



COMISIA
EUROPEANĂ

Strasbourg, 11.7.2023
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de
transport**

(Text cu relevanță pentru SEE)

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

EXPUNERE DE MOTIVE

- Motivele și obiectivele propunerii

Contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră este o măsură utilizată în diferite sectoare economice pentru a genera date privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de activități specifice ale întreprinderilor și ale persoanelor fizice. În sectorul transporturilor, informațiile transparente privind emisiile serviciilor de transport permit clienților să facă alegeri în cunoștință de cauză și influențează deciziile comerciale ale entităților care organizează și furnizează aceste servicii pe piață. Punerea la dispoziție a unor date fiabile privind emisiile poate încuraja sustenabilitatea, inovarea și schimbarea comportamentală în direcția unor opțiuni de transport sustenabile. Beneficiile și valoarea adăugată a contabilizării emisiilor sunt demonstrate de rezultatele sistemelor existente de monitorizare și raportare a emisiilor din UE și din afara acesteia¹.

Pentru a valorifica potențialul contabilizării emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul transporturilor, calculele aferente trebuie să fie comparabile și exacte, abordând caracteristicile specifice ale unui anumit serviciu de transport. Prin urmare, emisiile ar trebui cuantificate pe baza unei abordări metodologice solide din punct de vedere științific, detaliate și armonizate.

Cu toate acestea, în prezent nu există un cadru universal acceptat pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport². Pentru a cuantifica aceste emisii, părțile interesate din sectorul transporturilor pot alege între diferite standarde, metodologii și instrumente de calcul și între mai multe baze de date și seturi de date privind valorile implicite ale emisiilor. Acest lucru conduce adesea la o discrepanță semnificativă în ceea ce privește rezultatele, care compromite comparabilitatea cifrelor privind emisiile de gaze cu efect de seră de pe piață și oferă informații inexacte și înșelătoare cu privire la performanța unui serviciu de transport. De asemenea, există riscul selectării unei metode de calcul al emisiilor și a unor date implicite în funcție de ceea ce este mai avantajos pentru o anumită entitate. Acest lucru creează condiții pentru dezinformarea ecologică³ și poate oferi stimulente greșite utilizatorilor. Lipsa unui cadru standard este general recunoscută și a dus la mai multe încercări ale industriei sau ale guvernelor naționale⁴ de a elabora un astfel de cadru. Cu toate acestea, niciunul dintre aceste eforturi nu s-a soldat cu armonizarea metodelor de

¹ În sectorul transportului de mărfuri, de exemplu, programele [Lean and Green din UE](#) și [SmartWay](#) din SUA.

² În temeiul Regulamentului (UE) nr. 691/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 6 iulie 2011 privind conturile economice de mediu europene ([JO L 192, 22.7.2011, p. 1](#)) statele membre elaborează și raportează Comisiei statistici armonizate și conturi de mediu referitoare la emisiile de gaze cu efect de seră din toate sectoarele economice, inclusiv din sectorul transporturilor. Aceste date sunt disponibile la nivel național, cu o defalcare în funcție de clasificarea NACE Rev. 2 a activităților economice, prin urmare nu abordează granularitatea adecvată a datelor pentru a atenua problema menționată mai sus.

³ Dezinformarea ecologică este practica întreprinderilor de a da o falsă impresie pozitivă cu privire la impactul sau beneficiile lor asupra mediului.

⁴ Primul standard specific serviciilor de transport a fost introdus în 2012 de [Comitetul European de Standardizare \(CEN\)](#). CEN EN 16258:2012 stabilește o metodologie comună pentru calcularea și declararea consumului de energie și a emisiilor de gaze cu efect de seră aferente oricărui serviciu de transport. EN 16258:2012 a contribuit în mod semnificativ la armonizarea proceselor de contabilizare a emisiilor în sectorul transporturilor. Cu toate acestea, s-a considerat că acesta nu este suficient de precis pentru a furniza date pe deplin comparabile și coerente privind emisiile pentru diferitele servicii de transport. Alte exemple de inițiative de armonizare a contabilizării emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport sunt [articolul L. 1431-3 din Codul francez al transporturilor](#) și cadrul [Global Logistics Emissions Council](#) (Consiliului Global pentru Emisiile din Logistică).

contabilizare a emisiilor de gaze cu efect de seră sau cu utilizarea consecventă a datelor privind gazele cu efect de seră la nivelul Uniunii.

Și sectorul transporturilor consideră că lipsa unor informații fiabile și comparabile privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport reprezintă o problemă. 80 % dintre respondenții la consultarea publică deschisă au recunoscut prevalența acestei probleme și au considerat-o semnificativă sau foarte semnificativă. Opinii similare au fost observate cu ocazia analizării răspunsurilor la cererea de contribuții a acestei inițiative, a sondajului specific al părților interesate și a discuțiilor din cadrul atelierului.

În plus, în pofida interesului tot mai mare al părților interesate din domeniul transporturilor față de datele referitoare la performanța transporturilor în ceea ce privește gazele cu efect de seră, adoptarea generală a contabilizării emisiilor de gaze cu efect de seră de către serviciile de transport este încă foarte redusă. De obicei, utilizatorii serviciilor de transport nu obțin informații exacte cu privire la performanța serviciilor de transport, iar organizatorii serviciilor de transport, inclusiv operatorii, nu își calculează în mod sistematic emisiile de gaze cu efect de seră. În plus, majoritatea celor care calculează emisiile tind să facă acest lucru la nivel de întreprindere sau de vehicul și nu sunt în măsură să genereze date privind emisiile de gaze cu efect de seră ale unui serviciu de transport⁵. Cu toate acestea, numai acest din urmă tip de informații este relevant pentru a sprijini și influența în mod eficace deciziile utilizatorilor serviciilor de transport. Se estimează că aproape 600 000 de entități din sectorul transporturilor din UE își măsoară emisiile de gaze cu efect de seră (2020), dar numai 21 660 dintre acestea fac acest lucru la nivelul dezagregat necesar pentru a produce date privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport. Aceasta reprezintă doar 1,2 % din cele aproximativ 1,8 milioane de entități care efectuează operațiuni de transport pe cont propriu⁶. Nivelul scăzut de adoptare a contabilizării emisiilor de gaze cu efect de seră este observat în principal în rândul microîntreprinderilor și al întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri)⁷, care reprezintă marea majoritate a entităților care își desfășoară activitatea pe piața transporturilor din UE.

Gradul scăzut de adoptare a contabilizării emisiilor de gaze cu efect de seră de către serviciile de transport a fost, de asemenea, evidențiat ca o problemă în cadrul diferitelor activități de consultare. În cadrul consultării publice deschise, 45 din 56 de organizații (80 %), 61 din 70 de persoane (87 %) și 60 din 65 de clienți online (92 %) au declarat că nu li se oferă suficiente informații atunci când planifică/organizează o călătorie, o expediere sau când aleg livrarea unui pachet. În plus, 26 din 31 de respondenți (84 %) la sondajul specific au considerat că nivelul actual de adoptare este scăzut sau foarte scăzut. În ceea ce privește contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră, sondajul specific a arătat că 78 % dintre respondenți (29 din 37) își măsoară deja emisiile într-un anumit mod, dar numai 35 % (9 din 26) dintre cei care măsoară emisiile fac acest lucru la nivelul serviciilor de transport. Cu toate acestea, este posibil ca această constatare să nu fie pe deplin reprezentativă pentru toate entitățile în cauză, deoarece numărul real al întreprinderilor care calculează emisiile de gaze cu efect de seră aferente serviciilor de transport pare să fie semnificativ mai mic.

⁵ Pentru a se genera date exacte privind performanța în materie de gaze cu efect de seră a unui serviciu de transport (în special în lanțul de transport multimodal), trebuie calculate emisiile fiecărui element individual al lanțului de transport (segment de transport). Acest nivel de calcul necesită date specifice și este mai complex și mai costisitor pentru o organizație individuală.

⁶ În total aproximativ 1,8 milioane [Ecorys și CE Delft (2023), Studiu de sprijin pentru evaluarea impactului].

⁷ Recomandarea 2003/361/CE a Comisiei din 6 mai 2003 privind definirea microîntreprinderilor și a întreprinderilor mici și mijlocii ([JO L 124, 20.5.2003, p. 36](#)).

UE a recunoscut necesitatea unui cadru metodologic armonizat pentru contabilizarea emisiilor generate de serviciile de transport. În perioada 2011-2019 au existat două proiecte consecutive finanțate de UE – Carbon Footprint of Freight Transport (Amprenta de carbon a transportului de mărfuri) (COFRET)⁸, în cadrul celui de al șaptelea program-cadru (PC7), și Logistics Emissions Accounting & Reduction Network (Rețeaua de contabilizare și reducere a emisiilor din logistică) (LEARN)⁹, în cadrul programului Orizont 2020. Aceste proiecte au vizat calcularea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport, cu scopul de a dezvolta o metodologie globală. Aceste eforturi au sprijinit crearea și dezvoltarea unui cadru al Consiliului Global pentru Emisiile din Logistică¹⁰ condus de industrie și au instituit o acțiune coordonată pentru elaborarea unui standard cuprinzător și adaptat al Organizației Internaționale de Standardizare (ISO)¹¹. ISO a publicat acest nou standard ISO 14083:2023 în martie 2023. Ulterior, CEN l-a transpus sub forma standardului european echivalent EN ISO 14083:2023.

Prezenta inițiativă urmărește să depășească obstacolele care împiedică armonizarea măsurării și calculării emisiilor de gaze cu efect de seră și să faciliteze adoptarea acestora în sectorul transporturilor. Aceasta stabilește un cadru de reglementare comun pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de-a lungul întregului lanț de transport multimodal, creând astfel condiții de concurență echitabile între moduri, segmente și rețelele naționale ale Uniunii. Transparența sporită în ceea ce privește performanța diferitelor servicii ar trebui să conducă la stimulente pentru ca actorii de pe piață să reducă emisiile de gaze cu efect de seră și să facă transportul mai eficient și mai sustenabil.

Prezentul regulament nu face obligatorie raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră. El este conceput pentru a sprijini alte măsuri specifice luate de industria respectivă și de autoritățile publice pentru a facilita tranziția verde. Printre aceste măsuri se numără stabilirea unor clauze de transparență privind gazele cu efect de seră în contractele de transport, furnizarea de informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de un anumit serviciu pentru călători sau stabilirea unor criterii legate de climă pentru procedurile de achiziții publice verzi și programele de transport verde. Aceste măsuri pot fi puse în aplicare prin acorduri separate, individuale, în special acorduri între autorități și întreprinderi și acorduri între întreprinderi, însă trebuie să respecte întotdeauna normele specifice privind calcularea, justificarea și comunicarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport, astfel cum se prevede în prezenta inițiativă.

În acest stadiu ar trebui remarcat, de asemenea, că, deși prezentul regulament abordează emisiile de gaze cu efect de seră „între extracție și ardere” generate atât de utilizarea vehiculelor, cât și de furnizarea de energie pentru vehicule¹², sectorul transporturilor creează și alte efecte negative. Printre acestea se numără emisiile de poluanți atmosferici și de zgomot și impactul ulterior asupra sănătății și a mediului. Aceste consecințe nu intră în domeniul de aplicare al inițiativei propuse.

Pentru a-și îndeplini în mod corespunzător obiectivele, inițiativa a fost structurată în șapte domenii de politică principale, care sunt descrise mai jos:

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

⁹ <https://learnproject.net/>.

¹⁰ [Smart Freight Centre](#).

¹¹ <https://www.iso.org/home.html>.

¹² În sensul prezentului regulament, conceptul „între extracție și ardere” se aplică tuturor modurilor de transport.

- Metodologia – stabilirea unei metodologii de referință comune care să garanteze că calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport se realizează într-un mod standardizat în întregul sector al transporturilor.

Metodologia de referință este o parte esențială a inițiativei și, prin urmare, i s-a acordat o atenție deosebită în cadrul lucrărilor pregătitoare. Au fost analizate o serie de abordări divergente în ceea ce privește domeniul de aplicare și metoda de calculare a emisiilor de gaze cu efect de seră și alocarea emisiilor către serviciile de transport. Ca urmare, noul standard ISO 14083:2023¹³ a fost ales ca fiind cel mai relevant și mai proporțional pentru atingerea obiectivelor declarate în acest moment. ISO 14083:2023 reprezintă un pas înainte către stabilirea unui set comun de norme și principii de calcul al emisiilor de gaze cu efect de seră pentru operațiunile de transport, în cadrul căruia cuantificarea se realizează între extracție și ardere. Întrucât acest standard este recunoscut la nivel mondial, el poate fi utilizat pentru a genera date privind emisiile de gaze cu efect de seră pentru lanțurile de transport internațional, creând astfel oportunitatea unei alinieri globale.

Pe de altă parte, regulamentul ar trebui să țină seama de potențiala evoluție viitoare a standardului și să poată aborda flexibilitatea care este încorporată în anumite componente ale acestuia. Prin urmare, revizuirile și modificările viitoare ale standardului ar trebui monitorizate îndeaproape, analizate și, în cazuri justificate, excluse din domeniul de aplicare al prezentei inițiative, pentru a se asigura coerența metodologiei de referință cu obiectivele prezentului regulament și cu ale altor acte legislative aplicabile ale Uniunii. În plus, ar trebui luată în considerare necesitatea unor ajustări și clarificări suplimentare, în special dacă utilizarea acestui standard creează un risc de dezechilibre nejustificate care rezultă din calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport în anumite segmente de transport.

- Datele de intrare și sursele – furnizarea unei abordări armonizate a datelor de intrare, prin crearea de stimulente pentru utilizarea datelor primare, permiterea datelor modelate, creșterea fiabilității, accesibilității și adecvării valorilor implicite și atenuarea discrepanțelor dintre seturile de date naționale, regionale și sectoriale.

Fără o abordare comună a datelor de intrare, rezultatele calculului emisiilor de gaze cu efect de seră vor continua să fie inconsecvente și necomparabile chiar și atunci când se utilizează aceeași metodologie de referință. Acest aspect a ocupat un loc important în toate activitățile de consultare a părților interesate. Pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport sunt necesare sau utilizate diferite tipuri de date de intrare, inclusiv date primare și secundare. Utilizarea datelor primare conduce la cele mai fiabile rezultate ale calculelor. Totuși, acest tip de date este adesea indisponibil sau prea costisitor pentru anumite părți interesate, în special pentru IMM-uri, prin urmare ar trebui luată în considerare și utilizarea datelor secundare. Pentru a se asigura rezultate comparabile și exacte ale calculului emisiilor de gaze cu efect de seră, ar trebui, prin urmare, ca utilizarea datelor primare să fie recunoscută și prioritizată, iar datele secundare ar trebui să se bazeze pe estimări credibile și pe baze de date și seturi de date fiabile și dovedite științific. Datele secundare pot fi determinate utilizând valori implicite sau modele.

Utilizarea valorilor implicite ar trebui să conducă la informații exacte și fiabile privind emisiile de gaze cu efect de seră ale unui anumit serviciu de transport. Prin urmare, aceste valori ar trebui dezvoltate într-un mod neutru și obiectiv și ar trebui să provină din surse de încredere. Valorile implicite sunt derivate din literatura de specialitate și din alte publicații și

¹³ În sensul prezentului regulament, s-a luat ca metodologie de referință versiunea europeană a acestui standard (EN ISO 14083:2023).

inclus valorile intensității emisiilor de gaze cu efect de seră și factorii de emisie de gaze cu efect de seră (în funcție de sursă, denumiți și factori de emisie pentru energie sau combustibil).

Valorile implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră fac legătura între datele specificate privind performanța (activitatea) transporturilor și emisiile de gaze cu efect de seră și sunt utilizate pentru a genera informații referitoare la emisiile unui anumit serviciu de transport. Prin urmare, aceste valori ar trebui să se bazeze pe parametri care se aseamănă îndeaproape cu cei ai unui anumit serviciu. Pentru a se asigura rezultate comparabile ale calculului emisiilor, ar trebui creată o bază de date centrală a UE cu aceste valori. Cu toate acestea, având în vedere specificitatea lor sectorială, națională și regională ridicată, ar trebui permise și alte baze de date și seturi de date relevante gestionate de părți terțe, cu condiția ca acestea să fie supuse unui control de calitate specific la nivelul UE.

Factorii de emisie de gaze cu efect de seră fac legătura între cantitatea de energie utilizată pentru efectuarea unei operațiuni și emisiile de gaze cu efect de seră generate între extracție și ardere. Acești factori sunt necesari pentru calcularea intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate între extracție și ardere de un anumit serviciu de transport. Determinarea factorilor de emisie de gaze cu efect de seră pe baza unei metodologii uniforme și a unor surse de încredere conduce la niveluri acceptabile de variabilitate. Prin urmare, ar trebui dezvoltată o bază de date centrală a UE cu factorii de emisie de gaze cu efect de seră, luând în considerare în mod corespunzător inițiativele de reglementare relevante ale Uniunii și alte surse fiabile, inclusiv Directiva privind energia din surse regenerabile (RED II)¹⁴ revizuită (după ce va fi adoptată), precum și o temă specifică a programului Orizont Europa¹⁵.

Bazele de date ale UE cu valorile implicite ale intensității emisiilor de gaze cu efect de seră și cu factorii de emisie de gaze cu efect de seră ar trebui să fie dezvoltate și menținute de un organism al UE neutru și competent. Acest organism ar trebui, de asemenea, să efectueze verificări ale calității tehnice a bazelor de date externe și a seturilor de date ale terților. Agenția Europeană de Mediu (AEM) este considerată a fi organismul cel mai potrivit pentru a oferi asistența necesară pentru punerea în aplicare corespunzătoare a acestei părți a regulamentului. Dacă este cazul, activitatea agenției se poate baza pe contribuția altor organisme sectoriale ale UE și poate fi sprijinită de astfel de organisme, cum ar fi Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (EASA), căreia i se va încredința punerea în aplicare a etichetei de mediu pentru zboruri în contextul inițiativei ReFuelEU în domeniul aviației¹⁶.

Datele modelate combină datele primare cu anumiți parametri relevanți din punctul de vedere al emisiilor de gaze cu efect de seră pentru o anumită operațiune de transport sau din nodul de transport. Acești parametri ar trebui să fie reprezentativi, exacti și bazați strict pe cerințele metodologiei de referință. Acest lucru va oferi o imagine cât mai bună asupra emisiilor reale de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport.

¹⁴ Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului și a Directivei 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește promovarea energiei din surse regenerabile și de abrogare a Directivei (UE) 2015/652 a Consiliului; COM(2021) 557 final.

¹⁵ [Finanțare și licitații \(europa.eu\)](https://financing-and-tenders.europa.eu).

¹⁶ Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil; COM(2021) 561 final.

- Aplicabilitatea – stabilirea instrumentului de politică adecvat (de la obligatoriu la voluntar) pentru aplicarea eficace a inițiativei pe piața Uniunii.

Punând în balanță eficacitatea instrumentului în raport cu posibilele sarcini administrative și costuri pentru sectorul transporturilor, a reieșit că cea mai adecvată abordare este cea a obligativității pe bază voluntară. Aceasta impune cerința de a utiliza cadrul comun numai atunci când o entitate care furnizează sau organizează un serviciu de transport alege sau este obligată prin alte mijloace¹⁷ atât să calculeze, cât și să publice date privind emisiile de gaze cu efect de seră pentru acest serviciu. Această abordare este deosebit de relevantă pentru IMM-uri, care reprezintă marea majoritate a întreprinderilor din sectorul transporturilor și, de foarte multe ori, nu dispun de o capacitate suficientă pentru a măsura și a calcula emisiile de gaze cu efect de seră generate de activitățile lor de transport. Totuși, această abordare garantează previzibilitatea reglementărilor și condiții de concurență echitabile pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră în rândul celor care publică sau comunică informații privind emisiile. În timp, acest lucru ar trebui să conducă la exercitarea unei presiuni progresive a pieței în direcția adoptării sporite a cadrului de către sectorul transporturilor.

- Datele de ieșire privind emisiile de gaze cu efect de seră și transparența – stabilirea unor indicatori adecvați pentru generarea și comunicarea datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră și stabilirea unor norme comune privind comunicarea și transparența rezultatelor contabilizării emisiilor.

Sunt necesari indicatori armonizați pentru datele de ieșire privind emisiile pentru a se asigura coerența unităților de măsură atunci când se publică date privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport între toate părțile din lanțul de transport și din afara acestuia. Indicatorii comuni permit o comunicare clară din partea furnizorilor de date și o înțelegere exactă de către destinatarii datelor. Acest lucru este esențial pentru compararea corectă a datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră de pe piață și pentru sprijinirea alegerilor utilizatorilor de servicii de transport. În plus, entitățile care calculează și publică date privind emisiile de gaze cu efect de seră trebuie să stabilească și să păstreze dovezi ale calculelor efectuate. Aceste dovezi ar trebui să fie puse la dispoziție la cererea unei autorități competente sau a oricărei alte părți terțe pe baza unor acorduri individuale separate, cum ar fi cele care decurg din cerințe juridice specifice sau din clauze contractuale între întreprinderi. Aceste dispoziții sunt menite în primul rând să asigure încrederea în fiabilitatea și exactitatea datelor publicate.

- Sprijinul pentru punerea în aplicare – asigurarea unei puneri în aplicare armonizate a acestei inițiative în segmente de transport diferite.

Sprijinul pentru punerea în aplicare asigură faptul că normele regulamentului sunt interpretate și aplicate în același mod de către organismele care își desfășoară activitatea în segmente diferite ale lanțului de transport din întreaga UE. Acesta include, în special, orientări generale care clarifică și explică diferitelor părți interesate anumite părți ale inițiativei. Acest lucru le va ajuta să pună în aplicare normele în practicile lor comerciale obișnuite. Pot fi incluse orientări privind cerințele în materie de date, gestionarea datelor și schimbul de date, procesele de calcul al emisiilor și verificarea conformității. Comisia își rezervă dreptul exclusiv de a elabora aceste orientări generale pe baza evaluării nevoilor sectorului transporturilor și a valorii adăugate pe care aceste orientări o vor aduce pieței.

¹⁷ De exemplu, prin alte acte legislative ale UE sau naționale sau prin relații contractuale.

- Conformitatea – asigurarea unui sistem de verificare comun, proporțional și fiabil pentru datele privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport și pentru procesele de calcul aferente.

Un sistem de verificare a datelor privind emisiile de GES și a proceselor de calcul aferente reprezintă o altă necesitate care a fost susținută puternic în cursul consultărilor cu părțile interesate. Evaluarea impactului a confirmat această necesitate și a arătat că un sistem de verificare conceput în mod corespunzător poate spori substanțial încrederea sectorului transporturilor în datele privind emisiile de GES și poate crește gradul de adoptare a contabilizării emisiilor de GES în general. Cu toate acestea, cerințele asociate proceselor de verificare conduc adesea la costuri și sarcini administrative suplimentare pentru sector. Prin urmare, este nevoie de atenție pentru a nu se crea mai multă birocrație care ar împiedica în mod contraproductiv utilizarea cadrului comun de contabilizare a emisiilor de gaze cu efect de seră în practicile comerciale mai ample. Acesta este motivul pentru care prezenta propunere impune doar entităților mari să își verifice conformitatea cu normele prevăzute în prezentul regulament, permițând în același timp IMM-urilor să utilizeze verificarea în mod voluntar.

- Măsuri complementare – dezvoltarea și utilizarea unor instrumente tehnice de calcul

Disponibilitatea unor instrumente tehnice de calcul (de exemplu, aplicații web, modele și software) este un factor util de facilitare a adoptării metodologiei comune de contabilizare a emisiilor în sectorul transporturilor. Instrumentele de calcul externe comerciale și necomerciale oferite pentru o utilizare mai largă pe piață pot sprijini în mod eficient scopul prezentei inițiative. Acestea oferă caracteristici adecvate pentru calcularea automată a emisiilor și oferă suficientă flexibilitate pentru ajustări rapide ale formulelor de calcul și ale datelor, dacă este necesar. Totuși, utilizarea acestor instrumente trebuie să asigure respectarea cerințelor prevăzute în prezentul regulament, în special în ceea ce privește utilizarea metodologiei de referință comune, a parametrilor de modelare și a setului adecvat de valori implicite. Prin urmare, ar trebui permisă utilizarea instrumentelor externe de calcul, cu condiția ca acestea să fie certificate în mod oficial.

- Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat

Transporturile¹⁸ au reprezentat 26 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din UE în 2020, doar transportul rutier reprezentând aproximativ 20 % din total¹⁹. Prin urmare, prezenta inițiativă trebuie privită în contextul Pactului verde european²⁰ și al Legii europene a climei²¹, care stabilesc etapele către neutralitatea climatică până în 2050.

Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă²², publicată la 9 decembrie 2020, pune bazele pentru modul în care sistemul de transport al UE poate realiza această schimbare (inclusiv o reducere cu 90 % a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi până în 2050) printr-un sistem de transport inteligent, competitiv, sigur, accesibil și la prețuri abordabile. Pe lângă acțiunile specifice menite să sporească sustenabilitatea modurilor de

¹⁸ Inclusiv transportul aerian și maritim internațional.

¹⁹ [Broșura statistică 2022 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&code=sdg_13_3_1&plugin=1).

²⁰ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Pactul verde european; COM(2019) 640 final.

²¹ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) ([JO L 243, 9.7.2021, p. 1](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj)).

²² Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului; COM(2020) 789 final.

transport individuale, strategia se referă și la stimulente pentru alegerea celor mai sustenabile opțiuni de transport, atât în cadrul modurilor de transport, cât și între acestea. Stimulentele pot fi atât de natură economică, cât și de natură neeconomică, inclusiv furnizarea de informații mai bune pentru utilizatori și o mai mare transparență a performanței în materie de gaze cu efect de seră a serviciilor de transport. De aceea, Comisia a anunțat că intenționează²³ să „instituiască un cadru european pentru măsurarea armonizată a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de activitățile de transport și de logistică. Bazat pe standarde la nivel mondial, acesta ar putea fi apoi utilizat pentru a oferi întreprinderilor și utilizatorilor finali o estimare a amprente de carbon a alegerilor lor și pentru a spori cererea utilizatorilor finali și a consumatorilor de a opta pentru soluții mai durabile de transport și de mobilitate, evitând totodată dezinformarea ecologică”. Prin urmare, prezentul regulament reprezintă un răspuns politic adecvat.

Au existat deja anumite considerente de politică privind contabilizarea emisiilor generate de serviciile de transport. În Cartea albă privind transporturile²⁴ din 2011, Comisia a prezentat o viziune privind viitorul sistemului de transport al UE. Aceasta a stabilit o agendă de politici pentru a aborda provocările viitoare, în special menținerea și dezvoltarea transporturilor și reducerea considerabilă a amprente de carbon a operațiunilor logistice și de transport. Una dintre inițiativele specifice menite să contribuie la atingerea acestor obiective a fost elaborarea unor standarde comune la nivelul UE pentru estimarea amprente de carbon a serviciilor de transport de călători și de mărfuri. Scopul a fost acela de a oferi un instrument întreprinderilor care doresc să achiziționeze servicii mai puțin dăunătoare mediului și călătorilor care doresc să se deplaseze într-un mod mai sustenabil din punctul de vedere al mediului. Aceste planuri au declanșat acțiuni suplimentare în acest domeniu de politică, inclusiv proiectul de cercetare LEARN, menționat mai sus.

- Coerența cu alte politici ale Uniunii

Ca inițiativă transversală pentru toate modurile de transport, prezentul regulament creează sinergii și completează alte acțiuni de reglementare ale UE privind cadrele de reducere a emisiilor, standardele privind combustibilii și emisiile, o mai bună transparență pentru utilizatori și consolidarea drepturilor consumatorilor. Aceste legături cu alte politici se referă, în special, la utilizarea datelor de intrare și a metodelor de contabilizare a emisiilor, precum și la cerințele pentru o comunicare lipsită de ambiguitate cu privire la emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport.

Există interconexiuni majore cu măsurile de reglementare privind colectarea de informații referitoare la emisii și raportarea cu privire la mediu. În temeiul cadrului UE de monitorizare, raportare și verificare (MRV)²⁵, navele maritime de peste 5 000 GT care navighează către și dinspre porturile UE trebuie să monitorizeze, să verifice și să raporteze anual emisiile lor de CO₂ pe baza combustibilului ars în timpul desfășurării activităților²⁶. În sectorul aviației,

²³ Acțiunea 33 din Planul de acțiune care însoțește Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă.

²⁴ CARTEA ALBĂ Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor; COM(2011) 0144 final.

²⁵ Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE ([JO L 123, 19.5.2015, p. 55](#)).

²⁶ Datele monitorizate și raportate pentru Regulamentul UE MRV sunt destinate a fi utilizate pentru alte inițiative viitoare, cum ar fi posibila includere a transportului maritim în EU ETS sau în inițiativa FuelEU în domeniul maritim.

schema Uniunii Europene de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS)²⁷ impune companiilor aeriene să calculeze emisiile de CO₂ pentru fiecare zbor și să prezinte un raport privind emisiile în fiecare an. Deși servesc unor obiective diferite și nu conduc la contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de servicii specifice, EU MRV și EU ETS pot fi considerate ca fiind complementare prezentului regulament, în special în ceea ce privește colectarea datelor reale privind combustibilul ars.

Coerența datelor de intrare pentru cuantificarea emisiilor de gaze cu efect de seră este abordată și în cadrul inițiativelor emergente ale UE privind adoptarea combustibililor din surse regenerabile cu emisii scăzute și cu zero emisii de carbon. Prezenta inițiativă include o reflecție aprofundată asupra pachetului „Pregătiți pentru 55²⁸”, cu o trimitere specială la propunerile Comisiei de revizuire a Directivei privind energia din surse regenerabile (RED II) și la noua inițiativă FuelEU în domeniul maritim²⁹. Directiva RED II revizuită și inițiativa FuelEU în domeniul maritim vor furniza în mod specific seturi de valori implicite pentru factorii de emisie de gaze cu efect de seră (energie). Acestea vor fi estimări ale emisiilor de gaze cu efect de seră pe baza cantității de energie utilizate, aplicând abordarea „între extracție și ardere”³⁰. Toate aceste aspecte sunt extrem de relevante pentru punerea în aplicare uniformă a prezentei inițiative pe piața Uniunii. Cu toate acestea, punerea în aplicare va ține seama și de alte cadre legislative, cum ar fi standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi³¹ și vehiculele ușoare noi³², orientările statistice ale Eurostat pentru conturile economice de mediu³³, precum și o acțiune planificată a UE privind accesul la datele generate din sistemul de bord al vehiculelor³⁴. În acest sens, posibilele sinergii pot fi legate, de exemplu, de colectarea datelor privind consumul de combustibil și de stabilirea unui mediu comun de valori implicite.

Informațiile privind emisiile de gaze cu efect de seră calculate și colectate atunci când se aplică normele prevăzute în prezentul regulament pot fi utilizate pentru raportarea de către întreprinderi, de exemplu în temeiul Directivei privind raportarea de către întreprinderi de informații privind durabilitatea (CSRD)³⁵ și al standardelor europene de raportare privind

²⁷ Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unei scheme de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

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

²⁹ Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE; COM(2021) 562 final.

³⁰ Acest lucru este diferit de abordarea actuală aplicată în cadrul EU MRV, IMO DCS, CORSIA și EU ETS, care abordează doar emisiile legate de propulsia vehiculelor (*tank-to-wheel* – între alimentare și ardere).

³¹ Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului (JO L 198, 25.7.2019).

³² Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 (reformare) (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

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

³⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Access-to-vehicle-data-functions-and-resources_ro.

³⁵ Directiva (UE) 2022/2464 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 537/2014, a Directivei 2004/109/CE, a Directivei 2006/43/CE și a Directivei 2013/34/UE în ceea ce privește raportarea privind durabilitatea de către întreprinderi (JO L 322, 16.12.2022, p. 15).

durabilitatea (ESRS) aferente, aflate în curs de elaborare³⁶. CSRD și prezenta inițiativă sunt coerente în abordarea lor, ambele recunoscând emisiile de CO₂ echivalent de categoria 1 (emisii directe provenite din activitatea proprie), de categoria 2 (emisii indirecte provenite din producerea de energie electrică, abur, căldură sau răcire cumpărată sau achiziționată, consumată de întreprinderea raportoare) și de categoria 3 (emisii indirecte care apar în lanțul valoric)³⁷. Aceste cadre diferă în ceea ce privește obiectul și nivelul de precizie (CSRD vizează emisiile unei întregi întreprinderi, iar prezentul regulament vizează emisiile serviciilor de transport). Cu toate acestea, informațiile generate de prezenta inițiativă pot contribui la rapoartele generale privind durabilitatea ale întreprinderilor, facilitând astfel punerea în aplicare a CSRD.

ReFuelEU în domeniul aviației, o altă inițiativă din cadrul pachetului „Pregătiți pentru 55”, include dispoziții privind o etichetă de mediu specifică pentru zboruri³⁸, pentru a-i ajuta pe consumatori să facă alegeri în cunoștință de cauză și pentru a promova călătoriile mai verzi. Comisia se va asigura că dezvoltarea sistemului de etichetare a zborurilor este coordonată în mod corespunzător cu punerea în aplicare a prezentei inițiative pentru a se asigura coerența și fiabilitatea tuturor datelor generate privind emisiile de gaze cu efect de seră aferente transporturilor.

Regulamentul (UE) 2020/1056 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (eFTI)³⁹ se referă la schimbul de informații de reglementare în format electronic privind transportul de mărfuri rutier, feroviar, aerian și pe căi navigabile interioare. Acesta va permite operatorilor să dovedească respectarea multor formalități de raportare de la nivelul UE și de la nivel național aplicabile transportului de mărfuri. Prin instituirea unei rețele de schimb de date complet descentralizate, dar armonizate și de încredere, se preconizează că eFTI va sprijini schimbul de date privind emisiile de GES între diferite organisme și utilizatori individuali, sprijinind astfel punerea în aplicare a prezentei inițiative.

Prezentul regulament urmărește, de asemenea, să completeze planul de acțiune pentru economia circulară⁴⁰ și, sub egida planului, inițiative specifice menite să ofere consumatorilor informații adecvate. În special, acesta are legături potențiale cu inițiativa privind amprenta de mediu a produselor (AMP)⁴¹ legată de cerințele metodologice pentru cuantificarea emisiilor. Amprenta de mediu a produselor a fost dezvoltată inițial ca parte a inițiativei privind piața unică a produselor ecologice⁴². Aceasta oferă o metodă transsectorială generală de măsurare a

³⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-European-sustainability-reporting-standards-first-set_ro.

³⁷ Definite în [Protocolul privind GES](#).

³⁸ Elaborarea unei etichete de mediu pentru aviație se bazează pe acțiunea 35 din Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă. Eticheta poate consta în diferite elemente, inclusiv o evaluare a emisiilor generate de zbor. Eticheta din cadrul ReFuel EU în domeniul aviației va viza numai emisiile generate de zbor; într-o etapă ulterioară ar putea fi dezvoltate, separat, și alte etichete pentru aeronave sau pentru companiile aeriene.

³⁹ Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri ([JO L 249, 31.7.2020, p. 33](#)).

⁴⁰ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă; COM(2020) 98 final.

⁴¹ Recomandarea (UE) 2021/2279 a Comisiei din 15 decembrie 2021 privind utilizarea unor metode referitoare la amprenta de mediu pentru măsurarea și comunicarea performanței de mediu pe durata ciclului de viață a produselor și organizațiilor; ([JO L 471, 30.12.2021, p. 1-396](#)).

⁴² Comunicarea Comisiei către Parlamentul European și Consiliu: Crearea pieței unice pentru produse ecologice – Facilitarea unei mai bune informări cu privire la performanța de mediu a produselor și a organizațiilor; COM(2013) 0196 final.

performanței de mediu a unui bun sau a unui serviciu pe parcursul întregului său ciclu de viață. Cu toate acestea, cadrul general al AMP nu abordează în mod specific serviciile de transport, iar punerea sa în aplicare în scopul evaluării comparative a emisiilor ar necesita și elaborarea unor norme detaliate privind categoriile⁴³.

De asemenea, au fost identificate sinergii cu: (i) Directiva 2005/29/CE privind practicile comerciale neloiale ale întreprinderilor de pe piața internă față de consumatori, care se aplică afirmațiilor înșelătoare legate de mediu și (ii) Propunerea de directivă privind consolidarea rolului consumatorilor în vederea tranziției verzi (de modificare a Directivei 2005/29/CE), care stabilește o serie de cerințe specifice privind afirmațiile legate de mediu și interzice comunicarea afirmațiilor generice legate de mediu care nu se bazează pe performanțe de mediu recunoscute și relevante⁴⁴. Aceste sinergii se referă în primul rând la necesitatea unor informații mai bune și fiabile cu privire la durabilitatea serviciilor. Aceasta include protejarea consumatorilor împotriva informațiilor false sau înșelătoare care pot da impresia că un serviciu este mai ecologic decât este de fapt. Prezenta inițiativă ar urma să reglementeze aspecte specifice ale afirmațiilor legate de mediu prin furnizarea unui cadru armonizat, universal aplicabil. Astfel s-ar asigura punerea la dispoziția consumatorilor a unor date exacte și comparabile privind emisiile de către organismele care contabilizează emisiile generate de serviciile de transport.

Propunerea Comisiei de Directivă privind justificarea și comunicarea afirmațiilor explicite legate de mediu (Directiva privind afirmațiile legate de mediu)⁴⁵ este concepută ca *lex specialis* în raport cu Directiva 2005/29/CE. Directiva privind afirmațiile legate de mediu stabilește cerințe detaliate pentru evaluarea care justifică afirmațiile explicite legate de mediu, precum și norme specifice privind sistemele de etichetare de mediu pentru a spori încrederea în credibilitatea afirmațiilor legate de mediu și pentru a reduce proliferarea etichetelor de mediu. Prezentul regulament stabilește norme metodologice pentru justificarea mențiunilor explicite legate de mediu referitoare la emisiile de gaze cu efect de seră generate între extracție și ardere de serviciile de transport și, prin urmare, pentru aceste afirmații, el prevalează asupra normelor privind justificarea, comunicarea și verificarea prevăzute în Directiva privind afirmațiile legate de mediu.

Deși emisiile poluante nu intră în domeniul de aplicare al inițiativei, se preconizează că prezentul regulament va genera beneficii conexe sub forma reducerii poluării cauzate de transporturi, în conformitate cu obiectivele planului de acțiune al Comisiei privind reducerea la zero a poluării⁴⁶.

⁴³ În prezent, pentru o gamă largă de produse și servicii nu au fost încă elaborate norme privind categoriile de AMP.

⁴⁴ Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivelor 2005/29/CE și 2011/83/UE în ceea ce privește consolidarea rolului consumatorilor în vederea tranziției verzi printr-o mai bună protecție împotriva practicilor neloiale și o mai bună informare; COM(2022) 143 final.

⁴⁵ Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI privind justificarea și comunicarea afirmațiilor explicite legate de mediu (Directiva privind afirmațiile legate de mediu); COM(2023) 166 final.

⁴⁶ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Calea către o planetă sănătoasă pentru toți – Plan de acțiune al UE: „Către reducerea la zero a poluării aerului, apei și solului”; COM(2021) 400 final.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temeiul juridic

Inițiativa ar urma să fie propusă în temeiul articolului 91 alineatul (1) și al articolului 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). În conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din tratat, în domeniul transporturilor se aplică o competență partajată între UE și statele membre.

• Subsidiaritate (pentru competență neexclusivă)

Dimensiunea europeană a problemei

Prin stabilirea unor norme armonizate pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul serviciilor de transport, prezenta inițiativă este deosebit de relevantă pentru operațiunile transfrontaliere dintre statele membre ale UE. Acest nivel de armonizare, legat în principal de opțiunile metodologice, de datele de intrare și de normele comune de verificare, nu poate fi atins în mod eficace prin acțiuni întreprinse individual de statele membre. Până în prezent, numai Franța a stabilit un cadru metodologic armonizat specific, incluzând măsuri de stimulare a adoptării acestuia⁴⁷. Cu toate acestea, în cazul în care și alte state membre îi urmează exemplul, acest lucru poate duce la cerințe de calcul sau de publicare foarte diverse pentru organizatorii și utilizatorii serviciilor de transport, cu costuri și sarcini administrative suplimentare pentru industriile care își desfășoară activitatea la nivel transfrontalier. Acțiunile la nivel național pot, de asemenea, să reducă eficacitatea generală a contabilizării emisiilor de gaze cu efect de seră, deoarece datele privind emisiile de gaze cu efect de seră provenite de la serviciile de transport efectuate în țări diferite nu ar fi comparabile, cu un risc semnificativ de a crea confuzie pentru utilizatori, oferind astfel stimulente diferite sau chiar negative pentru entitățile care oferă servicii de transport pe piață.

Acțiune cu valoare adăugată la nivelul UE

Sectorul transporturilor din UE are o puternică dimensiune transfrontalieră, jucând un rol important pentru libera circulație a persoanelor și a bunurilor pe piața internă a UE. Serviciile de transport eficiente sunt esențiale pentru a răspunde cererii utilizatorilor de transport, pentru a sprijini creșterea economiei UE și pentru a menține stilul de viață al cetățenilor. În același timp, ar trebui să se atragă atenția asupra provocărilor legate de impactul transporturilor asupra mediului, care continuă să crească, în principal din cauza creșterii traficului de marfă și de călători în rețeaua europeană⁴⁸. Prin urmare, prezenta inițiativă este concepută ca un factor care facilitează tranziția verde a comunității transporturilor. Prin asigurarea unei mai bune transparențe în ceea ce privește performanța serviciilor de transport, aceasta va conduce la crearea de stimulente pentru soluții mai durabile și inovare, oferind clienților mai multe informații pentru propriile alegeri. După cum s-a arătat mai sus, orice abordare națională ar fi extrem de contraproductivă pentru atingerea acestor obiective, prezentând un risc semnificativ de cerințe contradictorii și de metodologii și date inconsecvente.

• Proportionalitate

Opțiunile privind măsurile de politică relevante și opțiunea de politică ce formează structura prezentei inițiative au fost realizate ținând seama în mod corespunzător de principiul proporționalității, ceea ce a condus la o abordare cât mai echilibrată. În primul rând,

⁴⁷ Codul francez al transporturilor, a se vedea mai sus.

⁴⁸ [Broșura statistică 2022 \(europa.eu\).](https://european-council.europa.eu/media/en/press-communications/infographic/Pages/infographic-2022-statistics.aspx)

regulamentul prevede utilizarea standardului ISO 14083:2023 existent și recunoscut pe scară largă, în versiunea sa europeană EN ISO 14083:2023, ca metodologie de referință pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport. Această măsură a primit un sprijin semnificativ din partea părților interesate care au participat la diverse activități de consultare și, prin urmare, se preconizează că ea va avea ca rezultat o foarte bună acceptabilitate și aplicabilitate pe piața transporturilor. În al doilea rând, inițiativa prevede punerea în aplicare descentralizată a anumitor componente, în special prin permiterea, în anumite condiții, a utilizării bazelor de date și a seturilor de date externe cu valori implicite și factori de emisie, precum și a instrumentelor de calcul al emisiilor de gaze cu efect de seră utilizate de părți terțe. În al treilea rând, inițiativa stabilește cerințe raționale pentru verificarea datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră și a proceselor de calcul, exceptând IMM-urile, cu excepția cazului în care acestea doresc să se supună verificării în mod voluntar. În cele din urmă, prin includerea aplicării obligatorii pe bază voluntară a cadrului armonizat, prezenta propunere impune cerințe numai entităților care decid sau sunt obligate prin alte mijloace să calculeze și să comunice datele privind emisiile de gaze cu efect de seră. Acest aspect este important pentru părțile interesate, în special pentru IMM-uri, care adesea nu au capacitatea de a începe efectiv contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul serviciilor de transport pe termen scurt și, prin urmare, se așteaptă la o abordare mai treptată care să abordeze situația lor specifică și să le permită să adopte cadrul comun în timp.

- **Alegerea instrumentului**

Evaluarea impactului a demonstrat că, pentru realizarea obiectivelor inițiativei, sunt necesare măsuri de reglementare. Un regulament reprezintă instrumentul cel mai adecvat pentru a se asigura punerea în aplicare în comun a măsurilor avute în vedere, reducând în același timp riscul de denaturare în cadrul pieței unice, care ar putea rezulta din diferențele dintre modurile în care statele membre ale UE transpun cerințele în dreptul lor intern. Adoptarea unei abordări armonizate ar trebui să respecte norme omogene pentru a permite comparabilitatea, precum și o calitate și o granularitate suficientă a datelor produse. Este esențial să se evite ca mozaicul actual de soluții diferite să fie soluționat la nivel național sau sectorial, ceea ce s-ar întâmpla dacă punerea în aplicare ar fi printr-o directivă transsectorială.

Propunerea are un caracter foarte tehnic și va trebui, probabil, să fie modificată periodic pentru a reflecta evoluțiile tehnice și juridice, în special în ceea ce privește metodologia de calcul de referință comună și normele privind datele de intrare, certificarea și verificarea. Prin urmare, sunt planificate și o serie de măsuri delegate și de punere în aplicare. Acestea se vor axa în special pe specificațiile tehnice pentru punerea în aplicare a cerințelor funcționale.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Consultarea părților interesate**

Comisia a colaborat în mod activ cu părțile interesate și a desfășurat consultări cuprinzătoare pe parcursul procesului de evaluare a impactului.

Punctele de vedere ale părților interesate au început să fie colectate în urma publicării cererii de contribuții (între 19 noiembrie și 17 decembrie 2021). Au fost primite în total 64 de răspunsuri, care au contribuit la îmbunătățirea abordării, precum și la o mai bună identificare a barierelor care împiedică contabilizarea armonizată a emisiilor de GAZE CU EFECT DE SERĂ generate de serviciile de transport.

În cadrul procesului de elaborare a propunerii, printre alte activități de consultare s-au numărat:

- o consultare publică deschisă, organizată de Comisie, care s-a desfășurat în perioada 25 iulie – 20 octombrie 2022. Au fost primite în total 188 de răspunsuri din partea unei varietăți de grupuri de părți interesate. Răspunsurile au fost primite de la societăți și întreprinderi (63), asociații de întreprinderi (59), cetățeni ai UE (26), autorități publice (26), ONG-uri (8), instituții academice și de cercetare (4), organizații ale consumatorilor (3), sindicate (2), organizații de mediu (1) și altele (10)⁴⁹;
- interviuri exploratorii organizate de consultantul responsabil cu studiul de sprijin pentru evaluarea impactului, în iulie 2022, adresate unei asociații de transport de călători, unei asociații a expeditorilor, unei organizații non-profit orientate către mediu și unui program de transport verde;
- o consultare specifică a părților interesate, organizată de consultantul responsabil cu studiul de sprijin pentru evaluarea impactului, care a inclus un sondaj și o serie de interviuri. Sondajul s-a desfășurat în perioada august-octombrie 2022 și a vizat întreprinderi individuale (12), asociații de transport (9), autorități publice (4), asociații ale consumatorilor și călătorilor (2), mediul academic și de cercetare (1) și alte tipuri de părți interesate (4). Interviurile s-au adresat reprezentanților părților interesate individuale (38), inclusiv ai întreprinderilor (22), ai asociațiilor de întreprinderi (7), ai organizațiilor de consumatori (1), ai autorităților publice (1) și ai altor tipuri de părți interesate (5);
- un atelier cu părțile interesate, organizat în comun de Comisie și de consultantul responsabil cu studiul de sprijin pentru evaluarea impactului la 27 octombrie 2022, la care au participat 43 de persoane reprezentând 33 de părți interesate, printre care întreprinderi, organizații de întreprinderi, autorități publice și experți individuali.

În primul rând, ar trebui remarcat faptul că conceptul și obiectivele inițiativei s-au bucurat de un sprijin puternic în cadrul tuturor activităților de consultare. Părțile interesate recunosc, în general, că este necesar un cadru armonizat de măsurare și calcul, deoarece contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră devine din ce în ce mai integrată în ecosistemul mai larg al politicilor și în procesele decizionale ale utilizatorilor de servicii de transport. Părțile interesate sunt conștiente de faptul că, în timp, informațiile relevante privind emisiile de gaze cu efect de seră ar urma să fie mai importante pentru menținerea competitivității lor (sau a relațiilor cu investitorii) și, prin urmare, investesc în sisteme de calculare a emisiilor și de comunicare eficientă a acestora. O mai bună măsurare a emisiilor este considerată de mulți și o modalitate de stabilire și monitorizare a obiectivelor specifice de sustenabilitate pentru reducerea emisiilor și a costurilor.

Informațiile furnizate de părțile interesate au fost esențiale pentru a permite Comisiei să adapteze conceperea definirii problemei, să obțină contribuții pentru elaborarea opțiunilor de politică și să faciliteze evaluarea impactului economic, social și de mediu, în special pentru a stabili care opțiune este susceptibilă să maximizeze raportul beneficii-costuri pentru societate.

În ceea ce privește definirea problemei, consultarea a arătat că între grupurile de părți interesate există un consens cu privire la relevanța problemelor specifice care au fost identificate în prealabil în procesul de evaluare a impactului, și anume „comparabilitatea redusă a rezultatelor contabilizării emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul transporturilor și al logisticii” și „adoptarea redusă a contabilizării emisiilor în practicile

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

comerciale obișnuite”. Părțile interesate care au contribuit au confirmat, de asemenea, relevanța generală a factorilor determinanți ai problemelor, dar au subliniat necesitatea ajustării unor elemente, în special pentru a sublinia importanța datelor de intrare pentru calcularea emisiilor de GAZE CU EFECT DE SERĂ și pentru a reflecta mai bine aspectele legate de lipsa de încredere în datele de ieșire privind emisiile de gaze cu efect de seră publicate pe piață și reticența actorilor de pe piață de a comunica date operaționale sensibile. Arborele problemei a fost actualizat în consecință.

Atunci când au fost întrebat despre posibile soluții, părțile interesate au furnizat o contribuție foarte valoroasă în sprijinul elaborării și evaluării măsurilor și opțiunilor de politică relevante. În ceea ce privește cadrul metodologic, majoritatea părților interesate au susținut adoptarea abordărilor existente sau emergente de contabilizare a gazelor cu efect de seră și, de preferință, a celor care oferă un domeniu de aplicare global pentru calcularea emisiilor. Părțile interesate au sugerat, de asemenea, că UE ar trebui să promoveze utilizarea datelor primare și să creeze un sistem comun de valori implicite în cazul în care nu sunt disponibile date primare. Ele au menționat, de asemenea, necesitatea unor orientări armonizate pentru punerea în aplicare eficace a cadrului în anumite segmente ale sectorului transporturilor, pentru a se asigura înțelegerea și utilizarea uniformă a acestuia în diferite părți ale lanțului de transport. În plus, un loc important în cadrul contribuțiilor primite l-a ocupat necesitatea unui sistem specific de verificare a datelor și a proceselor de calcul privind emisiile de gaze cu efect de seră, chiar dacă părțile interesate au fost rezervate cu privire la sarcina administrativă și la costurile aferente, în special pentru IMM-uri. În ceea ce privește aplicabilitatea, deși unele părți interesate au considerat că o cerință obligatorie ar fi cea mai eficace pentru asigurarea unor condiții de concurență echitabile pe piața transporturilor, abordarea bazată pe opțiunea de participare cu element obligatoriu a fost considerată, în general, a fi cea mai fezabilă și mai eficientă, în special din cauza impactului disproporționat al instrumentului obligatoriu asupra IMM-urilor, observație care a apărut în cursul interviurilor și al atelierului.

- **Obținerea expertizei**

Un contractant extern a efectuat un studiu în sprijinul evaluării impactului care stă la baza propunerii. Acest studiu a fost inițiat în martie 2022 și a fost finalizat în februarie 2023. Studiul a oferit informații valoroase Comisiei, în special pentru conceperea opțiunilor de politică, evaluarea anumitor impacturi preconizate și obținerea punctelor de vedere ale părților interesate direct afectate.

- **Evaluarea impactului**

Măsurile de politică incluse în prezenta propunere au folosit rezultatele evaluării impactului. Raportul privind evaluarea impactului [SWD(2023)XXXXX] a primit un aviz favorabil cu rezerve din partea Comitetului de control normativ al Comisiei [SEC(2023)XXX]. În avizul său, comitetul a furnizat o serie de recomandări cu privire la dovezile furnizate, care au fost abordate în mod corespunzător; anexa 1 la raportul privind evaluarea impactului cuprinde un rezumat al modului în care au fost abordate respectivele recomandări.

În cadrul evaluării impactului au fost luate în considerare șase opțiuni de politică pentru atingerea obiectivelor identificate. Aceste opțiuni au fost structurate în jurul a șapte domenii de politică, deja discutate mai sus: metodologia; datele de intrare și sursele; aplicabilitatea; datele de ieșire privind emisiile de gaze cu efect de seră și transparența; sprijinul pentru punerea în aplicare; conformitatea; măsuri complementare.

Opțiunile de politică au oferit abordări alternative pentru elaborarea cadrului armonizat, variind, în principiu, în ceea ce privește alegerea metodologiei de referință, utilizarea datelor de intrare, sistemul de verificare aplicabil pentru datele privind emisiile de gaze cu efect de

seră și procesele de calcul, utilizarea instrumentelor de calcul al emisiilor de gaze cu efect de seră, precum și în ceea ce privește modul în care ar trebui impus regulamentul. Trebuie remarcat faptul că anumite elemente legate de datele de intrare, și anume recomandarea privind utilizarea datelor primare, crearea unei baze de date centrale a UE pentru factorii de emisie de gaze cu efect de seră și normele privind datele modelate au fost abordate în același mod în cadrul tuturor măsurilor de politică respective și al tuturor opțiunilor de politică.

Opțiunile de politică avute în vedere au fost următoarele:

- Opțiunea de politică 1 (OP1) a prevăzut cel mai înalt nivel de centralizare și armonizare pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport și stimularea adoptării sale pe piață printr-o aplicare obligatorie integrală a prezentului regulament în cazul tuturor entităților care furnizează sau organizează servicii de transport. OP1 a inclus o metodologie de referință cuprinzătoare bazată pe standardul ISO 14083, dar cu anumite elemente metodologice suplimentare care sporesc exactitatea și comparabilitatea rezultatelor calculului emisiilor de gaze cu efect de seră, și a stabilit cerințe pentru verificarea obligatorie a datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră și a proceselor de calcul pentru toate entitățile vizate. De asemenea, OP1 a permis valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră, cu condiția ca acestea să provină dintr-o bază de date centrală creată la nivelul UE. În cele din urmă, OP1 a prezentat un instrument comun de calcul care urma să fie instituit de UE pentru a facilita calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de pe piață.
- În comparație cu OP1, opțiunea de politică 2 (OP2) a prevăzut un nivel la fel de ridicat de centralizare în ceea ce privește tratarea datelor de intrare și utilizarea instrumentului comun de calcul, dar o punere în aplicare mai suplă a inițiativei pe piață. În ceea ce privește acest ultim aspect, OP2 a propus o aplicare pe deplin voluntară a prezentului regulament de către părțile interesate, verificarea voluntară a datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră și a proceselor de calcul, precum și o metodologie de referință mai favorabilă stabilită de standardul ISO 14083 recunoscut la nivel mondial.
- Opțiunea de politică 3 (OP3) a inclus măsuri care permit o abordare cvasivoluntară și descentralizată în ceea ce privește contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră. În principiu, această opțiune de politică prevedea o aplicabilitate obligatorie pe bază voluntară, impunând cerința de a utiliza cadrul comun numai entităților care aleg (sau sunt obligate prin alte mijloace) să calculeze și să publice date privind emisiile de gaze cu efect de seră aferente serviciilor de transport. În ceea ce privește datele de intrare, OP3 a propus o bază de date centrală a UE cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră; cu toate acestea, spre deosebire de OP1 și OP2, aceasta a permis utilizarea unor seturi de date suplimentare naționale, regionale sau sectoriale, sub rezerva unui proces specific de asigurare a calității. În plus, OP3 impunea verificarea respectării cadrului comun de contabilizare a gazelor cu efect de seră numai entităților care depășesc o anumită dimensiune, și anume organizațiilor mari, și permitea utilizarea instrumentelor externe de calcul oferite pe piață de către industrie și autoritățile publice, cu condiția ca aceste instrumente să fie certificate ca fiind conforme cu cerințele inițiativei. În ceea ce privește abordarea metodologică, OP3 a ales metodologia cuprinzătoare bazată pe standardul ISO 14083 cu elemente suplimentare, la fel ca în cadrul OP1.

- Opțiunea de politică 4 (OP4) a reluat OP3 în ceea ce privește componenta tuturor măsurilor de politică, cu excepția celei referitoare la metodologia de calcul, pentru care OP4 a inclus standardul global ISO 14083, prezent și în OP2 și OP6.
- Opțiunea de politică 5 (OP5) a fost diferită de OP3 și OP4 în privința a două aspecte – alegerea metodologiei, și anume normele privind categoria de amprentă de mediu a produsului (*Product Environmental Footprint category rules* – PEFCR) pentru emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport, și baza de date complet centralizată cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră, în mod similar cu cea utilizată în OP1 și OP2.
- Opțiunea de politică 6 (OP6) a prevăzut un set aproape identic de măsuri de politică cu OP4, cu o singură excepție: ea impune aplicabilitatea obligatorie (ca și OP1) a regulamentului pentru toate entitățile implicate în furnizarea sau organizarea serviciilor de transport.

Două măsuri de politică s-au aplicat în mod consecvent în toate opțiunile de politică, și anume: stabilirea unor indicatori armonizați ai datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră, împreună cu norme comune privind comunicarea și transparența, și furnizarea de orientări orizontale pentru punerea în aplicare a inițiativei pe piața transporturilor.

În urma evaluării, OP4 a fost considerată opțiunea de politică preferată. Ea prezintă echilibrul optim între obiectivele inițiativei și costurile globale de punere în aplicare, ceea ce conduce la cel mai bun raport costuri-beneficii.

OP4 va avea drept rezultat reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor costuri externe conexe care decurg din furnizarea de servicii de transport pe piața UE. Această reducere va fi determinată în principal de efectele comportamentale care vor stimula utilizarea mai intensă a opțiunilor de transport mai sustenabile și călătoriile optimizate. Economii aferente în ceea ce privește costurile externe au fost estimate la 674 de milioane EUR pentru emisiile de gaze cu efect de seră, la 163,5 milioane EUR pentru poluarea atmosferică și la 645 de milioane EUR pentru accidente, în raport cu scenariul de referință și exprimate ca valoare actualizată netă pentru perioada 2025-2050, la prețurile din 2022. Aceste economii au fost calculate în special prin prezumarea unor transferuri de activitate între modurile de transport și a unei optimizări a călătoriilor atât pentru transportul de călători, cât și pentru transportul de mărfuri, ca urmare a unei mai bune cunoașteri a performanței serviciilor de transport și a disponibilității datelor. Se preconizează că operatorii și călătorii vor realiza economii de 2,4 miliarde EUR prin consum de combustibil evitat, datorită activității reduse a modurilor de transport mari consumatoare de combustibil/energie. Se preconizează, de asemenea, că îmbunătățirea comparabilității datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră va spori transparența și credibilitatea, va avea efecte pozitive asupra reputației și imaginii publice a organizatorilor și furnizorilor de servicii de transport și va duce la niveluri mai ridicate de încredere între partenerii din lanțul de transport.

Principalele costuri care rezultă din intervenția propusă sunt suportate de întreprinderi. Acestea includ costurile de ajustare legate de utilizarea (adaptarea sau începerea utilizării) unui nou cadru metodologic privind gazele cu efect de seră și de activitățile de verificare relevante (1,5 miliarde EUR), precum și costurile administrative care decurg din certificarea instrumentelor de calcul și din verificarea calității bazelor de date externe cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră (0,5 milioane EUR). De asemenea, au fost identificate costuri administrative pentru organismele naționale de acreditare care ar urma să răspundă de acreditarea organismelor de evaluare a conformității care efectuează activitățile de verificare și certificare (0,1 milioane EUR). În plus, au fost calculate costuri de ajustare suplimentare pentru institutele naționale de statistică, în special pentru trecerea la un

format unic al valorilor de ieșire ale emisiilor de gaze cu efect de seră (0,1 milioane EUR) și pentru Agenția Europeană de Mediu, legate de crearea și întreținerea bazelor de date ale UE cu date de intrare, precum și de verificarea calității bazelor de date externe care urmează să fie permise în cadrul inițiativei (3,9 milioane EUR).

Prin urmare, opțiunea preferată oferă beneficii nete în valoare de 2,4 miliarde EUR în orizontul de timp al inițiativei.

Adecvarea reglementărilor și simplificarea

Întrucât aceasta este o propunere nouă, nu au fost efectuate evaluări sau verificări ale adecvării.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea este conformă cu Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea prevede majorarea costurilor actuale nete pentru bugetul Uniunii în valoare de 0,6 milioane EUR pentru perioada 2025-2027, precum și resurse suplimentare în valoare de 6,3 milioane EUR pentru perioada 2028-2050. Impactul bugetar al propunerii este descris mai detaliat în fișa financiară legislativă anexată la prezenta propunere în scop informativ.

Impactul bugetar dincolo de actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

Comisia va urmări punerea în aplicare, rezultatele și impactul prezentei inițiative printr-un set de mecanisme de monitorizare/evaluare. Progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivelor specifice ale propunerii vor fi măsurate în special prin intermediul datelor colectate privind numărul de baze de date externe cu valori implicite care au fost supuse verificării calității, numărul de entități care au fost supuse verificării, numărul de organisme de evaluare a conformității acreditate în temeiul prezentului regulament, numărul de instrumente de calcul certificate și numărul de entități care contabilizează emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport. Solicitățile de informații (inclusiv rapoarte, sondaje și anchete) vor fi atent echilibrate, astfel încât să nu se impună sarcini suplimentare părților interesate.

La cinci ani de la data la care regulamentul devine pe deplin aplicabil, Comisia va evalua normele pentru a verifica dacă obiectivele inițiativei au fost atinse.

- **Explicații detaliate cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii**

Articolul 1 descrie obiectul regulamentului propus.

Articolul 2 prevede domeniul de aplicare al regulamentului.

Articolul 3 cuprinde mai multe definiții.

Articolul 4 stabilește metoda de calculare a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport.

Articolul 5 prevede normele pentru utilizarea datelor primare și secundare pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport.

Articolul 6 instituie o bază de date centrală a UE cu valori implicite.

Articolul 7 instituie norme pentru utilizarea bazelor de date și a seturilor de date cu valori implicite operate de terți.

Articolul 8 instituie o bază de date centrală a UE cu factorii implicați de emisie de gaze cu efect de seră.

Articolul 9 prevede cerințe privind datele de ieșire care rezultă din calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport.

Articolul 10 stabilește norme privind comunicarea și transparența rezultatelor calculului emisiilor de gaze cu efect de seră.

Articolul 11 instituie norme generale pentru certificarea instrumentelor externe de calcul.

Articolul 12 instituie o cerință generală de verificare a datelor de ieșire.

Articolul 13 prevede norme privind activitățile și procesul de verificare.

Articolul 14 stabilește cerințe pentru organismele de evaluare a conformității.

Articolul 15 instituie proceduri de acreditare a organismelor de evaluare a conformității.

Articolul 16 stabilește condițiile care conferă Comisiei competențe delegate în temeiul prezentului regulament.

Articolul 17 stabilește procedura comitetului pentru exercitarea de către Comisie a competenței de a adopta acte de punere în aplicare.

Articolul 18 impune Comisiei să efectueze o evaluare a prezentului regulament.

Articolul 19 conține dispoziții privind data intrării în vigoare și, respectiv, a aplicării prezentului regulament.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1) și articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁵⁰,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁵¹,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Sprijinirea eforturilor pentru o mai bună sustenabilitate și eficiență a sistemului de transport al Uniunii este o condiție prealabilă pentru menținerea unei traiectorii stabile către neutralitatea climatică până în 2050, în același timp ținând seama în mod corespunzător de necesitatea de a menține creșterea continuă și competitivitatea industriei europene.
- (2) Contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră este utilizată în diferite sectoare economice – inclusiv în sectorul transporturilor – pentru cuantificarea datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră provenite din activități specifice ale întreprinderilor și ale persoanelor fizice. O mai bună informare cu privire la performanța serviciilor de transport este un instrument puternic pentru a crea stimulente adecvate pentru ca utilizatorii serviciilor de transport să facă alegeri mai sustenabile și pentru a influența deciziile comerciale ale organizatorilor și operatorilor de transport. Disponibilitatea unor date fiabile și comparabile privind emisiile de gaze cu efect de seră este indispensabilă pentru a crea aceste stimulente și, astfel, a stimula schimbări comportamentale în rândul consumatorilor și al întreprinderilor pentru a contribui la obiectivele Pactului verde european⁵² referitoare la transporturi și ale Legii europene a climei.
- (3) În pofida interesului tot mai mare al părților interesate din domeniul transporturilor, adoptarea generală a contabilizării emisiilor de gaze cu efect de seră în cadrul serviciilor de transport este încă redusă. În majoritatea cazurilor, utilizatorii nu obțin informații exacte cu privire la

⁵⁰ [JO C , , p.].

⁵¹ [JO C , , p.].

⁵² Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Pactul verde european; COM(2019) 640 final.

performanța serviciilor de transport, iar organizatorii și operatorii de servicii de transport nu își calculează și nu își publică emisiile. Se observă o adoptare disproporționat de scăzută a contabilizării emisiilor de gaze cu efect de seră în special în rândul întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri), care reprezintă marea majoritate a întreprinderilor care oferă servicii de transport pe piața UE.

- (4) În 2011, Comisia Europeană a adoptat Cartea albă privind transporturile⁵³, care a prezentat o viziune asupra viitorului sistemului de transport al UE și a definit o agendă politică pentru a aborda provocările viitoare din domeniul transporturilor, în special necesitatea de a menține și de a dezvolta mobilitatea și de a reduce în mod considerabil amprenta de carbon a operațiunilor logistice și de transport.
- (5) Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă din decembrie 2020⁵⁴ prevede stimulente pentru alegerea celor mai sustenabile opțiuni de transport, în cadrul modurilor de transport și între acestea. Printre aceste stimulente se numără instituirea unui cadru european pentru măsurarea armonizată a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de activitățile de transport și de logistică. Bazat pe standarde recunoscute la nivel mondial, acesta ar putea fi apoi utilizat pentru a oferi întreprinderilor și utilizatorilor finali o estimare a amprentei de carbon a alegerilor lor și pentru a spori cererea utilizatorilor finali și a consumatorilor de a opta pentru soluții mai sustenabile de transport și de mobilitate, evitând totodată dezinformarea ecologică.
- (6) Prin urmare, stabilirea unor norme armonizate pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de mărfuri și de călători este adecvată pentru a se obține cifre comparabile pentru emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport și pentru a se evita informațiile înșelătoare cu privire la performanța acestora care rezultă din posibilitatea de a alege între diferite metode de calcul al emisiilor și diferite date de intrare. Aceste norme trebuie să asigure condiții de concurență echitabile între modurile de transport, segmentele de transport și rețelele naționale ale Uniunii. De asemenea, ele trebuie să contribuie la crearea de stimulente pentru schimbări comportamentale în rândul întreprinderilor și al clienților menite să reducă emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport prin adoptarea și utilizarea unor date comparabile și fiabile privind emisiile de gaze cu efect de seră.
- (7) Prezentul regulament trebuie să pună la dispoziție un cadru de referință pentru alte măsuri de reducere a emisiilor care pot fi întreprinse în continuare de autoritățile publice și de industrie, inclusiv în cazul stabilirii unor clauze de transparență privind gazele cu efect de seră în contractele de transport, al furnizării de informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de o opțiune de călătorie sau de livrare pentru călători sau clienți sau al stabilirii unor criterii legate de climă pentru procedurile de achiziții publice verzi.
- (8) În pofida beneficiilor care decurg din creșterea transparenței în ceea ce privește performanța serviciilor de transport, aplicarea obligatorie a prezentului regulament pentru toate entitățile care oferă servicii de transport pe piața Uniunii ar fi disproporționată și ar conduce la costuri și sarcini excesive. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să se aplice numai entităților care decid sau au obligația, în temeiul altor regimuri relevante cu sau fără caracter legislativ, să calculeze și să publice informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile

⁵³ CARTEA ALBĂ Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor; COM(2011) 0144 final.

⁵⁴ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – Înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului; COM(2020) 789 final.

de transport de mărfuri sau de călători care încep sau se încheie pe teritoriul Uniunii. În consecință, sunt incluse serviciile ale căror puncte de plecare sau de destinație sunt situate într-o țară terță.

- (9) Prezentul regulament nu trebuie să se aplice intermediarilor de date, cum ar fi cei care oferă servicii de mobilitate digitală multimodală, în cazul în care aceștia nu calculează în mod direct informațiile privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport, ci doar publică informații privind emisiile respective furnizate de o entitate vizată sau de o altă persoană fizică sau juridică relevantă. Cu toate acestea, intermediarii de date trebuie să aibă obligația de a respecta normele relevante referitoare la comunicarea și transparența datelor publicate privind emisiile de gaze cu efect de seră, pentru a se asigura comparabilitatea datelor respective pe piață.
- (10) Prezentul regulament nu trebuie să se aplice în cazul în care calcularea și publicarea emisiilor de gaze cu efect de seră se efectuează într-o formă agregată. Aceasta include situațiile în care prezentarea obligatorie de informații legate de mediu pentru raportarea privind durabilitatea și stabilirea conturilor de mediu în scopuri statistice decurge din alte norme ale Uniunii, cum ar fi cele definite în Directiva privind raportarea de către întreprinderi de informații privind durabilitatea⁵⁵ și în Regulamentul privind conturile economice de mediu europene⁵⁶. În schimb, informațiile obținute pe baza prezentului regulament pot contribui la elaborarea rapoartelor consolidate privind emisiile solicitate în temeiul altor acte legislative aplicabile ale Uniunii, cu condiția ca metodologiile și datele colectate respective să fie suficient de compatibile.
- (11) O metodă adecvată de calculare a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport este unul dintre aspectele-cheie ale cadrului armonizat al Uniunii prevăzut de prezentul regulament. Metoda trebuie să asigure faptul că calculele emisiilor efectuate de-a lungul unui lanț de transport furnizează date comparabile și exacte privind emisiile de gaze cu efect de seră, urmând un set unic de etape metodologice. De asemenea, aceasta trebuie să țină seama în mod adecvat de nevoile pieței transporturilor, pentru a se evita complexitatea inutilă, precum și sarcinile și costurile excesive, și să fie acceptată de părțile interesate.
- (12) Standardul EN ISO 14083:2023, publicat de Comitetul European de Standardizare⁵⁷ în aprilie 2023 și care transpune standardul ISO 14083:2023, a fost ales ca metodologie de referință pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport în temeiul prezentului regulament. Analiza a arătat că standardul ISO 14083:2023 s-a dovedit a fi cel mai relevant și mai proporțional în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament. Cuantificarea emisiilor se realizează pe baza principiului „între extracție și ardere”, care include emisiile de gaze cu efect de seră generate de furnizarea de energie și de utilizarea vehiculelor în timpul operațiunilor de transport și al operațiunilor din nodurile de transport.
- (13) Este necesar să se acorde atenție evitării devierii de la opțiunile metodologice inițiale ale standardului EN ISO 14083:2023, pentru a se evita consecvențele în calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de pe piață, în special în contextul lanțurilor de transport internațional. Cu toate acestea, din când în când, este oportun să se evalueze necesitatea unei posibile ajustări a standardului EN ISO 14083:2023 din perspectiva

⁵⁵ Directiva (UE) 2022/2464 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 537/2014, a Directivei 2004/109/CE, a Directivei 2006/43/CE și a Directivei 2013/34/UE în ceea ce privește raportarea privind durabilitatea de către întreprinderi ([JO L 322, 16.12.2022, p. 15](#)).

⁵⁶ Regulamentul (UE) nr. 691/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 6 iulie 2011 privind conturile economice de mediu europene ([JO L 192, 22.7.2011, p. 1](#)).

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>.

politicilor Uniunii, precum și a viitoarelor modificări ale standardului respectiv care ar putea fi efectuate de Comitetul European de Standardizare sau de un alt organism competent. În cazul în care aceste evaluări indică un risc ca o anumită parte a standardului să creeze dezechilibre nejustificate în ceea ce privește calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport pe anumite segmente de piață sau să conducă la discrepanțe între standardul respectiv și obiectivele prezentului regulament sau ale altor acte legislative aplicabile ale Uniunii, Comisia poate să ia în considerare, în cooperare cu statele membre, posibilitatea de a solicita Comitetului European de Standardizare să revizuiască standardul în consecință sau să decidă excluderea acelei părți a standardului din domeniul de aplicare al prezentului regulament.

- (14) Pentru a se evita circulația pe piață a unor informații inexacte, poate apărea necesitatea de a clarifica metodologia de referință în ceea ce privește parametrii relevanți pentru emisiile de gaze cu efect de seră și ipotezele utilizate pentru calcularea emisiilor înainte de furnizarea unui serviciu. Același lucru este valabil și pentru alți parametri tehnici relevanți legați de alocarea emisiilor sau de agregarea elementelor de date în cazul în care utilizarea parametrilor respectivi nu este clarificată în mod explicit în metodologie.
- (15) Pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră ale serviciilor de transport pot fi utilizate diferite tipuri de date de intrare, inclusiv date primare și secundare. Utilizarea datelor primare conduce la cele mai fiabile și mai precise rezultate și, prin urmare, trebuie să se acorde prioritate adoptării treptate a acestor date în procesele de calcul al emisiilor de gaze cu efect de seră. Cu toate acestea, datele primare ar putea fi imposibil de obținut sau prea costisitoare pentru anumite părți interesate, în special pentru IMM-uri. Prin urmare, trebuie permisă utilizarea datelor secundare, în condiții clare.
- (16) În ceea ce privește datele secundare, emisiile de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport pot fi calculate utilizând valori implicite sau date modelate. Cu toate acestea, utilizarea valorilor implicite și a datelor modelate trebuie să furnizeze informații exacte și fiabile cu privire la emisiile de gaze cu efect de seră generate de un anumit serviciu de transport și, prin urmare, aceste valori implicite trebuie să fie stabilite și aceste date modelate trebuie să fie elaborate într-un mod neutru și obiectiv, pe baza unor surse fiabile și a unor parametri adecvați.
- (17) În consecință, pentru a se îmbunătăți comparabilitatea rezultatelor emisiilor de gaze cu efect de seră obținute aplicând prezentul regulament, trebuie creată o bază de date centrală a UE cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră. Cu toate acestea, având în vedere particularitățile sectoriale, naționale și regionale ale acestor valori implicite în întreaga Uniune, trebuie permise și alte baze de date și seturi de date relevante operate de părți terțe, cu condiția ca ele să fie supuse unei verificări tehnice a calității la nivelul Uniunii.
- (18) Atunci când se stabilește intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport, este necesar să se cunoască factorii de emisie de gaze cu efect de seră pentru purtătorii de energie din sectorul transporturilor pentru a obține estimări ale emisiilor de gaze cu efect de seră care să reflecte cantitatea de energie utilizată din perspectiva „între extracție și ardere”. Prin urmare, trebuie creată o bază de date centrală a UE cu factorii de emisie de gaze cu efect de seră ai purtătorilor de energie, pentru a se garanta comparabilitatea și calitatea datelor de intrare.
- (19) Dezvoltarea și întreținerea bazelor de date ale UE cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru factorii de emisie de gaze cu efect de seră, precum și verificarea tehnică a calității bazelor de date externe și a seturilor de date gestionate de părți terțe trebuie să fie efectuate de un organism neutru și competent care își desfășoară activitatea la

nivelul Uniunii. Având în vedere mandatul său, Agenția Europeană de Mediu este cea mai în măsură să ofere asistența necesară pentru punerea în aplicare corespunzătoare a acestei părți a regulamentului. Dacă este cazul, această activitate se poate baza pe contribuția altor organisme sectoriale ale UE și poate fi sprijinită de acestea, în conformitate cu alte acte legislative ale Uniunii.

- (20) Datele modelate pot fi utilizate dacă se bazează pe un model stabilit în conformitate cu metodologia de referință și, după caz, cu alte dispoziții privind utilizarea datelor secundare și a instrumentelor de calcul prevăzute în prezentul regulament.
- (21) Regulamentul (UE) 2015/757⁵⁸ și Directiva 2003/87/CE⁵⁹ impun colectarea, calcularea și raportarea anuală a emisiilor de CO₂ generate de nave și, respectiv, de aeronave. Regulamentul (UE) 2015/757 și Directiva 2003/87/CE pot fi, într-o anumită măsură, complementare dispozițiilor prevăzute în prezentul regulament, în special în ceea ce privește producerea de date privind combustibilul ars ca bază pentru cuantificarea emisiilor serviciilor de transport. Datele de intrare pentru emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport pot proveni și din punerea în aplicare a altor cadre legislative, cum ar fi Regulamentul (UE) 2019/1242⁶⁰ și Regulamentul (UE) 2019/631⁶¹.
- (22) Este oportun să se stabilească indicatori comuni pentru exprimarea datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră care stau la baza comparabilității acestor date și care permit o analiză comparativă eficace a diferitelor servicii de transport. Indicatorii comuni trebuie, de asemenea, să permită comunicarea clară din partea unui furnizor de date și înțelegerea exactă a acestei comunicări de către un destinatar al datelor.
- (23) Orice informații dezagregate privind emisiile de gaze cu efect de seră ale unui serviciu de transport care sunt divulgate unui terț în scopuri comerciale sau de reglementare în conformitate cu domeniul de aplicare al prezentului regulament trebuie să includă în mod indispensabil și vizibil datele de ieșire stabilite în temeiul normelor specifice pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră prevăzute de prezentul regulament. Dacă este cazul, pot fi adăugate elemente de date suplimentare, care servesc altor scopuri decât cele definite în prezentul regulament.
- (24) Pentru a demonstra conformitatea cu cerințele prevăzute în prezentul regulament, o entitate care calculează și publică informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport trebuie să poată furniza dovezi care să susțină datele de ieșire respective. Dovezile trebuie stabilite în conformitate cu normele privind raportarea la nivelul serviciilor de transport stabilite de standardul EN ISO 14083:2023 și trebuie să fie disponibile la cererea unei autorități competente, cum ar fi o instanță judecătorească, sau a oricărei alte părți terțe, dacă acest lucru

⁵⁸ Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE ([JO L 123, 19.5.2015, p. 55](#)).

⁵⁹ Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unei scheme de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului ([JO L 275, 25.10.2003, p. 32](#)).

⁶⁰ Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului ([JO L 198, 25.7.2019](#)).

⁶¹ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE). ([JO L 111, 25.4.2019, p. 13](#)).

este necesar în temeiul unor acorduri separate, inclusiv din perspectiva relațiilor dintre întreprinderi.

- (25) Cu excepția cazului în care se aplică acorduri separate, un intermediar de date care colectează informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport de la o entitate vizată sau de la o altă persoană fizică sau juridică relevantă și le publică pe piață nu trebuie să fie considerat răspunzător în cazul în care aceste informații încalcă oricare dintre cerințele legate de calcularea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră ale serviciilor de transport și de certificarea instrumentelor de calcul prevăzute în prezentul regulament. Cu toate acestea, intermediarul de date trebuie să depună eforturi pentru a preveni publicarea de informații inexacte sau incorecte și să respecte normele referitoare la datele privind emisiile de gaze cu efect de seră, la comunicare și la transparență. În plus, intermediarul de date trebuie să precizeze sursa acestor informații, pentru a permite identificarea furnizorului de informații respectiv.
- (26) Instrumentele de calcul externe care sunt furnizate pe piață pentru o utilizare comercială și necomercială mai largă pot facilita contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport, sprijinind astfel adoptarea acestora de către grupuri mai largi de părți interesate. Utilizarea acestor instrumente trebuie certificată pentru a se garanta conformitatea lor cu cerințele prezentului regulament, în special în ceea ce privește utilizarea metodologiei comune de referință și a unui set adecvat de date de intrare.
- (27) Un sistem bine conceput de verificare a conformității cu cerințele stabilite în prezentul regulament a datelor de ieșire privind emisiile de gaze cu efect de seră publicate pe piață și a proceselor de calcul aferente ar trebui să sporească substanțial încrederea în fiabilitatea și exactitatea datelor respective. Entitățile care au fost supuse cu succes evaluării conformității trebuie să aibă dreptul de a obține o dovadă a conformității care să fie recunoscută în mod obișnuit în întreaga Uniune. În cazul în care au fost incluse date primare, dovada conformității trebuie să precizeze acest lucru, în special pentru a se stimula colectarea și utilizarea datelor primare de către orice entitate vizată de normele prevăzute în prezentul regulament.
- (28) Sarcina administrativă legată de verificare ar putea fi disproporționată pentru întreprinderile mai mici și, prin urmare, trebuie evitată. În acest scop, IMM-urile trebuie să fie scutite de cerințele legate de verificare, cu excepția cazului în care întreprinderile respective doresc să obțină o dovadă corespunzătoare a conformității. În plus, întreprinderile mari trebuie să țină seama de principiul proporționalității atunci când iau în considerare solicitarea verificării conformității de la parteneri din lanțul valoric, în special de la IMM-uri.
- (29) În cazul în care verificarea informațiilor referitoare la datele privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport este organizată în conformitate cu normele specifice prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii, inclusiv într-un regulament referitor la asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian sustenabil și pus în aplicare de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, aceste norme trebuie să fie tratate în mod echivalent, cu condiția ca evaluarea verificării să fie stabilită în conformitate cu cerințele prezentului regulament.
- (30) Pentru a permite funcționarea eficientă a prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene trebuie delegată Comisiei în ceea ce privește evaluarea și excluderea anumitor elemente ale metodologiei de referință, transmiterea de cereri către Comitetul European de Standardizare, stabilirea normelor pentru efectuarea verificării tehnice a calității bazelor de date externe cu valori implicite, adaptarea indicatorilor pentru datele de ieșire privind emisiile de gaze cu efect

de seră și stabilirea unor metode și criterii suplimentare de acreditare a organismelor de evaluare a conformității. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare⁶². În special, pentru a asigura participarea egală la elaborarea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții celor două instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu elaborarea actelor delegate.

- (31) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei trebuie să i se confere competențe de executare în ceea ce privește certificarea instrumentelor de calcul și verificarea datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră. Respectivele competențe trebuie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁶³.
- (32) Comparabilitatea datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport și o mai bună adoptare a contabilizării emisiilor de gaze cu efect de seră în practica întreprinderilor nu sunt obiective care pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre fără a risca să introducă birocratie pe piața internă și costuri și sarcini administrative suplimentare pentru industrie. Aceste obiective pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, având în vedere efectele de rețea ale statelor membre acționând împreună. Prin urmare, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană.
- (33) În conformitate cu principiul proporționalității, este necesar și oportun, pentru îndeplinirea obiectivului de bază de stimulare a unor schimbări comportamentale în rândul întreprinderilor și al clienților în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport prin adoptarea și utilizarea unor date comparabile și fiabile privind emisiile de gaze cu efect de seră, să se stabilească norme privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport. Prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor urmărite, în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) din Tratatul privind Uniunea Europeană,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL 1

DISPOZIȚII GENERALE

⁶² Acordul interinstituțional între Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene și Comisia Europeană privind o mai bună legiferare ([JO L 123, 12.5.2016, p. 1](#)).

⁶³ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie ([JO L 55, 28.2.2011, p. 13](#)).

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește norme pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport care încep sau se încheie pe teritoriul Uniunii.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică oricărei entități care furnizează sau organizează servicii de transport de marfă și de călători în Uniune, care calculează emisiile de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport ce începe sau se încheie pe teritoriul Uniunii și care divulgă informații dezagregate cu privire la emisiile respective unei părți terțe în scopuri comerciale sau de reglementare.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „gaze cu efect de seră” înseamnă componenta gazoasă a atmosferei, atât naturală, cât și antropică, care absoarbe și emite radiații la lungimi de undă specifice în cadrul spectrului radiațiilor infraroșii emise de suprafața terestră, de atmosferă și de nori;
2. „emisie de gaze cu efect de seră” înseamnă eliberarea în atmosferă a unui gaz cu efect de seră, exprimată în masă de dioxid de carbon echivalent;
3. „dioxid de carbon echivalent (CO₂e)” înseamnă unitatea pentru compararea forțării radiative a unui gaz cu efect de seră cu cea a dioxidului de carbon;
4. „contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră” înseamnă acțiunile care sunt întreprinse pentru a cuantifica, prin măsurători și calcule, emisiile de gaze cu efect de seră și care sunt utilizate pentru raportarea acestora;
5. „serviciu de transport” înseamnă transportul de mărfuri sau de călători de la un punct de plecare la un punct de destinație; un serviciu de transport poate implica unul sau mai multe elemente ale lanțului de transport care necesită atât o operațiune (operațiuni) de transport, cât și/sau o operațiune (operațiuni) din nodul de transport;
6. „operațiune de transport” înseamnă operarea unui vehicul cu scopul de a transporta călători și/sau mărfuri;
7. „operațiune din nodul de transport” înseamnă o operațiune în vederea transferului de mărfuri sau de călători prin intermediul unui nod;
8. „vehicul” înseamnă un mijloc de transport de călători și/sau de mărfuri în toate modurile de transport;
9. „lanț de transport” înseamnă o secvență de elemente de transport legate de mărfuri sau de un (grup de) călător(i) care, luate împreună, constituie deplasarea acestora de la un punct de plecare la un punct de destinație;

10. „element al lanțului de transport” înseamnă o secțiune a unui lanț de transport în care mărfurile sau un (grup de) călător(i) sunt transportate de un singur vehicul sau tranzitează printr-un singur nod;
11. „divulgare de informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport” înseamnă comunicarea de informații dezagregate privind emisiile de gaze cu efect de seră aferente unui anumit serviciu de transport de către o entitate vizată sau de către un intermediar de date către orice terț, în contextul furnizării, comunicării sau comercializării serviciului respectiv, fie înainte, fie după furnizarea serviciului de transport;
12. „entitate vizată” înseamnă o entitate care calculează emisiile de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport care începe sau se încheie pe teritoriul Uniunii și care divulgă informații privind emisiile respective oricărei părți terțe, în scopuri comerciale sau de reglementare;
13. „intermediar de date” înseamnă o persoană fizică sau juridică care colectează și publică informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport pe baza unor acorduri juridice, contractuale sau de altă natură relevante separate;
14. „activitate generatoare de gaze cu efect de seră” înseamnă o activitate care conduce la o emisie de gaze cu efect de seră;
- (15) „date privind o activitate generatoare de gaze cu efect de seră” înseamnă măsura cantitativă a unei activități generatoare de gaze cu efect de seră;
16. „intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră” înseamnă coeficientul care face legătura între datele specifice privind o activitate generatoare de gaze cu efect de seră și emisiile de gaze cu efect de seră;
17. „factor de emisie de gaze cu efect de seră” înseamnă coeficientul care face legătura între activitatea generatoare de gaze cu efect de seră și emisiile de gaze cu efect de seră;
18. „emisii de gaze cu efect de seră generate între extracție și ardere” înseamnă emisii care reprezintă impactul în materie de gaze cu efect de seră care rezultă atât din utilizarea vehiculelor, cât și din furnizarea de energie pentru vehicule;
19. „emisii generate între alimentare și ardere” înseamnă emisiile legate de propulsia vehiculului provenite din consumul de energie; un subset al emisiilor generate între extracție și ardere;
20. „purător de energie” înseamnă o substanță sau un fenomen care poate fi utilizat(ă) pentru a produce lucru mecanic sau căldură sau pentru a realiza procese chimice sau fizice;
21. „date primare” înseamnă valoarea cuantificată a unui proces sau a unei activități obținută printr-o măsurătoare directă sau printr-un calcul bazat pe măsurători directe;
22. „date secundare” înseamnă fie date modelate, fie valori implicite care nu îndeplinesc cerințele privind datele primare, inclusiv date din bazele de date și din literatura de specialitate publicată, factori implicați de emisie de gaze cu efect de seră din inventarele naționale, date calculate, estimări sau alte date reprezentative și date obținute din procese indirecte sau estimări;
23. „valoare implicită” înseamnă valoare din datele secundare extrasă dintr-o sursă publicată, care este considerată implicită în cazul lipsei datelor primare sau modelate;
24. „date modelate” înseamnă date stabilite prin utilizarea unui model care ia în considerare datele primare și/sau parametrii relevanți pentru emisiile de gaze cu efect de seră ai unei operațiuni

- de transport sau ai unei operațiuni din nodul de transport, inclusiv prin utilizarea unui model furnizat prin intermediul unui instrument de calcul;
25. „date de ieșire” înseamnă date dezagregate privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport, stabilite utilizând metodologia de referință și datele de intrare prevăzute în prezentul regulament;
 26. „indicator” înseamnă o măsură de evaluare cantitativă;
 27. „dovezi care susțin informațiile privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport” înseamnă întocmirea, la cerere, a unui raport la nivelul unui serviciu de transport, astfel cum se prevede în EN ISO 14083:2023;
 28. „instrument de calcul” înseamnă o aplicație, un model sau un software care permite calcularea automată a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport;
 29. „instrument de calcul extern” înseamnă un instrument de calcul furnizat pe piață de o parte terță pentru o utilizare comercială sau necomercială mai largă;
 30. „organism de evaluare a conformității” înseamnă un organism de evaluare a conformității astfel cum este definit la articolul 2 punctul 13 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008⁶⁴.

CAPITOLUL II

METODOLOGIE

Articolul 4

Metoda de calcul al emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport

1. Emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport se calculează pe baza metodologiei definite în standardul EN ISO 14083:2023, în versiunea sa actualizată, și a normelor prevăzute în capitolul III din prezentul regulament.
2. Comisia evaluează necesitatea unei ajustări a oricărei componente a standardului menționat la alineatul (1), în termen de cel mult 36 de luni de la data aplicării prezentului regulament.
3. Comisia poate iniția o verificare a conformității pentru a evalua orice modificare a standardului menționat la alineatul (1). Verificarea conformității trebuie să fie inițiată de Comisie, care, după caz, poate acționa la cererea unui stat membru.
4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16 pentru a exclude din domeniul de aplicare al prezentului regulament o modificare menționată la alineatul (3) și o componentă menționată la alineatul (2) dacă, pe baza evaluării sale, modificarea sau componenta respectivă creează un risc evident de incompatibilitate cu obiectivele prezentului regulament și ale altor norme aplicabile ale Uniunii.
5. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16 pentru a solicita Comitetului European de Standardizare să revizuiască standardul menționat la

⁶⁴ Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93 ([JO L 218, 13.8.2008](#)).

alineatul (1), inclusiv pe baza rezultatului evaluării menționate la alineatul (2) și a verificării conformității menționate la alineatul (3).

6. Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare în conformitate cu articolul 17 pentru a completa prezentul regulament în vederea clarificării metodologiei de referință menționate la alineatul (1), pentru a asigura punerea sa în aplicare uniformă pe piață în ceea ce privește abordarea pentru determinarea parametrilor adecvați, relevanți pentru emisii, de calculare a emisiilor de gaze cu efect de seră înainte de furnizarea unui serviciu și, după caz, a altor parametri tehnici legați de alocarea emisiilor sau de agregarea elementelor de date care nu sunt explicate în mod explicit în metodologia respectivă.

CAPITOLUL III

DATE DE INTRARE ȘI SURSE

Articolul 5

Utilizarea datelor primare și secundare

1. Entitățile menționate la articolul 2 acordă prioritate utilizării datelor primare pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport.
2. Utilizarea datelor secundare pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport este permisă în următoarele condiții:
 - (a) valorile implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră provin din:
 - (i) o bază de date centrală a UE cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră menționată la articolul 6 alineatul (1);
 - (ii) bazele de date și seturile de date cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră operate de terți, în conformitate cu articolul 7;
 - (b) factorii implicați de emisie de gaze cu efect de seră pentru purtătorii de energie din sectorul transporturilor provin din baza de date centrală a UE cu factori implicați de emisie de gaze cu efect de seră menționată la articolul 8;
 - (c) datele modelate se bazează pe un model stabilit în conformitate cu metoda menționată la articolul 4 și cu normele prevăzute la articolul 5 alineatul (2) litera (b) și la articolul 11, după caz.

Articolul 6

Baza de date centrală a UE cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră

1. Comisia, cu sprijinul Agenției Europene de Mediu, creează o bază de date centrală a UE cu valorile implicite ale intensității emisiilor menționate la articolul 5 alineatul (2) litera (a) punctul (i).
2. Comisia asigură întreținerea, actualizarea și dezvoltarea continuă a bazei de date menționate la alineatul (1), ținând seama de evoluția stadiului tehnologiei în domeniul transporturilor și de noile abordări metodologice pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră.

3. Accesul la baza de date menționată la alineatul (1) pentru consultarea sau utilizarea valorilor implicite ale intensității emisiilor este deschis publicului și este gratuit.

Articolul 7

Baze de date și seturi de date cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră operate de terți

1. Un dezvoltator al unei baze de date sau al unui set de date menționat la articolul 5 alineatul (2) litera (a) punctul (ii) transmite Comisiei o cerere de verificare tehnică a calității valorilor implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră incluse în baza de date respectivă sau în setul de date respectiv. Comisia, cu sprijinul Agenției Europene de Mediu, efectuează o verificare tehnică a calității în conformitate cu cerințele prevăzute la articolele 4-8 din prezentul regulament.
2. Numai bazele de date și seturile de date cu valori implicite ale intensității emisiilor care au fost evaluate pozitiv în cadrul verificării tehnice a calității menționate la alineatul (1) sunt utilizate în scopul utilizării datelor secundare în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) litera (a) punctul (ii).
3. Verificarea tehnică a calității este necesară în termen de cel mult 24 de luni de la data aplicării prezentului regulament. O înregistrare a evaluării pozitive a acestei verificări a calității este valabilă timp de doi ani.
4. Comisia adoptă acte de punere în aplicare în conformitate cu articolul 17 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea de norme și condiții pentru efectuarea verificării tehnice a calității menționate la alineatul (1).

Articolul 8

Baza de date centrală a UE cu factori implicați de emisie de gaze cu efect de seră

1. Comisia, cu sprijinul Agenției Europene de Mediu, creează o bază de date centrală a UE cu factorii implicați de emisie de gaze cu efect de seră menționați la articolul 5 alineatul (2) litera (b).
2. Comisia, cu sprijinul Agenției Europene de Mediu, asigură întreținerea, actualizarea și dezvoltarea continuă a bazei de date menționate la alineatul (1), ținând seama de evoluția stadiului tehnologiei în domeniul transporturilor și de noile abordări metodologice pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră.
3. Accesul la baza de date menționată la alineatul (1) pentru consultarea sau utilizarea factorilor implicați de emisie de gaze cu efect de seră pentru purtătorii de energie din sectorul transporturilor este deschis publicului și este gratuit.

DATE DE IEȘIRE ȘI TRANSPARENȚĂ

Articolul 9

Stabilirea datelor de ieșire privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport

1. Datele de ieșire se stabilesc utilizând metodologia de referință și datele de intrare în conformitate cu articolele 4-8 din prezentul regulament.
2. Datele de ieșire pot fi stabilite cu ajutorul instrumentelor de calcul. Instrumentele de calcul externe trebuie să respecte cerințele prevăzute la articolul 11.
3. Datele de ieșire constau cel puțin în masa totală de dioxid de carbon echivalent (CO₂e) per serviciu de transport și, în ceea ce privește un tip de serviciu de transport vizat, cel puțin unul dintre următorii indicatori:
 - (a) masa de CO₂e per tonă-kilometru sau unități echivalente pentru transportul de mărfuri;
 - (b) masa de CO₂e per tonă sau unități echivalente pentru capacitatea nodului de transport de mărfuri;
 - (c) masa de CO₂e per călător-kilometru sau unități echivalente pentru transportul de călători;
 - (d) masa de CO₂e per călător sau unități echivalente pentru capacitatea nodului de transport de călători.
4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16 pentru a completa lista indicatorilor datelor de ieșire menționată la alineatul (3).

Articolul 10

Comunicare și transparență

1. Entitățile vizate publică datele de ieșire într-un mod clar și lipsit de ambiguitate. Atunci când entitățile vizate publică date de ieșire, ele includ în comunicarea care însoțește această publicare următoarea mențiune: „Emisiile de gaze cu efect de seră generate între extracție și ardere, calculate în conformitate cu Regulamentul [trimitere la prezentul regulament] al Parlamentului European și al Consiliului”, în cel puțin una dintre limbile oficiale ale UE și, dacă este posibil, într-o limbă oficială a unui stat membru pe teritoriul căruia se prestează serviciul.
2. În cazul în care datele de ieșire sunt obținute și publicate de un intermediar de date pe baza unor acorduri separate, se aplică normele prevăzute la alineatul (1) și la articolul 9 alineatul (3). Atunci când publică date de ieșire, intermediarul de date include o trimitere la sursa acestor date.
3. În cazul în care se utilizează date primare în sensul articolului 5 alineatul (1), entitățile vizate au dreptul de a comunica acest lucru oricărei părți terțe dacă utilizarea datelor primare a fost verificată în conformitate cu articolele 12 și 13.

4. Entitățile vizate trebuie să fie în măsură să prezinte dovezi care să justifice modul în care au fost stabilite datele de ieșire. Aceste dovezi se stabilesc în conformitate cu cerințele prevăzute în metodologia de referință menționată la articolul 4 alineatul (1) și:
 - (a) servesc drept bază pentru evaluarea verificării în conformitate cu articolele 12 și 13;
 - (b) sunt puse la dispoziție la cererea unei autorități competente sau a unei alte părți terțe atunci când se aplică dispoziții juridice sau contractuale separate;
 - (c) în cazul în care verificarea este efectuată în conformitate cu articolele 12 și 13, ele includ o trimitere la dovada conformității menționată la articolul 13 alineatul (6) și la datele de contact ale organismului de evaluare a conformității care a întocmit dovada conformității;
 - (d) în cazul în care datele de ieșire sunt stabilite prin utilizarea unui instrument de calcul extern menționat la articolul 9 alineatul (2), ele includ o trimitere la instrumentul de calcul respectiv.
5. Datele de ieșire și dovezile menționate la alineatul (5) se stabilesc în mod clar și lipsit de ambiguitate, în cel puțin una dintre limbile oficiale ale Uniunii. Dacă este posibil, acestea sunt puse la dispoziție sub forma unui link web, a unui cod QR sau într-o formă echivalentă.
6. Datele cu caracter personal sunt prelucrate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului⁶⁵.
7. Orice destinatar al datelor de ieșire și al dovezilor menționate la alineatul (5) ia măsuri pentru a asigura confidențialitatea datelor comerciale relevante care sunt prelucrate și comunicate în conformitate cu prezentul regulament și se asigură că aceste date pot fi accesate, prelucrate și divulgate numai dacă acest lucru este autorizat.

CAPITOLUL V

MĂSURI COMPLEMENTARE

Articolul 11

Certificarea instrumentelor de calcul

1. Instrumentele de calcul externe menționate la articolul 9 alineatul (2) trebuie să fie certificate de un organism de evaluare a conformității menționat la articolul 14.
2. Dezvoltatorul instrumentului de calcul depune o cerere la un organism de evaluare a conformității care evaluează conformitatea instrumentului de calcul cu cerințele prevăzute la articolele 4-9. În cazul unei evaluări pozitive, organismul de evaluare a conformității eliberează un certificat de conformitate a instrumentului de calcul respectiv cu prezentul regulament. În cazul unei evaluări negative, organismul de evaluare a conformității prezintă solicitantului motivele pentru evaluarea negativă.

⁶⁵ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor); ([JO L 119, 4.5.2016, p. 1](#)).

3. Fiecare organism de evaluare a conformității menține o listă actualizată a instrumentelor de calcul pe care le-a certificat și a celor pentru care a retras sau a suspendat certificarea. Acesta pune lista respectivă la dispoziția publicului pe site-ul său și comunică adresa site-ului respectiv Comisiei fără întârziere.
4. Certificatul este valabil pe o perioadă de doi ani.
5. Comisia publică pe site-ul său oficial o listă a tuturor instrumentelor de calcul certificate în conformitate cu alineatele (1) și (2).
6. Comisia adoptă acte de punere în aplicare în conformitate cu articolul 17 pentru a stabili norme privind certificarea instrumentelor de calcul, certificatul de conformitate aferent, inclusiv norme privind reînnoirea, suspendarea și retragerea certificării.

CAPITOLUL VI

VERIFICAREA DATELOR PRIVIND EMISIILE DE GAZE CU EFECT DE SERĂ ȘI A PROCESELOR DE CALCUL

Articolul 12

Domeniul de aplicare al verificării

1. Datele de ieșire menționate la articolul 9 trebuie să fie supuse verificării conformității cu cerințele prevăzute la articolele 4-9 din prezentul regulament.
2. Cerințele de verificare menționate la alineatul (1) se aplică entităților vizate menționate la articolul 2, cu excepția microîntreprinderilor și a întreprinderilor mici și mijlocii menționate în Recomandarea 2003/361/CE a Comisiei⁶⁶. Microîntreprinderile și întreprinderile mici și mijlocii pot fi supuse verificării la cerere.

Articolul 13

Activități și procese de verificare

1. Organismul de evaluare a conformității menționat la articolul 14 verifică fiabilitatea, credibilitatea, conformitatea și exactitatea datelor de ieșire prezentate de o entitate vizată.
2. Verificarea se efectuează în conformitate cu cerințele prevăzute la articolele 4-9 și pe baza dovezilor menționate la articolul 10 alineatul (5). Această verificare vizează:
 - (a) metodologia de calcul utilizată;
 - (b) sursa (sursele) datelor de intrare utilizate pentru calcul;
 - (c) corectitudinea calculului efectuat;
 - (d) indicatorii aplicați.

⁶⁶ Recomandarea 2003/361/CE a Comisiei din 6 mai 2003 privind definirea microîntreprinderilor și a întreprinderilor mici și mijlocii ([JO L 124, 20.5.2003, p. 36](#)).

3. În cazul în care se utilizează instrumente de calcul externe, organismul de evaluare a conformității ia în considerare certificatul lor de conformitate menționat la articolul 11.
4. În cazul în care evaluarea verificării identifică calcule incorecte sau nerespectarea articolelor 4-9 din prezentul regulament, organismul de evaluare a conformității informează entitatea vizată în timp util. Entitatea respectivă trebuie să corecteze apoi calculul sau să remedieze neconformitățile astfel încât să permită finalizarea procesului de verificare.
5. Entitatea vizată furnizează organismului de evaluare a conformității orice informații suplimentare care îi permit acestuia să efectueze procedurile de verificare. În cursul procesului de verificare, organismul de evaluare a conformității poate efectua controale pentru a determina fiabilitatea datelor și a calculelor.
6. După finalizarea verificării, organismul de evaluare a conformității întocmește, dacă este cazul, o dovadă a conformității care confirmă că datele de ieșire sunt conforme cu cerințele respective stabilite în prezentul regulament.
7. Organismul de evaluare a conformității în cauză întocmește și menține actualizată o listă a entităților care au fost supuse verificării în conformitate cu alineatele (1)-(6). Până la data de 31 martie a fiecărui an, organismul de evaluare a conformității notifică această listă Comisiei.
8. În cazul în care alte acte legislative ale Uniunii stabilesc norme specifice privind evaluarea verificării datelor de ieșire, normele respective sunt tratate în mod echivalent, cu condiția ca evaluarea verificării să fie stabilită în conformitate cu prezentul regulament.
9. Comisia adoptă acte de punere în aplicare în conformitate cu articolul 17 prin care stabilește norme detaliate privind verificarea datelor de ieșire și a dovezilor de conformitate aferente. Normele respective trebuie să includă dispoziții referitoare la dovezile menționate la articolul 10 alineatul (5) și la drepturile de comunicare asociate cu utilizarea datelor primare menționate la articolul 10 alineatul (4).

CAPITOLUL VII

ACREDITARE

Articolul 14

Organisme de evaluare a conformității

1. Organismele de evaluare a conformității trebuie să fie acreditate să efectueze activitățile de verificare sau de certificare menționate la articolele 11, 12 și 13.
2. Organismul de evaluare a conformității este independent de entitatea care solicită activitățile de verificare sau de certificare menționate la articolele 11, 12 și 13.
3. Organismul de evaluare a conformității, personalul său de conducere și personalul responsabil cu îndeplinirea sarcinilor de verificare nu se implică în activități care le-ar putea afecta imparțialitatea sau integritatea în ceea ce privește activitățile de verificare sau de certificare.
4. Organismul de evaluare a conformității și personalul acestuia trebuie să îndeplinească activitățile de verificare sau certificare la cel mai înalt grad de integritate profesională și cu competența tehnică necesară și trebuie să fie liberi de orice presiuni și stimulente, îndeosebi financiare, care le-ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților lor de verificare, în

special din partea persoanelor sau a grupurilor de persoane care au un interes față de rezultatele activităților respective.

5. Organismul de evaluare a conformității trebuie să dispună de expertiza, echipamentele și infrastructura necesare pentru a efectua activitățile de verificare sau certificare pentru care a fost acreditat.
6. Personalul organismului de evaluare a conformității păstrează secretul profesional cu privire la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor de verificare și certificare.
7. În cazul în care un organism de evaluare a conformității subcontractează anumite sarcini legate de verificare sau certificare sau recurge la o filială, acesta își asumă întreaga responsabilitate pentru sarcinile îndeplinite de subcontractanți sau de filiale, indiferent unde sunt stabiliți aceștia, inclusiv prin evaluarea și monitorizarea calificărilor subcontractantului sau ale filialei și a activității desfășurate de acesta (aceasta).

Articolul 15

Proceduri de acreditare

1. Organismele de evaluare a conformității menționate la articolul 14 alineatul (1) trebuie să fie acreditate de un organism național de acreditare în temeiul capitolului II din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului.
2. Fiecare stat membru desemnează o autoritate care păstrează o listă actualizată a organismelor acreditate de evaluare a conformității. Aceste autorități naționale desemnate pun lista respectivă la dispoziția publicului pe un site oficial al administrației publice centrale.
3. Până la data de 31 martie a fiecărui an, organismul național de acreditare notifică Comisiei lista organismelor acreditate de evaluare a conformității, împreună cu toate datele de contact relevante.
4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unor metode și criterii suplimentare de acreditare a organismelor de evaluare a conformității.

CAPITOLUL VIII

COMPETENȚE DELEGATE ȘI COMPETENȚE DE EXECUTARE

Articolul 16

Exercitarea delegării

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 alineatul (4), la articolul 4 alineatul (5), la articolul 9 alineatul (4) și la articolul 15 alineatul (4) este conferită Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la [OP: a se introduce data: intrarea în vigoare a prezentului regulament].

3. Delegarea de competențe menționată la articolul 4 alineatul (4), la articolul 4 alineatul (5), la articolul 9 alineatul (4) și la articolul 15 alineatul (4) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.
4. Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legislație.
5. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4 alineatul (4), al articolului 4 alineatul (5), al articolului 9 alineatul (4) și al articolului 15 alineatul (4) intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de [două luni] de la notificarea actului către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Acest termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 17

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

CAPITOLUL IX

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 18

Raportare și reexaminare

Comisia efectuează o evaluare a prezentului regulament în lumina obiectivelor urmărite și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind principalele constatări până la [OP: a se introduce data: 5 ani de la data la care regulamentul devine aplicabil].

Articolul 19

Intrare în vigoare și aplicare

1. Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

2. Se aplică de la data de [OP: a se introduce data: 42 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament].
3. Cu toate acestea, articolul 4 alineatele (4), (5) și (6), articolul 7 alineatul (4), articolul 9 alineatul (4), articolul 11 alineatul (6), articolul 13 alineatul (9) și articolul 15 alineatul (4) se aplică de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg,

*Pentru Parlamentul European,
Președinta*

*Pentru Consiliu,
Președintele*

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

Cuprins

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

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

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport

1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)

Mobilitate și transporturi

1.3. Obiectul propunerii/inițiativei:

☒ o acțiune nouă

☐ o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare⁶⁷

☐ prelungirea unei acțiuni existente

☐ o fuziune sau o redirectionare a uneia sau mai multor acțiuni către o altă/o nouă acțiune

1.4. Obiectiv(e)

1.4.1. Obiectiv(e) general(e)

Obiectivul general al prezentului regulament este de a stimula schimbarea comportamentală în rândul întreprinderilor și al clienților pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport prin adoptarea și utilizarea unor date comparabile și fiabile privind emisiile de gaze cu efect de seră. Prezenta inițiativă va contribui la ODD 13 („Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului acestora”), la ODD 7 („Asigurarea accesului la energie la prețuri accesibile, fiabilă, durabilă și modernă pentru toți”) și la ODD 12 („Asigurarea unor modele de consum și de producție durabile”).

1.4.2. Obiectiv(e) specific(e)

Obiectivele specifice ale regulamentului sunt următoarele:

să asigure comparabilitatea rezultatelor contabilizării emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport;

să faciliteze adoptarea contabilizării emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport în practica întreprinderilor.

1.4.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

A se preciza efectele pe care ar trebui să le aibă propunerea/inițiativa asupra beneficiarilor vizati/grupurilor vizate.

Se preconizează că propunerea va îmbunătăți comparabilitatea datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră comunicate în cadrul lanțului de transport. Acest lucru va rezulta din utilizarea unei metodologii de referință comune, a unor date de intrare exacte și a unei comunicări clare și lipsite de ambiguitate.

⁶⁷

Astfel cum se menționează la articolul 58 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

De asemenea, se preconizează că propunerea va spori utilizarea contabilizării emisiilor de gaze cu efect de seră de către operatorii economici și alte entități relevante în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport.

1.4.4. *Indicatori de performanță*

A se preciza indicatorii care permit monitorizarea progreselor și a realizărilor obținute.

Eficacitatea regulamentului propus, în ceea ce privește obiectivul specific nr. 1, va fi determinată pe baza unor indicatori referitori la comparabilitatea datelor privind gazele cu efect de seră generate de serviciile de transport:

numărul de baze de date externe cu valori implicite care fac obiectul verificării calității;

numărul de entități care fac obiectul verificării datelor și a proceselor.

Eficacitatea regulamentului propus, în ceea ce privește obiectivul specific nr. 2, va fi determinată pe baza unor indicatori referitori la adoptarea contabilizării emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport:

numărul de întreprinderi care contabilizează emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport, în temeiul prezentului regulament;

numărul de entități care fac obiectul certificării instrumentelor tehnice de calcul;

utilizarea bazelor de date centrale cu valori implicite (acces la site-uri web și cereri);

numărul de entități care utilizează instrumentele de certificare.

1.5. **Motivele propunerii/inițiativei**

1.5.1. *Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei*

Inițiativa va oferi un cadru de reglementare armonizat pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport, precum și norme specifice care să stimuleze utilizarea acestora de-a lungul întregului lanț de transport multimodal. Inițiativa include:

o metodologie de referință comună prevăzută de standardul EN ISO 14083, care garantează că calculul emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport se efectuează într-un mod standardizat în întregul sector al transporturilor;

o abordare armonizată a datelor de intrare, prin stimularea utilizării datelor primare, permițând date modelate, sporind fiabilitatea, accesibilitatea și caracterul adecvat al valorilor implicite (valori implicite pentru intensitatea emisiilor și factorii de emisie de gaze cu efect de seră) și atenuând variațiile dintre seturile de date naționale, regionale și sectoriale;

indicatori adecvați pentru generarea și transmiterea datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră, precum și norme comune privind comunicarea și transparența rezultatelor contabilizării emisiilor;

sprijin pentru punerea în aplicare a prezentei inițiative în diferite segmente de transport;

un sistem comun, proporțional și fiabil de verificare a informațiilor privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport și a proceselor de calcul aferente;

norme referitoare la dezvoltarea și utilizarea instrumentelor tehnice de calcul al emisiilor.

Toate aceste dispoziții ar trebui să fie pe deplin aplicabile la 42 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.

Prezenta fișă financiară legislativă se referă în mod specific la dezvoltarea și gestionarea unui mediu comun al valorilor implicite, ca parte a abordării armonizate pentru datele de intrare. Aceste sarcini vor fi executate de Agenția Europeană de Mediu (AEM), sprijinită de programul Orizont Europa (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). Normele detaliate privind furnizarea de date vor fi prevăzute în actele delegate respective și în viitoarele acorduri cu AEM. Rolul AEM va fi următorul:

dezvoltarea și întreținerea bazei de date centrale cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor;

crearea unei baze de date cu factori de emisie de gaze cu efect de seră;

verificarea calității bazelor de date ale terților cu factori de intensitate a emisiilor.

- 1.5.2. *Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu o mai bună coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” este valoarea ce rezultă din intervenția Uniunii care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.*

Motivele acțiunii la nivel european (*ex ante*)

Prin stabilirea unor norme armonizate pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul serviciilor de transport, prezenta inițiativă este deosebit de relevantă pentru operațiunile transfrontaliere dintre statele membre ale UE. Acest nivel de armonizare, legat de opțiunile metodologice, datele de intrare și normele comune de verificare, nu poate fi atins în mod eficace în întreaga UE prin acțiunea individuală a statelor membre.

Valoarea adăugată pe care se preconizează că o va avea intervenția Uniunii (*ex post*)

În ansamblu, sectorul transporturilor din UE are o puternică dimensiune transfrontalieră, jucând un rol important pentru libera circulație a persoanelor și a bunurilor pe piața internă a UE. Serviciile de transport eficiente sunt esențiale pentru a răspunde cererii utilizatorilor de transport, pentru a sprijini creșterea economiei UE și pentru a menține stilul de viață al cetățenilor. În același timp, ar trebui să se atragă atenția asupra provocărilor legate de impactul transporturilor asupra mediului, care continuă să crească, în principal din cauza creșterii traficului de marfă și de călători în rețeaua europeană. Prin urmare, prezentul regulament este conceput ca un factor care facilitează tranziția verde pentru comunitatea transporturilor. Inițiativa va contribui la crearea unor condiții de concurență echitabile pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră între toate segmentele și modurile de transport, precum și între rețelele naționale. Prin asigurarea unei mai bune transparențe în ceea ce privește performanța serviciilor de transport și prin sprijinirea utilizării datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră pentru a face alegeri specifice în domeniul transporturilor, inițiativa va conduce la crearea de stimulente pentru soluții mai

durabile și inovare. Orice abordare națională ar fi extrem de contraproductivă pentru atingerea acestor obiective, prezentând un risc semnificativ de cerințe contradictorii și de metodologii și date inconsecvente. Aceste abordări naționale divergente ar adăuga costuri și ar crea sarcini inutile pentru întreprinderile care își desfășoară activitatea între state membre diferite.

1.5.3. *Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare*

CountEmissions EU este o inițiativă nouă care se bazează pe diverse eforturi depuse atât de Comisia Europeană, cât și de industrie pentru un cadru metodologic armonizat. În perioada 2011-2019, două proiecte consecutive finanțate de UE, Carbon Footprint of Freight Transport (Amprenta de carbon a transportului de mărfuri) (COFRET) din cadrul PC7 și Logistics Emissions Accounting & Reduction Network (Rețeaua de contabilizare și reducere a emisiilor din logistică) (LEARN) din cadrul Orizont 2020, au abordat calcularea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport, cu scopul de a dezvolta o metodă globală. Aceste eforturi au inițiat o acțiune coordonată în vederea stabilirii unui standard cuprinzător și adaptat la nivelul Organizației Internaționale de Standardizare (ISO). Acest nou standard, denumit ISO 14083, a fost publicat de ISO în martie 2023 și de CEN sub forma standardului european echivalent EN ISO 14083:2023. El se bazează, printre altele, pe standardul european EN 16258:2012 și pe Protocolul privind gazele cu efect de seră.

Există metodologii specifice pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră și în diferitele segmente ale sectorului transporturilor, în special în sectorul transportului de mărfuri. În multe cazuri, acestea fac parte din programe mai ample de transport verde sau din alte inițiative care promovează activități de transport eficiente și cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Printre acestea se numără, de exemplu, cadrul Consiliului Global pentru Emisiile din Logistică (*Global Logistics Emissions Council* – GLEC) condus de industrie, programul public-privat SmartWay din SUA și programul de colaborare Topsector Logistics între guvernul olandez și întreprinderi.

În plus, există numeroase metode și cerințe de contabilizare a emisiilor specifice modurilor de transport, care fie sunt elaborate chiar de industrii, fie sunt lansate de autoritățile publice ca parte a unor cadre legislative specifice. În domeniul maritim, de exemplu, există Clean Cargo Working Group (Grupul de lucru pentru încărcături curate), o inițiativă între întreprinderi pentru transportul maritim containerizat. De asemenea, Organizația Maritimă Internațională (OMI) a adoptat un sistem obligatoriu de colectare a datelor privind păcura pentru transportul maritim internațional, care impune navelor să colecteze și să raporteze date relevante într-o bază de date comună. În ceea ce privește sectorul aviației, Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), elaborată de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), oferă o metodă de calculare a emisiilor de CO₂ la nivel de zbor. OACI și Asociația Internațională de Transport Aerian (IATA) au stabilit, de asemenea, standarde pentru sectorul aviației care prevăd mai detaliat modul în care emisiile trebuie raportate per călător și per tonă de marfă.

La nivel național, Codul francez al transporturilor prevede ca toate entitățile care oferă servicii de transport pe piață (marfă și călători, incluzând toate modurile de transport) să calculeze emisiile de gaze cu efect de seră pentru fiecare serviciu care pleacă din și/sau se încheie în Franța, pe baza unei metodologii specifice. Codul

francez al transporturilor prevede, de asemenea, că informațiile privind emisiile trebuie raportate părților relevante, aceasta fiind singura cerință obligatorie de acest tip în UE.

1.5.4. *Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare*

Regulamentul propus este un rezultat esențial al Comunicării Comisiei privind strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, care stabilește viziunea UE asupra sistemului de transport al viitorului. Strategia a anunțat intenția Comisiei de a stabili un cadru al UE pentru măsurarea armonizată a emisiilor generate de transporturi și logistică (în cadrul inițiativei emblematice 5 – Stabilirea prețului carbonului și oferirea unor stimulente mai bune pentru utilizatori).

Regulamentul va crea sinergii cu alte elemente ale cadrului de reglementare al UE care abordează cadrele de reducere a emisiilor, standardele privind combustibilii și emisiile, transparența sporită pentru utilizatori și consolidarea drepturilor consumatorilor. Aceste relații se referă, în principiu, la utilizarea datelor de intrare și a metodelor de contabilizare a emisiilor, precum și la cerințele legate de comunicarea lipsită de ambiguitate privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport. Printre acestea se numără, în special: Regulamentul (UE) 2015/757, Directiva 2003/87/CE, COM(2021) 550, COM(2022) 222, COM(2021) 561, COM(2021) 562, Regulamentul (UE) 2019/1242, Regulamentul (UE) 2019/631 și Directiva 2005/29/CE.

Propunerea este compatibilă cu cadrul financiar multianual. Sarcinile atribuite AEM vor necesita un acord de contribuție care să acopere perioada inițială de punere în aplicare a regulamentului până în 2027 și alocarea ulterioară de resurse pe termen lung pentru a menține și a actualiza bazele de date cu valori implicite și pentru a organiza verificarea calității pentru furnizorii de baze de date terți.

1.5.5. *Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de realocare a creditelor*

Marea majoritate a implicațiilor bugetare ale prezentei propuneri sunt abordate în prezenta fișă financiară legislativă. În ceea ce privește cheltuielile, impactul bugetar specific al prezentei inițiative se limitează la creditele pentru resurse umane și la dezvoltarea necesară a sistemului informatic pentru a sprijini crearea și întreținerea bazelor de date și verificările calității bazelor de date ale terților. Acestea sunt atribuții noi pentru AEM care vor deveni permanente, în timp ce atribuțiile existente nu vor scădea și nici nu vor fi eliminate parțial. Necesitatea unor resurse suplimentare după perioada de instituire, începând cu 2028, va fi luată în considerare în contextul viitoarei evaluări a resurselor AEM și va fi acoperită de subvenția UE acordată agenției (printr-o reducere compensatorie, dacă este cazul, a cheltuielilor programate în cadrul LIFE sau al altor linii bugetare aplicabile pentru finanțarea AEM), fără a se aduce atingere viitorului acord privind CFM.

1.6. **Durata și impactul financiar ale propunerii/inițiativei**

☐ **durată limitată**

- ☐ de la [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA
- ☐ Impact financiar din AAAA până în AAAA pentru creditele de angajament și din AAAA până în AAAA pentru creditele de plată.

- ☒ durată nelimitată
- Punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din 2025 până în 2027,
- urmată de o funcționare la capacitate maximă atunci când sarcinile vor fi incluse în noul mandat al AEM.

1.7. Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate)⁶⁸

☐ **Gestiune directă** asigurată de Comisie

- ☐ prin intermediul departamentelor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii;
- ☐ prin intermediul agențiilor executive

☐ **Gestiune partajată** cu statele membre

☒ **Gestiune indirectă**, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

- ☐ țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea;
- ☐ organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza);
- ☐ BEI și Fondului European de Investiții;
- ☒ organismelor menționate la articolele 70 și 71 din Regulamentul financiar;
- ☐ organismelor de drept public;
- ☐ organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să li se furnizeze garanții financiare adecvate;
- ☐ organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și cărora li se furnizează garanții financiare adecvate;
- ☐ organismelor sau persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul PESC, în temeiul titlului V din TUE, și care sunt identificate în actul de bază relevant.

– Dacă se indică mai multe moduri de gestiune, a se furniza detalii suplimentare în secțiunea „Observații”.

Observații

Nu se aplică

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

A se preciza frecvența și condițiile.

Responsabilitatea generală pentru punerea în aplicare a regulamentului propus, precum și pentru raportarea către Parlamentul European și Consiliu cu privire la punerea în aplicare și respectarea acestuia va reveni Comisiei.

⁶⁸

Explicații detaliate privind metodele de execuție a bugetului, precum și trimiterile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

AEM va raporta periodic cu privire la punerea în aplicare a acordurilor de contribuție și a acțiunilor conexe.

Este necesară colectarea datelor din surse diferite, inclusiv de la autoritățile statelor membre. Activitățile de colectare a datelor sunt coordonate de AEM.

Serviciile Comisiei vor monitoriza punerea în aplicare și eficacitatea prezentei inițiative printr-o serie de acțiuni și un set de indicatori de bază care vor măsura progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivelor. La cinci ani de la data punerii în aplicare a actului legislativ, serviciile Comisiei ar trebui să efectueze o evaluare pentru a verifica în ce măsură au fost atinse obiectivele inițiativei.

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

2.2.1. *Justificarea modului (modurilor) de gestiune, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse*

Comisia va fi asistată de AEM în punerea în aplicare a dispozițiilor regulamentului, în special în ceea ce privește dezvoltarea și întreținerea bazei de date centrale cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră, crearea unei baze de date cu factori de emisie de gaze cu efect de seră și verificarea calității bazelor de date ale terților. AEM este cea mai în măsură să îndeplinească aceste sarcini la nivelul UE, deoarece ele necesită o expertiză solidă în gestionarea și armonizarea datelor de mediu, precum și o înțelegere aprofundată a aspectelor tehnice complexe legate de emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport, ceea ce justifică modul de gestiune indirectă. Strategiile de control ale DG MOVE vor monitoriza punerea în aplicare a regulamentului și rezultatele acestuia. DG Mediu, în contextul supravegherii entităților descentralizate, și AEM vor aplica strategiile lor de control pentru aceste cheltuieli.

2.2.2. *Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor*

Deși responsabilitatea generală pentru punerea în aplicare a regulamentului propus, precum și pentru raportarea către Parlamentul European și Consiliu cu privire la punerea în aplicare și respectarea acestuia va reveni Comisiei, AEM va fi responsabilă de îndeplinirea sarcinilor identificate și a funcționării și de punerea în aplicare a cadrului său de control intern. Va fi necesar să se dezvolte instrumente și module informatice, precum și să se asigure verificări ale calității bazelor de date ale terților.

AEM, un organism autonom al UE, are responsabilitatea de a institui sisteme de control adecvate pentru a asigura conformitatea cu cele 5 obiective de control intern, și anume legalitatea și regularitatea, desfășurarea operațiunilor sale, prevenirea fraudei, protejarea activelor și raportarea fidelă și corectă. Resursele suplimentare puse la dispoziția AEM vor face obiectul sistemului de control intern și de gestionare a riscurilor al AEM, care este aliniat la standardele internaționale relevante și include controale specifice pentru a preveni conflictele de interese și a asigura protecția avertizorilor de integritate.

DG Mediu va aplica controalele legate de supravegherea AEM ca agenție descentralizată. Nu sunt identificate riscuri specifice în legătură cu execuția bugetului suplimentar care urmează să fie pus la dispoziția AEM.

2.2.3. *Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la momentul plății și la închidere)*

Se preconizează că riscul de eroare la momentul plății și la închidere va rămâne sub 2 %.

AEM are întreaga responsabilitate pentru execuția bugetului său, iar DG Mediu este responsabilă de plata regulată a contribuțiilor stabilite de autoritatea bugetară. Nu se preconizează ca atribuțiile suplimentare care decurg din regulamentul propus să genereze controale suplimentare semnificative. Prin urmare, se preconizează că costul controlului pentru DG MOVE (măsurat în raport cu valoarea fondurilor gestionate) și pentru DG Mediu va rămâne stabil.

2.3. **Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor**

A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate, de exemplu din strategia antifraudă.

Pe lângă controalele care decurg din strategia de control menționată mai sus, acțiunea este supusă controlului Serviciului de Audit Intern, în calitate sa de auditor intern al Comisiei și al agențiilor descentralizate, precum și al Curții de Conturi Europene, în calitate sa de auditor extern al instituțiilor UE.

Acordurile de contribuție dintre Comisie și AEM vor include dispoziții specifice pentru a se asigura că auditorii și, dacă este necesar, autoritățile de investigare (EPPO, OLAF) au acces neîngrădit la informațiile necesare. Acestea vor include, de asemenea, dispozițiile necesare pentru a se asigura că Comisia este informată în timp util cu privire la orice problemă care ar putea afecta punerea în aplicare a acțiunilor.

Comisia menține o strategie solidă de combatere a fraudei, SAFC, care este în prezent în curs de revizuire. DG MOVE/DG Mediu o completează cu strategii antifraudă locale care vizează activitățile care intră în sfera sa de competență.

AEM, un organism autonom al UE, are responsabilitatea de a menține o strategie antifraudă și de a asigura protecția intereselor UE.

Regulamentul propus conține mai multe dispoziții care vizează în mod specific prevenirea fraudelor și a neregulilor. Organismele de evaluare a conformității responsabile cu verificarea vor trebui să fie acreditate de organismele naționale de acreditare. Verificarea datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră și a proceselor de calcul se bazează pe norme specifice de evaluare a conformității stabilite de UE prin intermediul legislației secundare și trebuie să fie efectuată de un verficator acreditat de organismele naționale de acreditare desemnate de statele membre în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

- Linii bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif. ⁶⁹	din partea țărilor AELS ⁷⁰	din partea țărilor candidate și potențial candidate ⁷¹	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
1	02 20 04 01	Dif.	NU	NU	NU	NU

- Noile linii bugetare solicitate

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tip de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif.	din partea țărilor AELS	din partea țărilor candidate și potențial candidate	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
	[XX.YY.YY.YY]		DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU

⁶⁹ Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.

⁷⁰ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

⁷¹ Țările candidate și, după caz, candidații potențiali din Balcanii de Vest.

3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale

- ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual	1	Piața unică, inovare și sectorul digital
--	---	--

DG MOVE			Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL
• Credite operaționale						
Linia bugetară 02 20 04 01	Angajamente	(1a)	0,600			0,600
	Plăți	(2a)	0,200	0,200	0,200	0,600
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice ⁷²						
Linia bugetară		(3)				
TOTAL credite pentru DG MOVE	Angajamente	=1a+1b +3	0,600			0,600
	Plăți	=2a+2b +3	0,200	0,2005	0,200	0,600

Necesitatea unor resurse suplimentare pentru AEM din 2028 până în 2050, estimată la 1 ENI (disponibile pe parcursul perioadei indicate) și la 6,3 milioane EUR (acoperind costurile pe întreaga perioadă indicată), va fi luată în considerare în contextul evaluării în curs a resurselor AEM și

⁷² Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

va fi acoperită de subvenția UE acordată agenției (printr-o reducere compensatorie, dacă este cazul, a cheltuielilor programate în cadrul LIFE sau al altor linii bugetare aplicabile pentru finanțarea AEM), fără a se aduce atingere viitorului acord privind CFM.

• TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	0,600				0,600
	Plăți	(5)	0,200	0,200	0,200		0,600
• TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)					
TOTAL credite la RUBRICA 1 din cadrul financiar multianual	Angajamente	=4+6	0,600				0,600
	Plăți	=5+6	0,200	0,200	0,200		0,600

În cazul în care propunerea/inițiativa afectează mai multe rubrici operaționale, a se repeta secțiunea de mai sus:

• TOTAL credite operaționale (toate rubricile operaționale)	Angajamente	(4)								
	Plăți	(5)								
TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice (toate rubricile operaționale)		(6)								
TOTAL credite la RUBRICILE 1-6 din cadrul financiar multianual (Suma de referință)	Angajamente	=4+6								
	Plăți	=5+6								

Rubrica din cadrul financiar multianual	7	„Cheltuieli administrative”
--	----------	-----------------------------

Această secțiune trebuie completată utilizând „datele bugetare cu caracter administrativ” care trebuie introduse mai întâi în [anexa la fișa financiară legislativă](#) (anexa 5 la Decizia Comisiei privind normele interne de execuție a secțiunii „Comisia” din bugetul general al Uniunii Europene), încărcată în DECIDE pentru consultarea interservicii.

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)			TOTAL
DG MOVE									
• Resurse umane									
• Alte cheltuieli administrative									
TOTAL DG <.....>	Credite								

TOTAL credite la RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)								
---	--------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL
TOTAL credite la RUBRICILE 1-7 din cadrul financiar multianual	Angajamente	0,600			0,600
	Plăți	0,200	0,200	0,200	0,600

Necesitatea unor resurse suplimentare pentru AEM din 2028 până în 2050, estimată la 1 ENI (disponibile pe parcursul perioadei indicate) și la 6,3 milioane EUR (acoperind costurile pe întreaga perioadă indicată), va fi luată în considerare în contextul evaluării în curs a resurselor AEM și

va fi acoperită de subvenția UE acordată agenției (printr-o reducere compensatorie, dacă este cazul, a cheltuielilor programate în cadrul LIFE sau al altor linii bugetare aplicabile pentru finanțarea AEM), fără a se aduce atingere viitorului acord privind CFM.

3.2.2. Realizările preconizate finanțate din credite operaționale

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

A se indica obiectivele și realizările			Anul N		Anul N+1		Anul N+2		Anul N+3		A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)						TOTAL	
	REALIZĂRI																	
	↓	Tip ⁷³	Costur i medii	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costu ri	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr. total
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 1 ⁷⁴ ...																		
– Realizare																		
– Realizare																		
– Realizare																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1																		
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 2 ...																		
– Realizare																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2																		

⁷³ Realizările se referă la produsele și serviciile care trebuie furnizate (de ex.: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de drumuri construiți etc.).

⁷⁴ Conform descrierii de la punctul 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”.

TOTALURI																
----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative

- ☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ.
- ☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul N ⁷⁵	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâtă ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)	TOTAL
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	-------

RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual								
Resurse umane								
Alte cheltuieli administrative								
Subtotal RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual								

În afara RUBRICII 7⁷⁶ din cadrul financiar multianual								
Resurse umane								
Alte cheltuieli cu caracter administrativ								
Subtotal în afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual								

TOTAL								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Necesarul de credite pentru resursele umane și pentru alte cheltuieli cu caracter administrativ va fi asigurat din creditele direcției generale (DG) respective care sunt deja alocate pentru gestionarea acțiunii și/sau au fost redistribuite intern în cadrul DG-ului respectiv, completate, după caz, cu resurse suplimentare care ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

⁷⁵ Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

⁷⁶ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

3.2.3.1. Necesarul de resurse umane estimat

- ☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane.
- ☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

Estimări în echivalent normă întreagă

	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)							
20 01 02 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)							
20 01 02 03 (în delegații)							
01 01 01 01 (cercetare indirectă)							
01 01 01 11 (cercetare directă)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
• Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI) ⁷⁷							
20 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global”)	0	0	0				
20 02 03 (AC, AL, END, INT și JPD în delegații)							
XX 01 xx yy zz ⁷⁸	– la sediu						
	– în delegații						
01 01 01 02 (AC, END, INT - cercetare indirectă)							
01 01 01 12 (AC, END, INT - cercetare directă)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
TOTAL	0						

XX este domeniul de politică sau titlul din buget în cauză.

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, cu resurse suplimentare care ar putea fi acordate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și agenți temporari	
Personal extern	

⁷⁷ AC= agent contractual; AL= agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenți de muncă temporară; JPD = tânăr profesionist în delegații.

⁷⁸ Subplafonul pentru personal extern asigurat din creditele operaționale (fostele linii „BA”).

3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

Propunerea/inițiativa:

- ☒ poate fi finanțată integral prin realocarea creditelor în cadrul rubricii relevante din cadrul financiar multianual (CFM).

Această acțiune este finanțată prin linia bugetară de sprijin pentru politica în domeniul transporturilor (02 20 04 01), care, printre altele, sprijină activitățile de dezvoltare și întreținere a instrumentelor informatice și a bazelor de date comune, precum și colectarea datelor necesare pentru sectorul transporturilor. Nevoia de resurse suplimentare începând cu 2028 pentru AEM (1 ENI) va fi luată în considerare în contextul evaluării în curs a resurselor AEM, fără a se aduce atingere viitorului acord privind CFM.

- ☐ necesită utilizarea marjei nealocate din cadrul rubricii corespunzătoare din CFM și/sau utilizarea instrumentelor speciale, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind CFM.

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizând rubricile și liniile bugetare vizate, sumele aferente și instrumentele propuse a fi utilizate.

- ☐ necesită revizuirea CFM.

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizând rubricile și liniile bugetare vizate, precum și sumele aferente.

3.2.5. Contribuțiile terților

Propunerea/inițiativa:

- ☒ nu prevede cofinanțare din partea terților
- ☐ prevede cofinanțare din partea terților, estimată mai jos:

Credite în milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul N ⁷⁹	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)			Total
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea								
TOTAL credite cofinanțate								

⁷⁹

Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

- ☒ Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.
- ☐ Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:
 - ☐ asupra resurselor proprii
 - ☐ asupra altor venituri
 - vă rugăm să precizați dacă veniturile sunt alocate unor linii de cheltuieli
☐

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei ⁸⁰						
		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
Articolul								

Pentru veniturile alocate, a se preciza linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

Alte observații (de exemplu, metoda/formula utilizată pentru calcularea impactului asupra veniturilor sau orice alte informații).

⁸⁰

În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sumele brute după deducerea unei cote de 20 % pentru costurile de colectare.