralną unijną bazą danych”) dla nośników energii w transporcie.
- (23) Przy ilościowym określaniu emisji związanych z wykorzystaniem energii elektrycznej należy zachęcać do stosowania podejścia opartego na lokalizacji, pod warunkiem że dla różnych państw członkowskich zapewniony jest zestaw aktualnych i dokładnych wartości intensywności. W stosownych przypadkach można zastosować podejście rynkowe, o ile jest ono wystarczająco rozwinięte i spełnione są warunki określone w załączniku J do normy EN ISO.
- (24) Podstawowa unijna baza danych i centralna unijna baza danych powinny, w miarę dostępności i w stosownych przypadkach, obejmować wartości standardowe uzgodnione przez Unię lub w interesie Unii na poziomie międzynarodowym. Biorąc pod uwagę specyfikę sektorową, regionalną i krajową w całej Unii, w podstawowej unijnej bazie danych i centralnej unijnej bazie danych odzwierciedlone powinny być typy pojazdów i nośniki energii w transporcie zazwyczaj wykorzystywane w Unii, w niektórych lub we wszystkich państwach członkowskich. Podstawowa unijna baza danych i centralna unijna baza danych powinny również uwzględniać unikalne cechy poszczególnych państw członkowskich.
- (25) Utworzeniem i utrzymywaniem podstawowej unijnej bazy danych i centralnej unijnej bazy danych, a także techniczną kontrolą jakości baz danych i zbiorów danych prowadzonych przez podmioty trzecie powinien zajmować się neutralny i właściwy organ działający na poziomie Unii. Ze względu na swoje kompetencje Europejska Agencja Środowiska jest najlepiej przygotowana do udzielenia niezbędnej pomocy technicznej w celu właściwego wdrożenia odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia. W razie potrzeby prace te powinny opierać się na wkładach innych sektorowych organów Unii i być przez nie wspierane zgodnie z przepisami prawa Unii. W razie potrzeby państwa członkowskie powinny mieć możliwość przekazywania Komisji dodatkowych i dobrowolnych informacji.
- (26) Wykorzystywanie danych modelowanych powinno być możliwe, jeżeli opierają się one na modelu ustanowionym zgodnie ze wspólną metodyką oraz, w stosownych przypadkach, z innymi określonymi w niniejszym rozporządzeniu przepisami dotyczącymi wykorzystania danych wtórnych i narzędzi obliczeniowych.

- (27) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757⁽⁹⁾ i dyrektywie 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁰⁾ ustanowiono wymóg gromadzenia, mierzenia, obliczania i corocznego raportowania emisji gazów cieplarnianych odpowiednio ze statków i statków powietrznych. Rozporządzenie (UE) 2015/757 i dyrektywa 2003/87/WE w pewnej mierze uzupełniają niniejsze rozporządzenie, w szczególności pod względem generowania danych dotyczących zużycia paliwa jako danych wejściowych do ilościowego określenia emisji z usług transportowych, w odniesieniu do przebytej odległości lub ilości przewożonego ładunku. Powinna też istnieć możliwość, by do ustalania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, wykorzystywać dane wejściowe uzyskiwane w wyniku wdrażania innych ram legislacyjnych, takich jak rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631⁽¹¹⁾, (UE) 2019/1242⁽¹²⁾, (UE) 2023/1805⁽¹³⁾ lub (UE) 2023/2405⁽¹⁴⁾. Biorąc pod uwagę, że właściwe jest, aby we wszystkich odpowiednich aktach prawnych Unii w dziedzinie transportu stosować odniesienie do wspólnej normy, Komisja powinna dążyć do zapewnienia zgodności i spójności niniejszego rozporządzenia z obowiązującymi aktami prawnymi Unii oraz z przyszłymi inicjatywami. W szczególności Komisja powinna dążyć w przyszłych inicjatywach i we wszelkich aktach prawa wtórnego do wprowadzenia wymogu, aby wszelkie rozliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych w sposób zdezagregowany opierało się na wspólnej metodyce, o której mowa w niniejszym rozporządzeniu.
- (28) Aby ułatwić gromadzenie dokładnych danych, późniejsze obliczenia i wykorzystywanie danych pierwotnych przez MSP, należy rozważyć zapewnienie dostępu do danych pokładowych w kontekście wszelkich przyszłych wniosków ustawodawczych dotyczących dostępu do danych dotyczących pojazdów.
- (29) Aby ułatwić wykonywanie niniejszego rozporządzenia i ograniczyć złożoność obliczeń przy jednoczesnym zmniejszeniu obciążeń administracyjnych i finansowych, Komisja powinna zapewnić uproszczone, bezpłatne, publicznie dostępne i łatwe w użyciu internetowe narzędzie obliczeniowe zaprojektowane specjalnie dla mikro- oraz małych i średnich przewoźników. To narzędzie obliczeniowe należy opracować zgodnie ze wspólną metodyką określoną w niniejszym rozporządzeniu, tak aby jego stosowanie zapewniało poprawność dokonanych obliczeń. Powinno ono ułatwiać obliczenia oparte na danych pierwotnych i umożliwiać wykorzystywanie odpowiednich danych wtórnych, w tym współczynników emisji gazów cieplarnianych oraz, jeżeli są dostępne, standardowych wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z baz danych uznanych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Narzędziu powinien towarzyszyć podręcznik, który pomoże w wykonywaniu niniejszego rozporządzenia i wyjaśni sposób funkcjonowania narzędzia obliczeniowego. To narzędzie obliczeniowe powinno być okresowo aktualizowane. Powinno ono wyeliminować lukę w danych w łańcuchu informacyjnym, promować jednolite rozliczanie emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do najbardziej typowych usług transportowych, zwiększyć przejrzystość i porównywalność danych oraz przyczynić się do szerzenia wiedzy na temat obliczania emisji gazów cieplarnianych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i zachęcać do stosowania takich obliczeń.
- (30) Należy określić wspólne wskaźniki służące do wyrażania danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych i umożliwiające porównywanie tych danych oraz sporządzenie skutecznej analizy porównawczej różnych usług transportowych. Wspólne wskaźniki powinny również umożliwiać jasną komunikację ze strony dostawcy danych i właściwe zrozumienie tej komunikacji przez odbiorcę danych.

⁽⁹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

⁽¹⁰⁾ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

⁽¹¹⁾ 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 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

⁽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, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁽¹³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

⁽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>).

- (31) Wszelkie zdezagregowane informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej, które są ujawniane podmiotowi trzeciemu w celach komercyjnych lub regulacyjnych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, powinny obowiązkowo zawierać wyraźnie przedstawione dane wyjściowe ustalone zgodnie ze szczegółowymi zasadami obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych określonymi w niniejszym rozporządzeniu. W stosownych przypadkach można dodać dodatkowe elementy danych służące celom innym niż cele określone w niniejszym rozporządzeniu.
- (32) Ujawnianie informacji dotyczących emisji gazów cieplarnianych przed wykonaniem usługi transportowej ma kluczowe znaczenie dla zachęcenia organów publicznych, przedsiębiorstw i konsumentów do podejmowania świadomych decyzji oraz wpływa na zamówienia publiczne udzielane przez organy publiczne i na decyzje biznesowe podmiotów transportowych i podmiotów w węzle transportowym świadczących i organizujących te usługi transportowe na rynku. W związku z tym informacje na temat emisji gazów cieplarnianych związanych z konkretną usługą transportową powinny być ujawniane, o ile to możliwe, przed rozpoczęciem świadczenia usługi transportowej. Powinna jednak istnieć możliwość ujawniania informacji na temat emisji gazów cieplarnianych po wykonaniu usługi transportowej, w szczególności w przypadku gdy komunikacja między przedsiębiorstwami musi opierać się na bardziej szczegółowych informacjach, w szczególności w kontekście łańcuchów logistycznych i stosunków umownych z podwykonawcami, lub w celu wykorzystania danych pierwotnych.
- (33) Aby wykazać zgodność z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, podmioty transportowe i podmioty w węzle transportowym oraz pośrednicy w zakresie danych, którzy obliczają i ujawniają dane wyjściowe na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej, powinny być w stanie przedstawić dowody potwierdzające dane wyjściowe. Dowody te powinny być przedstawione zgodnie z zasadami dotyczącymi sprawozdawczości na poziomie usługi transportowej określonymi w normie EN ISO i powinny być udostępniane na wniosek właściwego organu, takiego jak sąd, lub innemu podmiotowi trzeciemu, jeżeli wymagają tego inne odrębne obowiązki prawne lub umowne.
- (34) O ile nie mają zastosowania odrębne ustalenia, pośrednika w zakresie danych gromadzącego informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej świadczonej przez podmioty transportowe i podmioty w węzle transportowym lub inne odpowiednie osoby fizyczne lub prawne oraz ujawniającego je na rynku nie należy uznawać za odpowiedzialnego, w przypadku gdy informacje te naruszają 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 dokładać starań, aby zapobiec ujawnianiu niedokładnych lub nieprawidłowych informacji, a także przestrzegać przepisów niniejszego rozporządzenia w zakresie danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych oraz komunikacji i przejrzystości. Pośrednik w zakresie danych powinien ponadto podawać źródło tych informacji, aby umożliwić identyfikację odnośnego dostawcy informacji.
- (35) Zewnętrzne narzędzia obliczeniowe udostępniane na rynku przez podmiot trzeci 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. Zewnętrzne narzędzia obliczeniowe powinny podlegać certyfikacji w celu zagwarantowania ich zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do stosowania wspólnej metodyki i odpowiedniego zestawu danych wyjściowych.
- (36) 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. W szczególności należy określić szczegółowe warunki regulujące weryfikację, niezależnie od tego, czy dotyczy ona usługi jednorazowej czy regularnej, w tym odpowiednią częstotliwość kontroli, oraz ustalenia proceduralne, z należyтым uwzględnieniem charakteru i skali danych usług transportowych oraz konieczności uniknięcia nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych. Podmioty transportowe i podmioty w węzle transportowym oraz pośrednicy w zakresie danych, którzy pomyślnie przeszli ocenę zgodności, powinni być uprawnieni do uzyskania dowodu zgodności powszechnie uznanego w całej Unii. W przypadku uwzględnienia danych pierwotnych dowód zgodności powinien to uwzględnienie potwierdzać, co w szczególności ma zachęcać do gromadzenia i wykorzystywania danych pierwotnych przez każdy podmiot, którego dotyczy niniejsze rozporządzenie. Weryfikacja danych wyjściowych powinna obejmować porównywalność takich danych wyjściowych, w tym w odniesieniu do obliczania odległości, przy czym odchylenia od odległości po ortodromie i najkrótszej wykonalnej odległości należy sprawdzać pod kątem ich zgodności z normą EN ISO.

- (37) Obciążenie administracyjne związane z weryfikacją może być nieproporcjonalne w przypadku mniejszych przedsiębiorstw, dlatego należy go unikać. W związku z tym MŚP powinny być zwolnione z wymogów związanych z weryfikacją, chyba że przedsiębiorstwa te chcą uzyskać dowód zgodności. Duże przedsiębiorstwa powinny ponadto uwzględniać zasadę proporcjonalności, gdy rozważają żądanie weryfikacji zgodności od partnerów w łańcuchu wartości, w szczególności od MŚP.
- (38) W aktach prawnych Unii dotyczących sektora transportu ustanowiono już przepisy dotyczące wymogów w zakresie weryfikacji emisji, w szczególności w rozporządzeniach (UE) 2015/757 i (UE) 2023/1805 w odniesieniu do sektora morskiego oraz w dyrektywie 2003/87/WE w odniesieniu do sektora lotnictwa. Aby zmniejszyć obciążenia administracyjne, weryfikatorzy akredytowani na podstawie tych aktów powinni być uznawani za akredytowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia do wykonywania działań weryfikacyjnych w odpowiednim sektorze, w którym prowadzą działalność, pod warunkiem że poinformują wyznaczone organy krajowe o zamiarze wykonywania takich działań również na podstawie niniejszego rozporządzenia. Jednostki oceniające zgodność powinny być niezależnymi i kompetentnymi podmiotami prawnymi akredytowanymi przez krajowe jednostki akredytujące ustanowione zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008⁽¹⁵⁾. Rozporządzenie (WE) nr 765/2008 w sprawie akredytacji jednostek oceniających zgodność stosuje się horyzontalnie, w tym do weryfikatorów akredytowanych na podstawie rozporządzeń (UE) 2015/757 i (UE) 2023/1805 oraz dyrektywy 2003/87/WE, a także do jednostek oceniających zgodność akredytowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Rozporządzenie (WE) nr 765/2008 obejmuje również sytuacje, w których krajowe jednostki akredytujące są uprawnione do podejmowania odpowiednich środków, jeżeli jednostka oceniająca zgodność nie posiada już kompetencji do wykonywania określonych czynności z zakresu oceny zgodności lub dopuściła się rażącego naruszenia swoich obowiązków.
- (39) W przypadku gdy zdezagregowane dane wyjściowe dotyczące emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych zostały już zweryfikowane zgodnie ze szczegółowymi przepisami określonymi w innych aktach prawnych Unii, w tym, w odniesieniu do sektora morskiego, w rozporządzeniu (UE) 2015/757 i aktach delegowanych przyjętych na jego podstawie lub w rozporządzeniu (UE) 2023/1805 i aktach delegowanych przyjętych na jego podstawie, a w odniesieniu do sektora lotnictwa – w dyrektywie 2003/87/WE i aktach wykonawczych przyjętych na jej podstawie, dane te należy uznać za zweryfikowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (40) W celu umożliwienia skutecznego funkcjonowania niniejszego rozporządzenia oraz uzupełnienia go dodatkowymi przepisami, Komisji należy zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej przekazać uprawnienia do przyjmowania aktów w odniesieniu do oceny zmiany normy EN ISO oraz, w razie potrzeby, zakazania stosowania przyszłych poprawek, oceny i wyłączenia niektórych elementów wspólnej metodyki, dostosowania wspólnych wskaźników dla danych wyjściowych w zakresie 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⁽¹⁶⁾. 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.
- (41) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanawiania szczegółowych przepisów dotyczących wniosków do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego o zmianę normy EN ISO, doprecyzowania wspólnej metodyki, ustanowienia zasad i warunków przeprowadzania technicznej kontroli jakości baz danych prowadzonych przez podmioty trzecie, ustanowienia unijnego narzędzia obliczeniowego, certyfikacji zewnętrznych narzędzi obliczeniowych oraz weryfikacji danych wyjściowych. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/765/oj>).

⁽¹⁶⁾ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj).

⁽¹⁷⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (42) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zachęcanie organów publicznych, przedsiębiorstw i konsumentów do zmiany zachowań z myślą o ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych poprzez upowszechnianie i wykorzystywanie porównywalnych i wiarygodnych danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie bez ryzyka wprowadzenia przeszkód administracyjnych na rynku wewnętrznym, które pociągają za sobą dodatkowe koszty i obciążenia administracyjne dla danych branż, natomiast ze względu na harmonizujący skutek wspólnej metodyki obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych określonej w niniejszym rozporządzeniu możliwe jest lepsze osiągnięcie tego celu na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy dotyczące rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, które rozpoczynają się lub kończą na terytorium Unii, w przypadkach gdy zdezagregowane informacje na temat tych emisji są obliczane i ujawniane na podstawie umowy lub dobrowolnie w celach komercyjnych lub gdy takie obliczanie i ujawnianie są wymagane na podstawie mającego zastosowanie prawa Unii lub prawa krajowego.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do:

- a) przewoźników, organizatorów usług transportowych i operatorów węzłów transportowych;
- b) pośredników w zakresie danych;
- c) podmiotów tworzących narzędzia obliczeniowe;
- d) twórców baz danych będących podmiotami trzecimi; oraz
- e) jednostek oceniających zgodność.

Artykuł 2

Definicje

Na potrzeby niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „gaz cieplarniany” oznacza gazowy składnik atmosfery, zarówno naturalny, jak i antropogeniczny, który absorbuje i emituje promieniowanie o określonych długościach fal w widmie promieniowania podczerwonego emitowanego przez powierzchnię Ziemi, atmosferę i chmury;
- 2) „emisja gazów cieplarnianych” oznacza uwolnienie gazu cieplarnianego do atmosfery wyrażone w masie ekwiwalentu dwutlenku węgla;
- 3) „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;
- 4) „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 zarówno operacji transportowych, jak i operacji w węźle transportowym;

- 5) „operacja transportowa” oznacza eksploatację pojazdu w celu transportu pasażerów lub ładunku;
- 6) „operacja w węźle transportowym” oznacza operację mającą na celu przemieszczenie ładunku lub pasażerów przez węzeł transportowy;
- 7) „łańcuch transportowy” oznacza sekwencję elementów transportu związanych z ładunkiem, pasażerem lub grupą pasażerów, które to elementy razem składają się na przemieszczanie ładunku, pasażera lub grupy pasażerów z punktu początkowego do punktu docelowego;
- 8) „element łańcucha transportowego” oznacza odcinek łańcucha transportowego, w obrębie którego przewozi się ładunki, pasażerów lub grupy pasażerów pojedynczym pojazdem lub przemieszcza się ładunki, pasażerów lub grupy pasażerów przez jeden węzeł transportowy;
- 9) „dane pierwotne” oznaczają określoną ilościowo wartość procesu lub działalności uzyskaną z pomiaru bezpośredniego lub z obliczeń opartych na pomiarach bezpośrednich;
- 10) „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 wartości współczynników emisji gazów cieplarnianych z wykazów krajowych, dane obliczone, dane szacunkowe lub inne dane reprezentatywne oraz dane uzyskane z procesów lub szacunków zastępczych;
- 11) „organizator usług transportowych” oznacza podmiot świadczący usługi transportowe, w których obsługę niektórych elementów łańcucha transportowego zleca się co najmniej jednemu podwykonawcy;
- 12) „przewoźnik” oznacza podmiot, który wykonuje operacje transportowe obejmujące przewóz ładunków lub pasażerów, lub oba te rodzaje przewozów;
- 13) „operator węzła transportowego” oznacza podmiot, który wykonuje operacje w węźle transportowym obejmujące przewóz ładunków lub pasażerów;
- 14) „podmioty transportowe i podmioty w węźle transportowym” oznaczają organizatora usług transportowych, przewoźnika i operatora węzła transportowego;
- 15) „pośrednik w zakresie danych” oznacza osobę prawną lub fizyczną, która dostarcza informacji na temat emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, które rozpoczynają się lub kończą na terytorium Unii, ale która nie świadczy ani nie organizuje tych usług;
- 16) „mikroprzedsiębiorstwa oraz małe i średnie przedsiębiorstwa” lub „MŚP” oznaczają mikroprzedsiębiorstwa oraz małe i średnie przedsiębiorstwa, o których mowa w zaleceniu Komisji 2003/361/WE⁽¹⁸⁾;
- 17) „wartość standardowa” oznacza wartość danych wtórnych pobraną z opublikowanego źródła, którą uznaje się za standardową w przypadku braku danych pierwotnych lub modelowanych;
- 18) „nośnik energii” oznacza substancję lub zjawisko, które mogą zostać wykorzystane do wytwarzania pracy mechanicznej lub ciepła lub w celu realizacji procesów chemicznych lub fizycznych;
- 19) „dane modelowane” oznaczają dane wtórne wyprowadzone 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;
- 20) „dane wyjściowe” oznaczają dane zdezagregowane dotyczące emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej wyprowadzone przy użyciu wspólnej metodyki i danych wejściowych określonych w niniejszym rozporządzeniu;
- 21) „pojazd” oznacza środek transportu pasażerów lub ładunków lub pasażerów i ładunku, we wszystkich rodzajach transportu;

⁽¹⁸⁾ Zalecenie Komisji 2003/361/WE z dnia 6 maja 2003 r. dotyczące definicji mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw (Dz.U. L 124 z 20.5.2003, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- 22) „działalność związana z gazami cieplarnianymi” oznacza działalność, która prowadzi do emisji gazów cieplarnianych;
- 23) „dane dotyczące działalności związanej z gazami cieplarnianymi” oznaczają ilościową miarę działalności związanej z gazami cieplarnianymi;
- 24) „intensywność emisji gazów cieplarnianych” oznacza współczynnik określający stosunek działalności transportowej lub działalności węzła transportowego do emisji gazów cieplarnianych;
- 25) „współczynnik emisji gazów cieplarnianych” oznacza współczynnik określający relację danych dotyczących działalności związanej z gazami cieplarnianymi do emisji gazów cieplarnianych;
- 26) „emisje gazów cieplarnianych od źródła energii do koła pojazdu” oznaczają emisje reprezentujące wpływ emisji gazów cieplarnianych wynikający z użytkowania pojazdów i funkcjonowania węzłów transportowych oraz z dostarczania energii na potrzeby tych usług;
- 27) „narzędzie obliczeniowe” oznacza aplikację, model lub oprogramowanie umożliwiające automatyczne obliczanie emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej;
- 28) „zewnętrzne narzędzie obliczeniowe” oznacza narzędzie obliczeniowe udostępniane na rynku przez podmiot trzeci do szerokiego użytku komercyjnego lub niekomercyjnego;
- 29) „ekwiwalent dwutlenku węgla (CO₂e)” oznacza jednostkę służącą do porównywania wymuszania radiacyjnego gazu cieplarnianego z wymuszaniem radiacyjnym dwutlenku węgla;
- 30) „jednostka oceniająca zgodność” oznacza jednostkę oceniającą zgodność w rozumieniu art. 2 pkt 13 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

ROZDZIAŁ II

WSPÓLNA METODYKA

Artykuł 3

Wspólna metodyka obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych

1. Emisje gazów cieplarnianych z usług transportowych oblicza się na podstawie wspólnej metodyki w rozumieniu normy EN ISO 14083:2023 – Gazy cieplarniane – Kwantyfikacja i raportowanie emisji gazów cieplarnianych powstających w wyniku operacji w łańcuchach transportowych (zwanej dalej „normą EN ISO”), w jej zaktualizowanej wersji, jak określono w niniejszym rozdziale.
2. Do dnia 3 grudnia 2033 r. Komisja oceni potrzebę zmiany dowolnego elementu normy EN ISO.
3. Komisja może, z własnej inicjatywy lub na wniosek państwa członkowskiego, rozpocząć kontrolę zgodności, aby ocenić zmiany w normie EN ISO.
4. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 17 niniejszego rozporządzenia w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez określenie zmian w normie EN ISO, lub zmian dowolnego jej elementu, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, stwarzających oczywiste ryzyko niezgodności z celami niniejszego rozporządzenia i innymi mającymi zastosowanie przepisami prawa Unii, w szczególności z rozporządzeniem (UE) 2021/1119, i które w związku z tym nie mają zastosowania.
5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych w celu zwrócenia się do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego z wnioskiem o zmianę normy EN ISO, w tym na podstawie wyników oceny przewidzianej w ust. 2 niniejszego artykułu, oraz kontroli zgodności, o której mowa w ust. 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 18 ust. 2.

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych ustanawiających szczegółowe przepisy w celu doprecyzowania wspólnej metodyki, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, 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 transportowej oraz, w stosownych przypadkach, określenia innych parametrów technicznych związanych z przypisaniem emisji gazów cieplarnianych lub agregacją elementów danych, które nie są wyraźnie wyjaśnione w tej wspólnej metodyce. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 18 ust. 2.

ROZDZIAŁ III

DANE WEJŚCIOWE I ICH ŹRÓDŁA

Artykuł 4

Wykorzystanie danych pierwotnych i wtórnych

1. Do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych podmioty transportowe i podmioty w węźle transportowym oraz pośrednicy w zakresie danych w pierwszej kolejności wykorzystują dane pierwotne.

Państwo członkowskie może postanowić, że wykorzystanie danych pierwotnych będzie obowiązkowe w przypadku operacji transportowych wykonywanych na jego terytorium realizowanych przez podmioty transportowe i podmioty w węźle transportowym, których liczba pracowników przekracza określony próg ustanowiony w prawie krajowym, jeśli usługa transportowa rozpoczyna się i kończy na jego terytorium. Państwo członkowskie nie stosuje takiego wymogu do transgranicznych operacji transportowych, w tym do operacji transportowych z tranzytem przez jego terytorium, ani do MŚP.

2. Państwa członkowskie mogą, bez uszczerbku dla zasad pomocy państwa, wprowadzić zachęty administracyjne, finansowe lub operacyjne w celu stymulowania wykorzystywania danych pierwotnych.

3. Wykorzystanie danych wtórnych do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej jest dozwolone pod następującymi warunkami:

a) w przypadku gdy standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych pozyskiwane są z:

(i) podstawowej unijnej bazy danych zawierającej standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych (zwanej dalej „podstawową unijną bazą danych”), o której to bazie mowa w art. 5; lub

(ii) baz danych i zbiorów danych zawierających wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych prowadzonych przez podmioty trzecie zgodnie z art. 6;

b) w przypadku gdy standardowe wartości współczynników emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii w transporcie pozyskiwane są z centralnej unijnej bazy danych zawierającej standardowe wartości współczynników emisji gazów cieplarnianych (zwanej dalej „centralną unijną bazą danych”), o której to bazie mowa w art. 7;

c) w przypadku gdy dane modelowane opierają się na modelu ustanowionym zgodnie ze wspólną metodyką, o której mowa w art. 3 ust. 1, oraz, w stosownych przypadkach, zgodnie z warunkami stosowania danych wtórnych określonymi w lit. a) i b) niniejszego ustępu, a także zgodnie z przepisami dotyczącymi stosowania narzędzi obliczeniowych określonych w art. 8 i 11.

Zgodnie ze wspólną metodyką, w przypadku gdy podmioty transportowe i podmioty w węźle transportowym dokonują obliczeń *ex ante* emisji gazów cieplarnianych z konkretnej usługi transportowej, mogą one stosować standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych ustalone na podstawie danych pierwotnych z usługi transportowej o podobnych cechach świadczonej przez te same podmioty w roku poprzedzającym obliczenie *ex ante*.

4. W przypadku gdy podmioty transportowe i podmioty w węźle transportowym oraz pośrednicy w zakresie danych wykorzystują jako dane wejściowe dane pierwotne, które zostały już wykorzystane jako podstawa do ustalenia danych wyjściowych zweryfikowanych na podstawie innych aktów prawnych Unii przez akredytowaną jednostkę, o której mowa w art. 16, weryfikacja, o której mowa w art. 12 ust. 1, nie jest wymagana w odniesieniu do źródeł danych wejściowych wykorzystywanych do obliczeń, o których mowa w art. 13 ust. 2 lit. b).

5. Przy obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z zużywanej energii elektrycznej podmioty transportowe i podmioty w węźle transportowym oraz pośrednicy w zakresie danych mogą zdecydować się na stosowanie podejścia rynkowego zamiast danych wtórnych opartych na lokalizacji, jeżeli spełnione są warunki określone w załączniku J do normy EN ISO.

Artykuł 5

Podstawowa unijna baza danych zawierająca standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych

1. Do dnia 2 grudnia 2029 r. Komisja, z pomocą techniczną Europejskiej Agencji Środowiska oraz, w razie potrzeby, przy dodatkowym i dobrowolnym wkładzie państw członkowskich, ustanowi podstawową unijną bazę danych. Komisja dąży do uwzględnienia w podstawowej unijnej bazie danych standardowych wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych dla typów pojazdów zazwyczaj stosowanych w Unii, w niektórych lub we wszystkich państwach członkowskich.

2. W miarę dostępności i w razie potrzeby podstawowa unijna baza danych zawiera standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych uzgodnione przez Unię lub w interesie Unii na poziomie międzynarodowym.

3. Podstawowa unijna baza danych zawiera oddzielną tabelę dla każdego rodzaju transportu, w szczególności w odniesieniu do standardowych wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych z żeglugi morskiej. Dane dotyczące żeglugi morskiej pozyskiwane są z bazy danych „THETIS-MRV” i uzupełniane, w stosownych przypadkach, innymi źródłami informacji, takimi jak baza danych FuelEU ustanowiona na podstawie art. 19 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2023/1805.

4. Opracowując standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych, Komisja:

a) stosuje podejście oparte na lokalizacji przewidziane we wspólnej metodyce, o której mowa w art. 3 ust. 1, oraz, w stosownych przypadkach, uwzględnia unikalne cechy poszczególnych państw członkowskich;

b) uwzględnia współczynniki emisji gazów cieplarnianych określone zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001⁽¹⁹⁾.

5. Komisja z pomocą techniczną Europejskiej Agencji Środowiska zapewnia utrzymanie, regularną aktualizację, ciągły rozwój oraz odpowiedni poziom bezpieczeństwa podstawowej unijnej bazy danych, na podstawie ust. 1, z uwzględnieniem rozwoju najnowocześniejszych technologii w sektorze transportowym oraz nowych podejść metodycznych do obliczania emisji gazów cieplarnianych. Komisja zapewnia zgodność i spójność podstawowej unijnej bazy danych z obowiązującymi aktami prawnymi Unii. Co najmniej raz w roku Komisja ocenia potrzebę aktualizacji podstawowej unijnej bazy danych.

W przypadku aktualizacji zawartych w podstawowej unijnej bazie danych standardowych wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych Komisja niezwłocznie zapewnia podanie takich zaktualizowanych wartości standardowych do wiadomości publicznej. Podmioty transportowe i podmioty w węźle transportowym oraz pośrednicy w zakresie danych, w terminie 18 miesięcy od dnia, w którym aktualizacja została podana do wiadomości publicznej, wykorzystują najnowsze dostępne dane do obliczania i ujawniania informacji na temat swoich emisji gazów cieplarnianych.

Obowiązek stosowania zaktualizowanych wartości standardowych, o którym mowa w akapicie drugim, ma zastosowanie wyłącznie do nowych danych wyjściowych, które mają zostać obliczone i ujawnione po tym, jak aktualizacja została przeprowadzona, bez konieczności wstecznego przeglądu już opublikowanych informacji.

⁽¹⁹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

6. Publiczny dostęp do podstawowej unijnej bazy danych w celu przeglądania lub stosowania standardowych wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych jest bezpłatny i jest zapewniany we wszystkich językach urzędowych instytucji Unii.

Artykuł 6

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

1. Będący podmiotem trzecim twórca bazy danych lub zbioru danych przedkłada Komisji wniosek o przeprowadzenie technicznej kontroli jakości standardowych wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych zawartych w tej bazie danych lub tym zbiorze danych. Komisja z pomocą techniczną Europejskiej Agencji Środowiska ocenia ten wniosek poprzez przeprowadzenie takiej technicznej kontroli jakości zgodnie ze wspólną metodyką, o której mowa w art. 3 ust. 1.
2. W celu pozyskania danych wtórnych zgodnie z art. 4 ust. 3 lit. a) pkt (ii) wykorzystuje się wyłącznie bazy danych i zbiory danych podmiotów trzecich zawierające standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych, które zostały pozytywnie ocenione zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu. Komisja publikuje i utrzymuje aktualizowany wykaz prowadzonych przez podmioty trzecie i pozytywnie przez nią ocenionych baz danych zawierających standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych. Aktualizowany rejestr jest publicznie dostępny na specjalnej stronie internetowej.
3. Obowiązek technicznej kontroli jakości określony w ust. 1 ma zastosowanie od dnia 3 grudnia 2031 r. Pozytywna ocena, o której mowa w ust. 2, jest ważna przez dwa lata.
4. Do dnia 2 czerwca 2030 r. Komisja przyjmie akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy i warunki przeprowadzania technicznej kontroli jakości, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, oraz warunków wydania pozytywnej oceny zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu. W aktach wykonawczych określa się ramy czasowe, w których przeprowadza się techniczne kontrole jakości. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 18 ust. 2.

Artykuł 7

Centralna unijna baza danych zawierająca standardowe wartości współczynników emisji gazów cieplarnianych

1. Komisja, z pomocą techniczną Europejskiej Agencji Środowiska oraz, w razie potrzeby, przy dodatkowym i dobrowolnym wkładzie państw członkowskich, odpowiednich zainteresowanych stron i innych sektorowych organów Unii, ustanawia do dnia 2 czerwca 2028 r. centralną unijną bazę danych. Komisja dąży do uwzględnienia w centralnej unijnej bazie danych standardowych wartości współczynników emisji gazów cieplarnianych dla zazwyczaj stosowanych w Unii nośników energii w transporcie, w niektórych lub we wszystkich państwach członkowskich.
2. Przy opracowywaniu standardowych wartości współczynników emisji gazów cieplarnianych Komisja stosuje podejście oparte na lokalizacji przewidziane we wspólnej metodyce, o której mowa w art. 3 ust. 1, oraz w stosownych przypadkach, uwzględnia unikalne cechy poszczególnych państw członkowskich.

Bez uszczerbku dla akapitu pierwszego niniejszego ustępu Komisja uwzględni współczynniki emisji gazów cieplarnianych określone zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001.

3. W miarę dostępności i w razie potrzeby centralna unijna baza danych zawiera standardowe wartości współczynników emisji gazów cieplarnianych uzgodnione przez Unię lub w interesie Unii na poziomie międzynarodowym.
4. Komisja, z pomocą techniczną Europejskiej Agencji Środowiska, zapewnia prowadzenie, regularną aktualizację i ciągły rozwój raz odpowiedni poziom bezpieczeństwa centralnej unijnej bazy danych, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, z uwzględnieniem ewentualnej potrzeby dostosowania elementów bazy danych do normy, o której mowa w art. 3 ust. 1, rozwoju najnowocześniejszych technologii w sektorze transportu oraz nowych podejść metodycznych do obliczania emisji gazów cieplarnianych. Komisja zapewnia zgodność i spójność centralnej unijnej bazy danych z obowiązującymi aktami prawnymi Unii.

W przypadku aktualizacji zawartych w centralnej unijnej bazie danych standardowych wartości współczynników emisji gazów cieplarnianych Komisja niezwłocznie zapewnia podanie takich zaktualizowanych wartości do wiadomości publicznej. Podmioty transportowe i podmioty w węzle transportowym oraz pośrednicy w zakresie danych, w terminie 18 miesięcy od dnia, w którym aktualizacja została podana do wiadomości publicznej, wykorzystują najnowsze dostępne dane do obliczania i ujawniania informacji na temat swoich emisji gazów cieplarnianych.

Obowiązek stosowania zaktualizowanych wartości standardowych, o którym mowa w akapicie drugim, ma zastosowanie wyłącznie do nowych danych wyjściowych, które mają zostać obliczone i ujawnione po tym, jak aktualizacja została przeprowadzona, bez konieczności wstecznego przeglądu już opublikowanych informacji.

5. Publiczny dostęp do centralnej unijnej bazy danych w celu przeglądania lub stosowania standardowych wartości współczynników emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii w transporcie jest bezpłatny i jest zapewniany we wszystkich językach urzędowych instytucji Unii.

Artykuł 8

Unijne narzędzie obliczeniowe

1. Do dnia 2 czerwca 2030 r. Komisja przyjmie akty wykonawcze w celu zapewnienia, aby przyjazne dla użytkownika, bezpłatne, uproszczone unijne narzędzie obliczeniowe ułatwiające obliczenia na podstawie danych pierwotnych i umożliwiające stosowanie standardowych wartości emisji gazów cieplarnianych, w miarę dostępności i w stosownych przypadkach, standardowych wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych, oraz standardowych wartości współczynników zgodnie z odpowiednio art. 4 ust. 3 lit. a) i b), było publicznie dostępne dla przewoźników i zaprojektowane z myślą o wspieraniu w szczególności mikro- oraz małych i średnich przewoźników. Unijne narzędzie obliczeniowe jest okresowo aktualizowane. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 18 ust. 2.

2. W przypadku gdy przewoźnicy korzystają z unijnego narzędzia obliczeniowego do ustalania danych wyjściowych, weryfikacja, o której mowa w art. 12 ust. 1, nie jest wymagana w celu sprawdzenia poprawności dokonanych obliczeń, o czym mowa w art. 13 ust. 2 lit. c).

3. Aby wspierać powszechne stosowanie normy EN ISO przez przewoźników, a w szczególności przez MŚP, unijnemu narzędziu obliczeniowemu towarzyszy podręcznik, który pomaga MŚP w wykonywaniu niniejszego rozporządzenia i jasno wyjaśnia, w jaki sposób korzystać z funkcji unijnego narzędzia obliczeniowego. Podręcznik ten jest udostępniany we wszystkich językach urzędowych instytucji Unii.

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 wspólnej metodyki i danych wejściowych zgodnie z art. 3–7.

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) na usługę transportową oraz, w odniesieniu do danego rodzaju usługi transportowej, co najmniej jeden z następujących wspólnych wskaźników:

- a) w odniesieniu do transportu towarowego – masę CO₂e na tonokilometr lub równoważne jednostki;
- b) w odniesieniu do przepustowości węzłów towarowych – masę CO₂e na tonę lub równoważne jednostki;
- c) w odniesieniu do transportu pasażerskiego – masę CO₂e na pasażerokilometr lub równoważne jednostki;
- d) w odniesieniu do przepustowości węzłów pasażerskich – masę CO₂e na pasażera lub równoważne jednostki.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez rozszerzenie wykazu wspólnych wskaźników dla danych wyjściowych, o których to wskaźnikach mowa w ust. 3 niniejszego artykułu.

Artykuł 10

Komunikacja i przejrzystość

1. Podmioty transportowe i podmioty w węźle transportowym oraz pośrednicy w zakresie danych ujawniają dane wyjściowe w sposób jasny i jednoznaczny, w miarę możliwości przed rozpoczęciem świadczenia usługi transportowej lub zawarciem umowy transportowej. W przypadku gdy podmioty transportowe i podmioty w węźle transportowym oraz pośrednicy w zakresie danych ujawniają dane wyjściowe, w komunikacie towarzyszącym temu ujawnieniu zamieszczają stwierdzenie: „Emisje gazów cieplarnianych obliczone zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2026/1030” w co najmniej jednym z języków urzędowych instytucji Unii oraz, w miarę możliwości, również w języku urzędowym państwa członkowskiego, na którego terytorium świadczona jest usługa.

2. Podmioty transportowe i podmioty w węźle transportowym oraz pośrednicy w zakresie danych mogą zdecydować się na umieszczenie w widocznym miejscu następujących informacji:

- a) czy ich dane podlegają weryfikacji, o której mowa w art. 12 ust. 1;
- b) czy do obliczenia danych wyjściowych wykorzystali wyłącznie dane pierwotne;
- c) czy korzystali z unijnego narzędzia obliczeniowego, o którym mowa w art. 8.

3. W przypadku gdy dane wyjściowe są uzyskiwane i ujawniane przez pośrednika w zakresie danych, który nie oblicza emisji na podstawie odrębnych ustaleń, zastosowanie ma ust. 1 niniejszego artykułu i art. 9 ust. 3. Ujawniając dane wyjściowe, pośrednik w zakresie danych podaje odniesienie do źródła tych danych.

4. W przypadku gdy wykorzystywane są dane pierwotne, podmioty transportowe i podmioty w węźle transportowym oraz pośrednicy w zakresie danych mają prawo poinformować o tym fakcie podmiot trzeci, pod warunkiem że wykorzystanie danych pierwotnych zostało potwierdzone w ramach procesu weryfikacji, o którym mowa w art. 12 i 13.

5. Podmioty transportowe i podmioty w węźle transportowym oraz pośrednicy w zakresie danych, którzy obliczają emisje gazów cieplarnianych, muszą być w stanie przedstawić dowody potwierdzające, w jaki sposób ustalono dane wyjściowe. Dowody te sporządza się zgodnie ze wspólną metodyką, o której mowa w art. 3 ust. 1, oraz:

- a) służą one za podstawę weryfikacji przeprowadzanej zgodnie z art. 12 i 13;
- b) udostępnia się je na wniosek właściwego organu, który został wyznaczony na mocy prawa Unii lub prawa krajowego, lub innemu podmiotowi trzeciemu, w zakresie, w jakim mają zastosowanie odrębne obowiązki prawne lub umowne;
- c) w przypadku gdy weryfikacja jest przeprowadzana zgodnie z art. 12 i 13, dowody te zawierają odniesienie do dowodu zgodności, o którym mowa w art. 13 ust. 6, oraz dane kontaktowe jednostki oceniającej zgodność, która sporządziła dowód zgodności;

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

6. Dane wyjściowe i dowody, o których mowa w ust. 5, sporządza się w sposób jasny i jednoznaczny w co najmniej jednym z języków urzędowych instytucji Unii. W miarę możliwości udostępnia się je za pomocą łącza internetowego, kodu QR lub równoważnego rozwiązania.

7. Dane osobowe są przetwarzane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁽²⁰⁾.

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

ROZDZIAŁ V

ŚRODKI UZUPEŁNIAJĄCE

Artykuł 11

Certyfikacja zewnętrznych narzędzi obliczeniowych

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

2. Twórcy zewnętrznych narzędzi obliczeniowych składają wniosek do jednostki oceniającej zgodność, o której mowa w art. 14, która ocenia zgodność zewnętrznego narzędzia obliczeniowego z wymogami określonymi w art. 3–9. W przypadku oceny pozytywnej jednostka oceniająca zgodność wydaje certyfikat zgodności zewnętrznego narzędzia obliczeniowego z niniejszym rozporządzeniem. Certyfikat jest ważny przez dwa lata. W przypadku oceny negatywnej jednostka oceniająca zgodność przedstawia wnioskodawcy uzasadnienie takiej oceny.

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

4. Komisja publikuje na swojej oficjalnej stronie internetowej łatwo dostępną listę wszystkich zewnętrznych narzędzi obliczeniowych certyfikowanych zgodnie z ust. 1 i 2, a także linki do stron internetowych, o których mowa w ust. 3.

5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające przepisy dotyczące certyfikacji zewnętrznych narzędzi obliczeniowych oraz dotyczące powiązanego certyfikatu zgodności, w tym przepisy dotyczące ograniczania, odnawiania, zawieszania i cofania certyfikacji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 18 ust. 2.

⁽²⁰⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

ROZDZIAŁ VI

WERYFIKACJA DANYCH DOTYCZĄCYCH EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH ORAZ OBLICZEŃ

Artykuł 12

Zakres weryfikacji

1. Zgodność danych wyjściowych, o których mowa w art. 9, z wymogami określonymi w art. 3–9 weryfikuje jednostka oceniająca zgodność, o której mowa w art. 14.
2. Ust. 1 ma zastosowanie do podmiotów transportowych i podmiotów w węźle transportowym oraz pośredników w zakresie danych, którzy obliczają emisje, z wyjątkiem MŚP. MŚP mogą zostać poddane weryfikacji na podstawie niniejszego rozporządzenia na swój wniosek.

Artykuł 13

Działania weryfikacyjne

1. Jednostka oceniająca zgodność, o której mowa w art. 14, weryfikuje rzetelność, wiarygodność, zgodność i dokładność danych wyjściowych ujawnionych przez podmioty transportowe i podmioty w węźle transportowym oraz pośredników w zakresie danych, którzy obliczają emisje.
2. Jednostka oceniająca zgodność przeprowadza weryfikację zgodności ujawnionych danych wyjściowych z wymogami ustanowionymi w art. 3–9 i w oparciu o dowody, o których mowa w art. 10 ust. 5. Weryfikacja ta dotyczy:
 - a) zastosowanej metodyki obliczeniowej;
 - b) źródeł danych wejściowych wykorzystanych do obliczeń;
 - c) poprawności przeprowadzonych obliczeń;
 - d) zastosowanych wspólnych wskaźników.
3. W przypadku stosowania zewnętrznych narzędzi obliczeniowych jednostka oceniająca zgodność bierze pod uwagę ich odpowiednie certyfikaty zgodności, o których mowa w art. 11 ust. 2.
4. W przypadku gdy weryfikacja wykaże nieprawidłowe obliczenia lub niezgodność z art. 3–9, jednostka oceniająca zgodność bez zbędnej zwłoki informuje o tym zainteresowane podmioty transportowe i podmioty w węźle transportowym oraz zainteresowanych pośredników w zakresie danych. Następnie te podmioty transportowe i podmioty w węźle transportowym oraz pośrednicy w zakresie danych korygują obliczenia lub usuwają wszelkie niezgodności, aby umożliwić zakończenie weryfikacji.
5. Podmioty transportowe i podmioty w węźle transportowym oraz pośrednicy w zakresie danych udzielają jednostce oceniającej zgodność wszelkich dodatkowych informacji umożliwiających jej przeprowadzenie weryfikacji. W trakcie weryfikacji jednostka oceniająca zgodność może prowadzić kontrole w celu sprawdzenia wiarygodności danych i obliczeń.
6. Po zakończeniu weryfikacji jednostka oceniająca zgodność sporządza, w stosownych przypadkach, dowód zgodności potwierdzający, że dane wyjściowe są zgodne z odpowiednimi wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, i wskazujący, czy podmioty transportowe i podmioty w węźle transportowym oraz pośrednicy w zakresie danych stosują dane pierwotne.
7. Odpowiednia jednostka oceniająca zgodność sporządza i prowadzi aktualizowany wykaz podmiotów transportowych i podmiotów w węźle transportowym oraz pośredników w zakresie danych, których poddano weryfikacji na podstawie niniejszego artykułu. Do dnia 31 marca każdego roku jednostka oceniająca zgodność zgłasza Komisji ten wykaz.

8. W przypadku gdy dane wyjściowe zostały już zweryfikowane na podstawie innych aktów prawnych Unii, które zawierają szczegółowe przepisy dotyczące weryfikacji danych wyjściowych i zapewniają zgodność z wymogami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu, takie dane wyjściowe uznaje się za zweryfikowane na podstawie niniejszego artykułu.

9. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące weryfikacji danych wyjściowych, odpowiedniej częstotliwości tej weryfikacji i związanego z nią dowodu zgodności. Przepisy te obejmują postanowienia dotyczące dowodów, o których mowa w art. 10 ust. 5, oraz praw do udostępniania związanych z wykorzystaniem danych pierwotnych, o których to prawach mowa w art. 10 ust. 4. Ustanawiając te przepisy, Komisja należycie uwzględni obiektywne kryteria, w tym charakter i skalę danej usługi transportowej, względne ryzyko nieprzestrzegania przepisów oraz konieczność unikania nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 18 ust. 2.

ROZDZIAŁ VII AKREDYTACJA

Artykuł 14

Jednostki oceniające zgodność

1. Jednostki oceniające zgodność są akredytowane do wykonywania działań certyfikacyjnych lub weryfikacyjnych, o których mowa w art. 11, 12 i 13.
2. Jednostka oceniająca zgodność musi być niezależna od podmiotów transportowych i podmiotów w węzle transportowym oraz pośredników w zakresie danych wnioskujących o działania certyfikacyjne lub weryfikacyjne, o których mowa w art. 11, 12 i 13.
3. Jednostka oceniająca zgodność, jej kierownictwo najwyższego szczebla oraz pracownicy odpowiedzialni za wykonywanie działań certyfikacyjnych lub weryfikacyjnych nie mogą brać udziału w działalności, która może zagrażać niezależności ich osądu lub rzetelności w odniesieniu do działań certyfikacyjnych lub weryfikacyjnych.
4. Jednostka oceniająca zgodność i jej pracownicy wykonują działania certyfikacyjne lub weryfikacyjne z najwyższym stopniem rzetelności zawodowej, posiadają konieczne kwalifikacje techniczne oraz nie mogą być poddawani żadnym naciskom ani zachętom, zwłaszcza finansowym, które mogłyby wpływać na ich osąd lub wyniki tych działań, w szczególności ze strony osób lub grup osób mających interes w tych wynikach.
5. Jednostka oceniająca zgodność musi dysponować wiedzą fachową, sprzętem i infrastrukturą wymaganymi do wykonywania działań certyfikacyjnych lub weryfikacyjnych, w odniesieniu do których została akredytowana.
6. Pracownicy jednostki oceniającej zgodność dochowują tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkich informacji uzyskanych podczas wykonywania działań certyfikacyjnych lub weryfikacyjnych.
7. Jeżeli jednostka oceniająca zgodność zleca podwykonawstwo określonych działań związanych z certyfikacją lub weryfikacją lub korzysta z usług jednostki zależnej, ponosi pełną odpowiedzialność za działania 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 prace.

Artykuł 15

Procedury akredytacji

1. Jednostki oceniające zgodność, o których mowa w art. 14 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, są akredytowane przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008.

2. Każde państwo członkowskie wyznacza organ, który prowadzi aktualizowany wykaz akredytowanych jednostek oceniających zgodność. Te wyznaczone organy krajowe udostępniają ten wykaz publicznie na oficjalnej rządowej stronie internetowej. Państwo członkowskie może zdecydować, że obowiązek ten ma być wykonywany przez krajową jednostkę akredytującą, o której mowa w ust. 1.
3. Do dnia 31 marca każdego roku krajowa jednostka akredytująca, o której mowa w ust. 1, zgłasza Komisji wykaz akredytowanych jednostek oceniających zgodność wraz ze wszystkimi odpowiednimi danymi kontaktowymi.
4. W przypadku gdy w niniejszym rozporządzeniu nie ustanowiono szczegółowych przepisów dotyczących akredytacji jednostek oceniających zgodność, zastosowanie ma rozporządzenie (WE) nr 765/2008.
5. Bez uszczerbku dla art. 16 Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez ustanowienie dalszych metod i kryteriów akredytacji jednostek oceniających zgodność.

Artykuł 16

Weryfikacja na podstawie innych aktów prawnych Unii, z uwzględnieniem sektora morskiego i lotniczego

1. Weryfikatorzy akredytowani zgodnie z art. 16 rozporządzenia (UE) 2015/757 i przyjętymi na jego podstawie aktami delegowanymi lub zgodnie z art. 14 rozporządzenia (UE) 2023/1805 i przyjętymi na jego podstawie aktami delegowanymi mogą wykonywać działania weryfikacyjne jednostek oceniających zgodność na podstawie art. 13 niniejszego rozporządzenia. Weryfikatorów tych uznaje się za akredytowanych zgodnie z art. 14 i 15 niniejszego rozporządzenia do wykonywania działań weryfikacyjnych w odniesieniu do sektora morskiego.
2. Weryfikatorzy akredytowani zgodnie z art. 15 dyrektywy 2003/87/WE i przyjętymi na jej podstawie aktami wykonawczymi mogą wykonywać działania weryfikacyjne jednostek oceniających zgodność na podstawie art. 13 niniejszego rozporządzenia. Weryfikatorów tych uznaje się za akredytowanych zgodnie z art. 14 i 15 niniejszego rozporządzenia do wykonywania działań weryfikacyjnych w odniesieniu do sektora lotniczego.
3. Weryfikatorzy, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, informują organ, o którym mowa w art. 15 ust. 2, o zamiarze wykonywania działań weryfikacyjnych jednostek oceniających zgodność na podstawie niniejszego rozporządzenia – przed przeprowadzeniem pierwszej weryfikacji na podstawie niniejszego rozporządzenia.

ROZDZIAŁ VIII

AKTY DELEGOWANE I WYKONAWCZE

Artykuł 17

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. 3 ust. 4, art. 9 ust. 4 oraz w art. 15 ust. 5, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia 1 czerwca 2026 r.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 3 ust. 4, art. 9 ust. 4 i art. 15 ust. 5, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 3 ust. 4, art. 9 ust. 4 lub art. 15 ust. 5 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 18

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem 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 19

Ocena i sprawozdawczość

Komisja przeprowadzi ocenę niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do jego celu i przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące głównych ustaleń do dnia 3 grudnia 2034 r.

Sprawozdanie, o którym mowa w akapicie pierwszym zawiera:

- a) analizę konsekwencji dla podmiotów transportowych i podmiotów w węzle transportowym oraz pośredników w zakresie danych, jeśli chodzi o koszty administracyjne związane z wdrażaniem niniejszego rozporządzenia;
- b) ocenę sposobów dalszego zachęcania do wykorzystywania danych pierwotnych;
- c) analizę skutków obowiązkowego wymogu ilościowego określania i ujawniania emisji gazów cieplarnianych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w zakresie, w jakim ma ono zastosowanie do podmiotów transportowych i podmiotów w węzle transportowym;
- d) ocenę wykonalności rozliczania zanieczyszczenia powietrza powodowanego przez usługi transportowe;
- e) ocenę działań podjętych w celu zapewnienia pełnej dostępności niniejszego rozporządzenia;
- f) analizę sposobu, w jaki pośrednicy w zakresie danych ujawniają dane wyjściowe zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, oraz możliwego wpływu tego ujawniania na wybory dokonywane przez organy publiczne, przedsiębiorstwa i konsumentów;
- g) ocenę wykonalności uzupełnienia wspólnej metodyki w celu uwzględnienia również emisji gazów cieplarnianych związanych z produkcją i konserwacją pojazdów oraz wycofywaniem ich z eksploatacji; ocena taka obejmuje sprawozdanie z postępów poczynionych na forum Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej w celu opracowania uznawanej w skali globalnej normy opartej na emisjach w całym cyklu życia.

*Artykuł 20***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 2 grudnia 2030 r.

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

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 29 kwietnia 2026 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodnicząca

R. METSOLA

W imieniu Rady

Przewodnicząca

M. RAOUNA