



2023/0266(COD)

18.1.2024

POPRAWKI 17 - 119

Projekt sprawozdania
Pascal Canfin, Barbara Thaler
(PE757.207v01-00)

Rozliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych

Wniosek dotyczący rozporządzenia
(COM(2023)0441 – C9-0305/2023 – 2023/0266(COD))

Poprawka 17
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia

—

Wniosek o odrzucenie

Parlament Europejski odrzuca wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych

Or. en

Poprawka 18
Silvia Modig, Elena Kountoura

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) Wspieranie starań na rzecz większej zrównoważoności i efektywności unijnego systemu transportowego jest warunkiem wstępnym utrzymania stabilnej ścieżki prowadzącej do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. przy jednoczesnym należyтым uwzględnieniu potrzeby **utrzymania stałego** wzrostu i konkurencyjności przemysłu europejskiego.

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 19
Silvia Modig, Elena Kountoura

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Rozliczanie emisji gazów cieplarnianych jest stosowane w różnych sektorach gospodarki, w tym w transporcie, w celu ilościowego określenia danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych pochodzących z konkretnych rodzajów działalności przedsiębiorstw i osób fizycznych. Lepsze informacje na temat wyników usług transportowych są potężnym narzędziem pozwalającym we właściwy sposób zachęcać użytkowników transportu do dokonywania bardziej zrównoważonych wyborów oraz wpływać na decyzje biznesowe organizatorów transportu i przewoźników. Wiarygodne i porównywalne dane dotyczące emisji gazów cieplarnianych stanowią podstawowy wymóg tworzenia tych zachęt, a tym samym stymulowania zmiany zachowań zarówno konsumentów, jak i przedsiębiorstw, aby możliwe było przyczynienie się do osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu⁵² w dziedzinie transportu oraz Europejskiego prawa o klimacie.

⁵² Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Europejski Zielony Ład; COM(2019)0640 final.

Poprawka

(2) Rozliczanie emisji gazów cieplarnianych jest stosowane w różnych sektorach gospodarki, w tym w transporcie, w celu ilościowego określenia danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych pochodzących z konkretnych rodzajów działalności przedsiębiorstw i osób fizycznych. Lepsze informowanie o wynikach usług transportowych jest potężnym narzędziem pod względem **zmniejszania śladu węglowego zamówień publicznych**, stwarzania dla użytkowników transportu odpowiednich zachęt do dokonywania bardziej zrównoważonych wyborów oraz pod względem wpływania na decyzje biznesowe organizatorów transportu i przewoźników. Wiarygodne i porównywalne dane dotyczące emisji gazów cieplarnianych stanowią podstawowy wymóg tworzenia tych zachęt, a tym samym stymulowania **zmniejszania śladu węglowego zamówień publicznych i** zmiany zachowań zarówno konsumentów, jak i przedsiębiorstw, aby możliwe było przyczynienie się do osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu⁵² w dziedzinie transportu oraz Europejskiego prawa o klimacie.

⁵² Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Europejski Zielony Ład; COM(2019)0640 final.

Or. en

Poprawka 20
Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 21 Aurélia Beignoux

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) W 2011 r. Komisja Europejska przyjęła białą księgę w sprawie transportu⁵³, w której przedstawiono wizję przyszłości systemu transportowego UE i określono program polityczny mający na celu sprostanie przyszłym wyzwaniom w dziedzinie transportu, zwłaszcza potrzebie utrzymania i rozwoju mobilności oraz znacznego zmniejszenia śladu węglowego

Poprawka

(4) W 2011 r. Komisja Europejska przyjęła białą księgę w sprawie transportu⁵³, w której przedstawiono wizję przyszłości systemu transportowego UE i określono program polityczny mający na celu sprostanie przyszłym wyzwaniom w dziedzinie transportu, zwłaszcza potrzebie utrzymania i rozwoju mobilności oraz znacznego zmniejszenia śladu węglowego

związanego z operacjami transportowymi i logistycznymi.

związanego z operacjami transportowymi i logistycznymi. ***Ten program działania wymaga przeglądu i zmiany w celu uwzględnienia konsekwencji gospodarczych kryzysu sanitarnego związanego z pandemią COVID-19, który miał bardzo poważne negatywne skutki dla sektorów transportu i logistyki: sektory te, które dopiero niedawno powróciły do poziomu działalności sprzed kryzysu sanitarnego, bardzo szybko zostały skonfrontowane z bezprecedensową podwyżką cen energii od początku wojny w Ukrainie, a ponadto od tego czasu muszą samodzielnie finansować transformację energetyczną, aby dostosować się do obowiązkowych celów dekarbonizacji przewidzianych w Europejskim Zielonym Ładzie.***

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

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

Or. fr

Uzasadnienie

Nie ma wątpliwości co do tego, że potrzeby w zakresie mobilności w UE znacznie wzrosły od 2011 r., a ostatnie wymogi związane z ochroną środowiska w obszarze dekarbonizacji tylko zwiększyły obciążenie regulacyjne dla przedsiębiorstw transportowych: program działania przewidziany w białej księdze w sprawie transportu musi zatem zostać zaktualizowany, aby zapewnić spójność z realnymi aktualnymi problemami występującymi w sektorach transportu i turystyki już od trzech lat.

Poprawka 22
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5) W Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności z grudnia 2020 r.⁵⁴ mowa jest o zachętach do wyboru najbardziej zrównoważonych możliwości transportu w obrębie poszczególnych rodzajów transportu i między nimi. Zachęty te obejmują ustanowienie europejskich ram zharmonizowanego pomiaru emisji gazów cieplarnianych w transporcie i logistyce, z uwzględnieniem uznanych na świecie norm, które można by następnie wykorzystać w celu przedstawienia przedsiębiorstwom i użytkownikom końcowym szacunków dotyczących śladu węglowego wynikającego z ich wyborów oraz zwiększenia popytu ze strony użytkowników końcowych i konsumentów na bardziej zrównoważone rozwiązania w zakresie transportu i mobilności, przy jednoczesnym unikaniu pseudoekologicznego marketingu.

⁵⁴ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości COM(2020)0789 final.

(5) W Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności z grudnia 2020 r.⁵⁴ mowa jest o zachętach do wyboru najbardziej zrównoważonych możliwości transportu w obrębie poszczególnych rodzajów transportu i między nimi, **z silnym naciskiem na przejście na transport kolejowy zarówno w przypadku transportu pasażerskiego, jak i towarowego, w tym konkretne cele dla obu tych rodzajów transportu, jako konkretny wkład w rolę sektora transportu w osiągnięciu wiążącego celu wynikającego z prawa Unii, określonego w rozporządzeniu (UE) 2021/1119, polegającego na zmniejszeniu do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych netto w Unii o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r. oraz celu polegającego na osiągnięciu neutralności klimatycznej całej gospodarki najpóźniej do 2050 r.** Zachęty te obejmują ustanowienie europejskich ram zharmonizowanego pomiaru emisji gazów cieplarnianych w transporcie i logistyce, z uwzględnieniem uznanych na świecie norm, które można by następnie wykorzystać w celu przedstawienia przedsiębiorstwom i użytkownikom końcowym szacunków dotyczących śladu węglowego wynikającego z ich wyborów oraz zwiększenia popytu ze strony użytkowników końcowych i konsumentów na bardziej zrównoważone rozwiązania w zakresie transportu i mobilności, **w tym doręczania paczek**, przy jednoczesnym unikaniu pseudoekologicznego marketingu.

⁵⁴ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości COM(2020)0789 final.

Or. en

Poprawka 23

Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) Większość gazów cieplarnianych związanych z transportem i logistyką jest emitowana podczas pracy pojazdu, produkcji nośnika energii i produkcji pojazdu.

Or. en

Poprawka 24

Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5b) Emisje gazów cieplarnianych związane z produkcją, utrzymaniem i unieszkodliwieniem pojazdów mają znaczący udział w całkowitych emisjach w cyklu życia pojazdu.

Or. en

Poprawka 25

Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5c) Liczenie emisji z budowy i demontażu infrastruktury służącej do produkcji energii związanej z energią ze źródeł odnawialnych, np. produkcji i budowy ogniw słonecznych, wiatraków i elektrowni wodnych, jest konieczne, aby umożliwić sprawiedliwe porównanie wszystkich nośników energii ze źródeł odnawialnych.

Or. en

Poprawka 26

Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5 d (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5d) Dodanie wkładu emisji z budowy i demontażu infrastruktury służącej do produkcji energii z paliw kopalnych, energii ze źródeł odnawialnych lub energii jądrowej jest istotne dla całościowego porównania wszystkich dostępnych nośników energii dla operacji transportowych.

Or. en

Poprawka 27

Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5 e (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5e) Dane dotyczące budowy pojazdów nie są łatwo dostępne od producentów pojazdów, w szczególności producentów mających siedzibę poza Unią. Niemniej

charakterystyka ta jest istotna, ponieważ umożliwia uwzględnienie całego spektrum emisji związanych z działalnością transportową, w tym wzięcie pod uwagę ucieczki emisji związanej z produkcją pojazdów.

Or. en

Poprawka 28

Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(6) Ustanowienie zharmonizowanych zasad rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportu towarowego i pasażerskiego jest zatem właściwe, aby uzyskać porównywalne dane dotyczące emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych oraz uniknąć wprowadzających w błąd informacji na temat wyników tych usług, które to informacje byłyby efektem możliwości wyboru między różnymi metodami obliczania emisji i danymi wejściowymi. Przepisy te powinny zapewniać równe warunki działania między rodzajami transportu, segmentami i sieciami krajowymi Unii. Powinny również wspomagać tworzenie zachęt dla przedsiębiorstw i klientów do zmiany zachowań służącej ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych dzięki upowszechnianiu i wykorzystywaniu porównywalnych i wiarygodnych danych dotyczących tych emisji. ***Jedynym sposobem na spełnienie tych wymogów jest zastosowanie metodyki obliczania emisji gazów cieplarnianych w całym cyklu życia.***

Or. en

Poprawka 29
Silvia Modig, Elena Kountoura

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 30
Caroline Nagtegaal

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

Or. en

Poprawka 31
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6a) Należy umożliwić klientom podejmowanie świadomego wyboru. W związku z tym przed zakupem usługi lub zawarciem umowy należy dostarczyć wiarygodne dane dotyczące oczekiwanych emisji dla każdej usługi transportowej, w oparciu o wcześniejsze dane wyjściowe z równoważnych usług. Ma to zasadnicze znaczenie w przypadku transportu

pasażerskiego i usług dostawczych, ale także dla operacji logistycznych przedsiębiorstw w ramach ich wysiłków na rzecz zmniejszenia śladu węglowego. Aby to było możliwe, ten ogólny cel powinien być nadrzędny w stosunku do zapewnienia płynnej wymiany danych w całym łańcuchu transportowym, w którym elektroniczne informacje dotyczące transportu towarowego (eFTI) mogłyby stać się użytecznym narzędziem dla tego transportu i umożliwić tym samym osiągnięcie pełnego potencjału redukcji emisji m.in. w transporcie kombinowanym. W celu umożliwienia dokładnego rozliczania emisji przez zainteresowane przedsiębiorstwa pożądanym jest również dostęp do danych dotyczących ostatecznych emisji po świadczeniu usługi, szczególnie w dziedzinie transportu towarowego.

Or. en

Poprawka 32
Pascal Canfin

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6a) Aby wspierać zmianę zachowań w kierunku mobilności o obniżonej emisyjności, w ramach usług mobilności cyfrowej mających na celu ułatwienie podróży multimodalnych za pośrednictwem usług transportowych, pojazdów, rowerów, urządzeń transportu osobistego lub poruszania się pieszo, należy dostarczać użytkownikom informacji o ilościach gazów cieplarnianych emitowanych przez środki transportu wykorzystywane na każdej sugerowanej trasie. W ramach tych usług cyfrowych należy zwracać uwagę na propozycje tras o najmniejszym wpływie

na emisję gazów cieplarnianych.

Or. en

Poprawka 33

Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6a) Aby umożliwić przedsiębiorstwom, klientom i osobom fizycznym porównanie różnych rodzajów transportu pod kątem ich emisji gazów cieplarnianych, Komisja powinna opracować metodykę, która pozwoli na uwzględnienie emisji gazów cieplarnianych związanych z budową, utrzymaniem i unieszkodliwianiem pojazdów do 2028 r.

Or. en

Poprawka 34

Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6b) Biorąc pod uwagę skalę kryzysu klimatycznego i ogromny potencjał sektora transportu w zakresie przeciwdziałania temu kryzysowi, wszystkie podmioty świadczące usługi transportowe na terytorium Unii powinny być docelowo zobowiązane do obliczania emisji gazów cieplarnianych związanych z tymi usługami i udostępniania danych konsumentom i użytkownikom końcowym, by ułatwić dokonywanie świadomych wyborów. Aby dać podmiotom

wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się, niniejsze rozporządzenie powinno być wprowadzane stopniowo – początkowo na zasadzie dobrowolności, a po pewnym czasie w sposób obowiązkowy. Jest to szczególnie ważne dla zapewnienia równych warunków działania i uwzględnienia potrzeb mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw („MŚP”), o których mowa w zaleceniu Komisji 2003/361/WE.

Or. en

Poprawka 35

Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7) Niniejsze rozporządzenie powinno udostępnić ramy odniesienia dla innych środków redukcji emisji, które mogą być dalej wprowadzane przez organy publiczne i przemysł, w tym w przypadku ustanawiania klauzul dotyczących przejrzystości emisji gazów cieplarnianych w umowach przewozu, dostarczania pasażerom lub klientom informacji na temat emisji gazów cieplarnianych związanych z opcją podróży lub dostawy lub ustalaniami związanych z klimatem kryteriów dotyczących zielonych zamówień publicznych.

skreśla się

Or. en

Poprawka 36

Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Niniejsze rozporządzenie powinno udostępnić ramy odniesienia dla innych środków redukcji emisji, które mogą być dalej wprowadzane przez organy publiczne i przemysł, w tym w przypadku ustanawiania klauzul dotyczących przejrzystości emisji gazów cieplarnianych w umowach przewozu, dostarczania pasażerom lub klientom informacji na temat emisji gazów cieplarnianych związanych z opcją podróży lub dostawy lub ustalania związanych z klimatem kryteriów dotyczących zielonych zamówień publicznych.

Poprawka

(7) Niniejsze rozporządzenie powinno udostępnić ramy odniesienia dla innych środków redukcji emisji, które mogą być dalej wprowadzane przez organy publiczne i przemysł, w tym w przypadku ustanawiania klauzul dotyczących przejrzystości emisji gazów cieplarnianych w umowach przewozu, dostarczania pasażerom lub klientom informacji na temat emisji gazów cieplarnianych związanych z opcją podróży lub dostawy lub ustalania związanych z klimatem kryteriów dotyczących zielonych zamówień publicznych. ***W przypadku handlu elektronicznego i doręczania paczek umożliwiłoby to wprowadzenie wymogu podawania – wraz z aktualnymi informacjami na temat szacowanej daty doręczenia – powiązanej ceny i powiązanych emisji dla każdej opcji.***

Or. en

Poprawka 37 Pascal Canfin

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Niniejsze rozporządzenie powinno udostępnić ramy odniesienia dla innych środków redukcji emisji, które mogą być dalej wprowadzane przez organy publiczne i przemysł, w tym w przypadku ustanawiania klauzul dotyczących przejrzystości emisji gazów cieplarnianych w umowach przewozu, dostarczania pasażerom lub klientom informacji na temat emisji gazów cieplarnianych związanych z opcją podróży lub dostawy lub ustalania związanych z klimatem

Poprawka

(7) Niniejsze rozporządzenie powinno udostępnić ramy odniesienia dla innych środków redukcji emisji, które mogą być dalej wprowadzane przez ***państwa członkowskie***, organy publiczne i przemysł, w tym w przypadku ustanawiania klauzul dotyczących przejrzystości emisji gazów cieplarnianych w umowach przewozu, dostarczania pasażerom lub klientom informacji na temat emisji gazów cieplarnianych związanych z opcją podróży lub dostawy,

kryteriów dotyczących zielonych zamówień publicznych.

wymagania na mocy prawa krajowego obowiązkowego ujawniania informacji na temat emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych lub ustalania związanych z klimatem kryteriów dotyczących zielonych zamówień publicznych.

Or. en

Poprawka 38
Andreas Glück, Jan-Christoph Oetjen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Niniejsze rozporządzenie powinno udostępnić ramy odniesienia dla innych środków redukcji emisji, które mogą być dalej wprowadzane przez organy publiczne i przemysł, w tym w przypadku ustanawiania klauzul dotyczących przejrzystości emisji gazów cieplarnianych w umowach przewozu, dostarczania pasażerom lub klientom informacji na temat emisji gazów cieplarnianych związanych z opcją podróży lub dostawy lub ustalania związanych z klimatem kryteriów dotyczących zielonych zamówień publicznych.

Poprawka

(7) Niniejsze rozporządzenie powinno udostępnić ramy odniesienia dla innych środków redukcji emisji, które mogą być dalej wprowadzane przez organy publiczne i przemysł, w tym w przypadku ustanawiania klauzul dotyczących przejrzystości emisji gazów cieplarnianych w umowach przewozu, dostarczania pasażerom lub klientom informacji na temat emisji gazów cieplarnianych związanych z opcją podróży lub dostawy, **tworzenia systemu certyfikacji zrównoważonych paliw** lub ustalania związanych z klimatem kryteriów dotyczących zielonych zamówień publicznych.

Or. en

Poprawka 39
Aurélia Beigneux

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Niniejsze rozporządzenie powinno

Poprawka

(7) Niniejsze rozporządzenie **nie**

udostępnić ramy odniesienia dla innych środków redukcji emisji, które mogą być dalej wprowadzane przez organy publiczne i przemysł, w tym w przypadku ustanawiania klauzul dotyczących przejrzystości emisji gazów cieplarnianych w umowach przewozu, **dostarczania pasażerom lub klientom informacji** na temat emisji gazów cieplarnianych związanych z opcją podróży lub dostawy lub ustalania związanych z klimatem kryteriów dotyczących zielonych zamówień publicznych.

powinno **ustanawiać** klauzul dotyczących przejrzystości emisji gazów cieplarnianych w umowach przewozu: **informacje** na temat emisji gazów cieplarnianych związanych z opcją podróży lub dostawy lub ustalania związanych z klimatem kryteriów dotyczących zielonych zamówień publicznych **powinny być dostarczane** pasażerom lub klientom **tylko wtedy, gdy przedsiębiorstwa transportowe o tym zdecydują**.

Or. fr

Uzasadnienie

Przepisy przewidziane w niniejszym rozporządzeniu nie mogą w sposób podstępny skutkować nowymi zobowiązaniami umownymi odnoszącymi się do umów przewozu: umowa przewozu musi pozostać sprawą między przewoźnikiem a jego klientem załadowcą (w przypadku przewozu towarów) lub użytkownikami (w przypadku przewozu osób); przewoźnik powinien mieć możliwość swobodnego kształtowania swojej polityki komunikacji wobec klientów.

Poprawka 40

Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) ***Pomimo korzyści wynikających ze zwiększonej przejrzystości w zakresie wyników usług transportowych obowiązkowe stosowanie niniejszego rozporządzenia wobec*** wszystkich podmiotów oferujących usługi transportowe ***na rynku unijnym byłoby nieproporcjonalne i prowadziłyby do nadmiernych kosztów i obciążeń. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie wyłącznie do tych podmiotów, które decydują się na obliczanie emisji*** gazów cieplarnianych z usług transportu towarowego lub pasażerskiego rozpoczynających lub

Poprawka

(8) ***Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do*** wszystkich podmiotów oferujących usługi transportowe. ***Powinny one obliczać emisje*** gazów cieplarnianych z usług transportu towarowego lub pasażerskiego rozpoczynających lub kończących się na terytorium Unii ***lub przez nie przechodzących i ujawniać*** informacji na ***ten*** temat. W konsekwencji obejmuje to usługi, których punkt początkowy lub docelowy znajduje się w państwie trzecim. ***W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno mieć również zastosowanie do podmiotów mających siedzibę w państwie***

kończących się na terytorium Unii i **na ujawnianie informacji** na temat **lub które są do tego zobowiązane na mocy innych odpowiednich systemów ustawodawczych i nieustawodawczych**. W konsekwencji obejmuje to usługi, których punkt początkowy lub docelowy znajduje się w państwie trzecim.

trzecim, które świadczą usługi transportowe na terytorium Unii.

Or. en

Poprawka 41
Silvia Modig, Elena Kountoura

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Pomimo korzyści wynikających ze zwiększonej przejrzystości w zakresie wyników usług transportowych obowiązkowe stosowanie niniejszego rozporządzenia wobec wszystkich podmiotów oferujących usługi transportowe na rynku unijnym byłoby nieproporcjonalne i prowadziło do nadmiernych kosztów i obciążeń. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie wyłącznie do tych podmiotów, które decydują się na obliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportu towarowego lub pasażerskiego rozpoczynających lub kończących się na terytorium Unii i na ujawnianie informacji na temat lub które są do tego zobowiązane na mocy innych odpowiednich systemów ustawodawczych i nieustawodawczych. W konsekwencji obejmuje to usługi, których punkt początkowy lub docelowy znajduje się w państwie trzecim.

Poprawka

(8) Pomimo korzyści wynikających ze zwiększonej przejrzystości w zakresie wyników usług transportowych obowiązkowe stosowanie niniejszego rozporządzenia wobec wszystkich podmiotów oferujących usługi transportowe na rynku unijnym byłoby nieproporcjonalne i prowadziło do nadmiernych kosztów i obciążeń. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie wyłącznie do tych podmiotów, które decydują się na obliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportu towarowego lub pasażerskiego rozpoczynających lub kończących się na terytorium Unii i na ujawnianie informacji na temat lub które są do tego zobowiązane na mocy innych odpowiednich systemów ustawodawczych i nieustawodawczych. W konsekwencji obejmuje to usługi, których punkt początkowy lub docelowy znajduje się w państwie trzecim. ***Przyszłe zmiany i przeglądy powinny mieć na celu rozszerzenie obowiązkowego stosowania rozporządzenia, przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeb i ograniczeń MŚP.***

Poprawka 42**Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas, Maria Grapini****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 8***Tekst proponowany przez Komisję*

(8) Pomimo korzyści wynikających ze zwiększonej przejrzystości w zakresie wyników usług transportowych obowiązkowe stosowanie niniejszego rozporządzenia wobec wszystkich podmiotów oferujących usługi transportowe na rynku unijnym byłoby nieproporcjonalne i prowadziło do nadmiernych kosztów i obciążeń. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie wyłącznie do tych podmiotów, które decydują się na obliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportu towarowego lub pasażerskiego rozpoczynających lub kończących się na terytorium Unii i na ujawnianie informacji na temat lub które są do tego zobowiązane na mocy innych odpowiednich systemów ustawodawczych i nieustawodawczych. W konsekwencji obejmuje to usługi, których punkt początkowy lub docelowy znajduje się w państwie trzecim.

Poprawka

(8) Pomimo korzyści wynikających ze zwiększonej przejrzystości w zakresie wyników usług transportowych obowiązkowe stosowanie niniejszego rozporządzenia wobec wszystkich podmiotów oferujących usługi transportowe na rynku unijnym byłoby nieproporcjonalne i prowadziło do nadmiernych kosztów i obciążeń. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie wyłącznie do tych podmiotów, które decydują się na obliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportu towarowego lub pasażerskiego rozpoczynających lub kończących się na terytorium Unii i na ujawnianie informacji na temat lub które są do tego zobowiązane na mocy innych odpowiednich systemów ustawodawczych i nieustawodawczych. W konsekwencji obejmuje to usługi, których punkt początkowy lub docelowy znajduje się w państwie trzecim ***i które są świadczone przez podmioty z siedzibą w państwach trzecich, do których niniejsze rozporządzenie również ma zastosowanie.***

Uzasadnienie

Chociaż zakres wniosku obejmuje punkty początkowe lub docelowe znajdujące się w państwie trzecim, nie jest jasne, czy podmioty spoza UE będą miały dostęp i zasoby niezbędne do skutecznego obliczania i ujawniania informacji na temat danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych.

Poprawka 43

Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Pomimo korzyści wynikających ze zwiększonej przejrzystości w zakresie wyników usług transportowych obowiązkowe stosowanie niniejszego rozporządzenia wobec wszystkich podmiotów oferujących usługi transportowe na rynku unijnym byłoby nieproporcjonalne i prowadziło do nadmiernych kosztów i obciążeń. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie wyłącznie do tych podmiotów, które decydują się na obliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportu towarowego lub pasażerskiego rozpoczynających lub kończących się na terytorium Unii i na ujawnianie informacji na temat lub które są do tego zobowiązane na mocy innych odpowiednich systemów ustawodawczych i nieustawodawczych. ***W konsekwencji obejmuje to usługi, których punkt początkowy lub docelowy znajduje się w państwie trzecim.***

Poprawka

(8) Pomimo korzyści wynikających ze zwiększonej przejrzystości w zakresie wyników usług transportowych obowiązkowe stosowanie niniejszego rozporządzenia wobec wszystkich podmiotów oferujących usługi transportowe na rynku unijnym byłoby nieproporcjonalne i prowadziło do nadmiernych kosztów i obciążeń. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie wyłącznie do tych podmiotów, które decydują się na obliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportu towarowego lub pasażerskiego rozpoczynających *i* kończących się na terytorium Unii i na ujawnianie informacji na temat lub które są do tego zobowiązane na mocy innych odpowiednich systemów ustawodawczych i nieustawodawczych.

Or. en

Poprawka 44

Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Pomimo korzyści wynikających ze zwiększonej przejrzystości w zakresie wyników usług transportowych obowiązkowe stosowanie niniejszego

Poprawka

(8) Pomimo korzyści wynikających ze zwiększonej przejrzystości w zakresie wyników usług transportowych obowiązkowe stosowanie niniejszego

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

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

Or. en

Uzasadnienie

Włączenie sformułowania „zatrzymujących” ma na celu uniknięcie nierównej konkurencji na korzyść przewoźników z państw trzecich lub zakłócenia równych warunków działania podważającego konkurencyjność unijnych usług transportowych.

Poprawka 45
Silvia Modig, Elena Kountoura

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8a) Przyszłe zmiany i rewizje niniejszego rozporządzenia powinny mieć na celu włączenie zanieczyszczeń powietrza do jego zakresu. Szacuje się, że zanieczyszczenie powietrza spowodowało ponad 300 000 przedwczesnych zgonów w UE-28 w 2018 r.^{54a}, jednocześnie doprowadziło do zaostrzenia istniejących chorób i wywołania nowych. Sektor transportu jest głównym czynnikiem przyczyniającym się do zanieczyszczenia

powietrza, zwłaszcza na obszarach miejskich. Włączenie zanieczyszczeń powietrza do niniejszego rozporządzenia pomogłoby stworzyć zachęty do zmiany zachowań wśród organów publicznych, przedsiębiorstw i innych klientów zmierzającej do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń powietrza z usług transportowych, zwłaszcza gdy zakupy są dokonywane w całości lub częściowo ze środków publicznych, przez upowszechnienie i wykorzystywanie porównywalnych i wiarygodnych danych.

^{54a} EEA, 2020 r., „Air quality in Europe – 2020 report” [Jakość powietrza w Europie – sprawozdanie z 2020 r.].

Or. en

Poprawka 46
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) *Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do pośredników w zakresie danych, takich jak pośrednicy oferujący usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej, w przypadku gdy nie obliczają oni bezpośrednio informacji na temat emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, a jedynie ujawniają informacje na temat tych emisji przekazane przez zainteresowany podmiot lub inną odpowiednią osobę prawną lub fizyczną. W odpowiednich przepisach dotyczących komunikacji i przejrzystości w zakresie ujawnianych danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych należy jednak nałożyć na pośredników w zakresie danych wymóg zapewnienia porównywalności*

Poprawka

(9) *Pośrednicy w zakresie danych, tacy jak pośrednicy oferujący usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej, jak również usługi nawigacji cyfrowej i usługi planowania tras podróży, mogą nie obliczać bezpośrednio informacji na temat emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, jednak powinny ujawniać informacje na temat tych emisji przekazane przez zainteresowany podmiot lub inną odpowiednią osobę prawną lub fizyczną. W odpowiednich przepisach dotyczących komunikacji i przejrzystości w zakresie ujawnianych danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych należy zatem nałożyć na pośredników w zakresie danych wymóg zapewnienia porównywalności tych danych na rynku oraz pomiędzy*

tych danych na rynku.

rodzajami transportu. Pośrednicy w zakresie danych obejmują usługi, które łączą dane dostarczone przez różne zainteresowane podmioty, na przykład te, które oferują podróże multimodalne lub podróże składające się z wielu etapów, pod warunkiem że w żaden sposób nie zmieniają danych pierwotnych i że dane pierwotne zostały już poświadczone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Or. en

Poprawka 47
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Aby zagwarantować rzeczywiste porównanie multimodalne przez użytkowników na wszystkich poziomach, w tym przez pasażerów, należy zapewnić dostępność danych dotyczących faktycznych emisji związanych z użytkowaniem samochodów prywatnych. Wykorzystanie danych pokładowych, wraz z cyfrowymi usługami nawigacyjnymi, powinno umożliwić wystarczająco dokładne dostarczanie takich informacji. Każda obliczona podróż w narzędziu nawigacyjnym lub narzędziu do planowania trasy powinna uwzględniać przewidywane emisje, biorąc pod uwagę typ pojazdu, natomiast w odniesieniu do tankowania paliwa lub ładowania każde rozliczenie powinno obejmować powiązane emisje związane odpowiednio z dostarczaniem paliwa lub energii elektrycznej oraz średnie emisje i intensywność emisji związanych z wykorzystaniem ilości zatankowanego paliwa lub doładowanej energii elektrycznej. Producenci oryginalnego sprzętu – oprócz umożliwienia i

ułatwienia niezbędnego bezpłatnego dostępu do danych pokładowych do takich celów użytkownikom prywatnym, a także MŚP – powinni również dostarczać potencjalnym klientom przy sprzedaży swoich pojazdów jasne informacje na temat oczekiwanej średniej intensywności emisji, z podziałem na typy drogi.

Or. en

Poprawka 48

Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

(10) *Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania, w przypadku gdy obliczanie i ujawnianie emisji gazów cieplarnianych odbywa się w formie zagregowanej. Obejmuje to sytuacje, w których obowiązkowe ujawnianie informacji związanych ze środowiskiem na potrzeby sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju oraz ustanowienie rachunków środowiska do celów statystycznych wynika z innych przepisów unijnych, takich jak przepisy określone w dyrektywie w sprawie sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju⁵⁵ i rozporządzeniu w sprawie europejskich rachunków ekonomicznych środowiska⁵⁶. Informacje uzyskane na podstawie niniejszego rozporządzenia mogą natomiast przyczyniać się do opracowania skonsolidowanych sprawozdań na temat emisji wymaganych na mocy innych mających zastosowanie przepisów prawa Unii, pod warunkiem że odpowiednie metodyki i gromadzone dane będą wystarczająco zgodne.*

Poprawka

(10) *Dane wygenerowane w wyniku stosowania niniejszego rozporządzenia mogą być agregowane i łączone z dodatkowymi informacjami w celach obowiązkowego ujawniania informacji związanych ze środowiskiem na potrzeby sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju oraz ustanowienie rachunków środowiska do celów statystycznych wynika z innych przepisów unijnych, takich jak przepisy określone w dyrektywie w sprawie sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju⁵⁵ i rozporządzeniu w sprawie europejskich rachunków ekonomicznych środowiska⁵⁶. Informacje uzyskane na podstawie niniejszego rozporządzenia mogą przyczynić się do opracowania skonsolidowanych sprawozdań na temat emisji wymaganych na mocy innych mających zastosowanie przepisów prawa Unii, pod warunkiem że odpowiednie metodyki i zgromadzone dane będą wystarczająco zgodne.*

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

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

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

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

Or. en

Poprawka 49
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10a) Niniejsze rozporządzenie powinno być dostosowane do europejskich standardów sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju (ESRS), kluczowego elementu dyrektywy w sprawie sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju (CSRD), a także do innych obowiązujących przepisów unijnych, aby uniknąć niespójności w zgłaszaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych. Wszelkie oświadczenia składane na podstawie danych wyjściowych zgłoszonych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem powinny być w pełni zgodne z dyrektywą (UE) (.....)/(.....) w sprawie uzasadniania wyraźnych oświadczeń środowiskowych i informowania o nich (dyrektywa w sprawie oświadczeń środowiskowych), a także dyrektywą (.....)/(.....) zmieniającą

dyrektywy 2005/29/WE i 2011/83/UE w odniesieniu do wzmocnienia pozycji konsumentów w procesie transformacji ekologicznej poprzez lepsze informowanie i lepszą ochronę przed nieuczciwymi praktykami.

Or. en

Poprawka 50
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10a) Niniejsze rozporządzenie powinno być dostosowane do europejskich standardów sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju (ESRS), kluczowego elementu dyrektywy w sprawie sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju (CSRD), a także do innych obowiązujących przepisów unijnych, aby uniknąć niespójności w zgłaszaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych. Wszelkie oświadczenia składane na podstawie danych wyjściowych zgłoszonych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem powinny być w pełni zgodne z dyrektywą (UE) (.....)/(.....) w sprawie uzasadniania wyraźnych oświadczeń środowiskowych i informowania o nich (dyrektywa w sprawie oświadczeń środowiskowych), a także dyrektywą (.....)/(.....) zmieniającą dyrektywy 2005/29/WE i 2011/83/UE w odniesieniu do wzmocnienia pozycji konsumentów w procesie transformacji ekologicznej poprzez lepsze informowanie i lepszą ochronę przed nieuczciwymi praktykami.

Or. en

Poprawka 51

Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10a) Należy rozważyć ocenę opartą na pełnym cyklu życia; powinna ona obejmować emisje na zasadzie „od źródła energii do koła pojazdu”, emisje uwalniane podczas transportu, procesu budowy infrastruktury, procesu produkcji pojazdów transportowych, zużycia innych materiałów i wody oraz unieszkodliwienia po zakończeniu eksploatacji. Podejście oparte na pełnym cyklu życia pozwoli uniknąć mylącego i niepełnego przedstawienia emisji związanych z usługami transportowymi.

Or. en

Poprawka 52

Jan-Christoph Oetjen, Caroline Nagtegaal

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10a) Niniejsze rozporządzenie powinno być dostosowane do europejskich standardów sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju (ESRS), kluczowego elementu dyrektywy w sprawie sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju (CSRD), aby uniknąć niespójności w sprawozdawczości dotyczącej emisji gazów cieplarnianych w ramach usług transportowych.

Uzasadnienie

Brak harmonizacji ESRS z CountEmissions EU grozi ryzykiem powstania mozaiki metodyk zgłaszania.

Poprawka 53
Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 54
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Właściwa metoda obliczania emisji

AM\1294317PL.docx

Poprawka

(11) Właściwa metoda obliczania emisji

PE758.067v01-00

29/78

gazów cieplarnianych z usług transportowych jest jednym z kluczowych aspektów zharmonizowanych ram unijnych określonych w niniejszym rozporządzeniu. Metoda ta powinna zapewniać, aby obliczenia emisji przeprowadzane w całym łańcuchu transportowym dostarczały porównywalnych i dokładnych danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych dzięki zastosowaniu pojedynczego zestawu etapów metodologicznych. Należy w tej metodzie również odpowiednio uwzględnić potrzeby rynku transportowego, aby uniknąć niepotrzebnej złożoności, nadmiernego obciążenia i kosztów oraz aby była ona akceptowana przez zainteresowane strony.

gazów cieplarnianych *w całym cyklu życia* z usług transportowych jest jednym z kluczowych aspektów zharmonizowanych ram unijnych określonych w niniejszym rozporządzeniu. Metoda ta powinna zapewniać, aby obliczenia emisji przeprowadzane w całym łańcuchu transportowym dostarczały porównywalnych i dokładnych danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych dzięki zastosowaniu pojedynczego zestawu etapów metodologicznych. Należy w tej metodzie również odpowiednio uwzględnić potrzeby rynku transportowego, aby uniknąć niepotrzebnej złożoności, nadmiernego obciążenia i kosztów oraz aby była ona akceptowana przez zainteresowane strony.

Or. en

Poprawka 55 **Aurélia Beigneux**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Motyw 12**

Tekst proponowany przez Komisję

(12) Normę EN ISO 14083:2023, opublikowaną przez Europejski Komitet Normalizacyjny⁵⁷ w kwietniu 2023 r. i transponującą normę ISO 14083:2023, wybrano jako metodykę referencyjną do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Z analizy wynika, że norma ISO 14083:2023 okazała się najbardziej odpowiednia i proporcjonalna do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia. Ilościowe określenie emisji przeprowadza się na zasadzie „od źródła energii do koła pojazdu”, co obejmuje emisje gazów cieplarnianych wynikające z dostarczania energii i eksploatacji pojazdów podczas operacji transportowych i operacji w węźle

Poprawka

(12) Normę EN ISO 14083:2023, opublikowaną przez Europejski Komitet Normalizacyjny⁵⁷ w kwietniu 2023 r. i transponującą normę ISO 14083:2023, wybrano jako metodykę referencyjną do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Z analizy wynika, że norma ISO 14083:2023 okazała się najbardziej odpowiednia i proporcjonalna do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia. Ilościowe określenie emisji przeprowadza się na zasadzie „od źródła energii do koła pojazdu”, co obejmuje emisje gazów cieplarnianych wynikające z dostarczania energii i eksploatacji pojazdów podczas operacji transportowych i operacji w węźle

transportowym.

transportowym. *W konsekwencji w podejściu zwanym „od źródła energii do koła pojazdu” bardzo trudno jest ustalić poziom emisji związanych z cyklem życia energii zużytej podczas transportu, na podstawie sposobu produkcji lub przetwarzania, bez ryzyka systematycznego obciążania przewoźników zużywających tę energię; należy zatem wydzielić część emisji gazów cieplarnianych wytworzonych podczas produkcji energii przeznaczonej dla pojazdów transportowych, tj. na etapie poprzedzającym jej udostępnienie na stacjach benzynowych i w punktach ładowania.*

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

Or. fr

Uzasadnienie

W podejściu „od źródła energii do koła pojazdu” należy wydzielić z cyklu życia energii lub paliw etap ich produkcji, zanim zostaną sprzedane na stacjach benzynowych lub w punktach ładowania: przewoźnicy są tylko użytkownikami tych źródeł energii i w konsekwencji nie mogą ponosić odpowiedzialności za emisje gazów cieplarnianych, które ta energia może generować w całym procesie produkcji lub przetwarzania poprzedzającym jej dystrybucję w punktach ładowania.

Poprawka 56

Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) Normę EN ISO 14083:2023, opublikowaną przez Europejski Komitet Normalizacyjny⁵⁷ w kwietniu 2023 r. i transponującą normę ISO 14083:2023, wybrano jako metodykę referencyjną do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na podstawie

Poprawka

(12) Normę EN ISO 14083:2023, opublikowaną przez Europejski Komitet Normalizacyjny⁵⁷ w kwietniu 2023 r. i transponującą normę ISO 14083:2023, wybrano jako metodykę referencyjną do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na podstawie

niniejszego rozporządzenia. Z analizy wynika, że norma ISO 14083:2023 okazała się najbardziej odpowiednia i proporcjonalna, jeśli chodzi o realizację celów niniejszego rozporządzenia. Ilościowe określenie emisji przeprowadza się na zasadzie „od źródła energii do koła pojazdu”, co obejmuje emisje gazów cieplarnianych wynikające z dostarczania energii i eksploatacji pojazdów podczas operacji transportowych i operacji w węźle transportowym.

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

niniejszego rozporządzenia. Z analizy wynika, że norma ISO 14083:2023 okazała się najbardziej odpowiednia i proporcjonalna, jeśli chodzi o realizację celów niniejszego rozporządzenia. Ilościowe określenie emisji przeprowadza się na zasadzie „od źródła energii do koła pojazdu”, co obejmuje emisje gazów cieplarnianych wynikające z dostarczania energii i eksploatacji pojazdów podczas operacji transportowych i operacji w węźle transportowym. ***Pomija ono emisje wynikające z produkcji, konserwacji i unieszkodliwiania pojazdów, a zatem jest niekompletne.***

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

Or. en

Poprawka 57 **Silvia Modig, Elena Kountoura**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Motyw 12**

Tekst proponowany przez Komisję

(12) Normę EN ISO 14083:2023, opublikowaną przez Europejski Komitet Normalizacyjny⁵⁷ w kwietniu 2023 r. i transponującą normę ISO 14083:2023, wybrano jako metodykę referencyjną do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Z analizy wynika, że norma ISO 14083:2023 okazała się najbardziej odpowiednia i proporcjonalna, jeśli chodzi o realizację celów niniejszego rozporządzenia. Ilościowe określenie emisji przeprowadza się na zasadzie „od źródła energii do koła pojazdu”, co obejmuje emisje gazów cieplarnianych wynikające z dostarczania energii i eksploatacji pojazdów podczas operacji transportowych i operacji w węźle

Poprawka

(12) Normę EN ISO 14083:2023, opublikowaną przez Europejski Komitet Normalizacyjny⁵⁷ w kwietniu 2023 r. i transponującą normę ISO 14083:2023, wybrano jako metodykę referencyjną do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Z analizy wynika, że norma ISO 14083:2023 okazała się najbardziej odpowiednia i proporcjonalna, jeśli chodzi o realizację celów niniejszego rozporządzenia. Ilościowe określenie emisji przeprowadza się na zasadzie „od źródła energii do koła pojazdu”, co obejmuje emisje gazów cieplarnianych wynikające z dostarczania energii i eksploatacji pojazdów podczas operacji transportowych i operacji w węźle

transportowym.

transportowym. *Komisja powinna zapewnić bezpłatny dostęp do normy ISO.*

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

Or. en

Poprawka 58

Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) Normę EN ISO 14083:2023, opublikowaną przez Europejski Komitet Normalizacyjny⁵⁷ w kwietniu 2023 r. i transponującą normę ISO 14083:2023, wybrano jako metodykę referencyjną do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Z analizy wynika, że norma ISO 14083:2023 okazała się najbardziej odpowiednia i proporcjonalna, jeśli chodzi o realizację celów niniejszego rozporządzenia. Ilościowe określenie emisji **przeprowadza się na zasadzie „od źródła energii do koła pojazdu”**, co obejmuje emisje gazów cieplarnianych wynikające z dostarczania energii i eksploatacji pojazdów podczas operacji transportowych i operacji w węźle transportowym.

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

Poprawka

(12) Normę EN ISO 14083:2023, opublikowaną przez Europejski Komitet Normalizacyjny⁵⁷ w kwietniu 2023 r. i transponującą normę ISO 14083:2023, wybrano jako metodykę referencyjną do obliczania emisji gazów cieplarnianych **od źródła energii do koła pojazdu** z usług transportowych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Z analizy wynika, że norma ISO 14083:2023 okazała się najbardziej odpowiednia i proporcjonalna, jeśli chodzi o realizację celów niniejszego rozporządzenia. Ilościowe określenie emisji obejmuje emisje gazów cieplarnianych wynikające z dostarczania energii i eksploatacji pojazdów podczas operacji transportowych i operacji w węźle transportowym.

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

Or. en

Poprawka 59

Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) *Normę* EN ISO 14083:2023, *opublikowaną* przez Europejski Komitet Normalizacyjny⁵⁷ w kwietniu 2023 r. i *transponującą* normę ISO 14083:2023, *wybrano jako metodykę referencyjną* do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na podstawie niniejszego rozporządzenia. *Z analizy wynika, że norma* ISO 14083:2023 *okazała się najbardziej odpowiednia i proporcjonalna, jeśli chodzi o realizację celów* niniejszego rozporządzenia. Ilościowe określenie emisji przeprowadza się na zasadzie „od źródła energii do koła pojazdu”, co obejmuje emisje gazów cieplarnianych wynikające z dostarczania energii i eksploatacji pojazdów podczas operacji transportowych i operacji w węźle transportowym.

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

Poprawka

(12) *Norma* EN ISO 14083:2023, *opublikowana* przez Europejski Komitet Normalizacyjny⁵⁷ w kwietniu 2023 r. i *transponująca* normę ISO 14083:2023, *powinna być metodyką* referencyjną do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na podstawie niniejszego rozporządzenia. *Norma* ISO 14083:2023 *jest zgodna z celami* niniejszego rozporządzenia, *obejmującymi szybkie wprowadzenie na rynek i porównywalność danych*. Ilościowe określenie emisji przeprowadza się na zasadzie „od źródła energii do koła pojazdu”, co obejmuje emisje gazów cieplarnianych wynikające z dostarczania energii i eksploatacji pojazdów podczas operacji transportowych i operacji w węźle transportowym.

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

Or. en

Poprawka 60 Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12a) W najbliższej przyszłości Komisja powinna ocenić możliwość rozszerzenia zakresu metodyki referencyjnej służącej do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, aby zapewnić obliczanie i zgłaszanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych w całym cyklu życia, w tym w szczególności z uwzględnieniem produkcji, utrzymania i

wycofania z eksploatacji pojazdów oraz budowy, utrzymania i użytkowania infrastruktury, a także równoważnego wpływu na klimat emisji gazów innych niż CO₂ w lotnictwie. W tym celu Komisja powinna rozważyć już podjęte wysiłki, takie jak norma ISO 14067:2018 i zasady dotyczące kategorii produktów dla usług transportowych ustanowione w ramach międzynarodowego systemu deklaracji środowiskowych produktu.

Or. en

Poprawka 61
Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12a) Komisja – we współpracy z Europejskim Komitetem Normalizacyjnym i krajowymi organami normalizacyjnymi państw członkowskich – powinna dążyć do bezpłatnego udostępnienia sektorowi transportu normy ISO 14083:2023 lub równoważnej europejskiej normy CEN ISO 14083 mikroprzedsiębiorstwom oraz małym i średnim przedsiębiorstwom („MŚP”) zdefiniowanym w zaleceniu Komisji 2003/361/WE. Normy powinny być dostępne w wersji autentycznej, a także we wszystkich językach urzędowych Unii, aby zwiększyć dostępność niniejszego rozporządzenia dla wszystkich podmiotów, które są nim objęte.

Or. en

Poprawka 62
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Należy zwrócić uwagę na to, by nie odchodzić od pierwotnych wyborów metodologicznych dokonanych w normie EN ISO 14083:2023, tak aby uniknąć niespójności w obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na rynku, zwłaszcza w kontekście międzynarodowych łańcuchów transportowych. **Od czasu do czasu należy** jednak **ocenić** potrzebę ewentualnego skorygowania normy EN ISO 14083:2023 pod kątem polityk Unii, a także potrzebę przyszłych zmian tej normy, których może dokonać Europejski Komitet Normalizacyjny lub inna właściwa jednostka. **W przypadku gdy** oceny te wykazą ryzyko, że określona część normy może spowodować nadmierne zakłócenia równowagi przy obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych w określonych segmentach rynku lub prowadzić do rozbieżności między tą normą a celami niniejszego rozporządzenia lub innych mających zastosowanie przepisów prawa Unii, Komisja, we współpracy z państwami członkowskimi, może rozważyć zwrócenie się do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego o odpowiednią zmianę normy lub może rozważyć decyzję o wyłączeniu tej części normy z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

(13) **Tymczasem należy** zwrócić uwagę na to, by nie odchodzić od pierwotnych wyborów metodologicznych dokonanych w normie EN ISO 14083:2023, tak aby uniknąć niespójności w obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na rynku, zwłaszcza w kontekście międzynarodowych łańcuchów transportowych. **Należy** jednak **okresowo oceniać** potrzebę ewentualnego dostosowania normy EN ISO 14083:2023 z punktu widzenia polityki Unii, **w tym przyszłych przepisów**, a także potrzebę przyszłych zmian tej normy, których może dokonywać Europejski Komitet Normalizacyjny lub inny właściwy organ. **Jeśli** oceny te wykazą, **że istnieje** ryzyko, **iż** określona część normy może spowodować nadmierne zakłócenia równowagi przy obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych w określonych segmentach rynku lub prowadzić do rozbieżności między tą normą a celami niniejszego rozporządzenia lub innych mających zastosowanie przepisów prawa Unii, **ze szczególnym uwzględnieniem zapewnienia należytej zgodności z wiążącym celem wynikającym z prawa Unii, określonym w rozporządzeniu (UE) 2021/1119, polegającym na zmniejszeniu do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych netto w Unii o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r., oraz celem polegającym na osiągnięciu neutralności klimatycznej całej gospodarki najpóźniej do 2050 r.** Komisja, we współpracy z państwami członkowskimi, może rozważyć zwrócenie się do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego o odpowiednią zmianę normy lub może rozważyć decyzję o wyłączeniu tej części normy z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia. **Czyniąc to, Komisja powinna należycie**

uwzględnić inne stosowne przepisy unijne, w tym dyrektywę (UE) 2023/2413, rozporządzenie (UE) 2015/757 i rozporządzenie (UE) 2023/2405, w tym ich wymiar niezwiązany z CO2.

Or. en

Poprawka 63 **Pascal Canfin**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Motyw 13**

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Należy zwrócić uwagę na to, by nie odchodzić od pierwotnych wyborów metodologicznych dokonanych w normie EN ISO 14083:2023, tak aby uniknąć niespójności w obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na rynku, zwłaszcza w kontekście międzynarodowych łańcuchów transportowych. Od czasu do czasu należy jednak ocenić potrzebę ewentualnego skorygowania normy EN ISO 14083:2023 pod kątem polityk Unii, a także potrzebę przyszłych zmian tej normy, których może dokonać Europejski Komitet Normalizacyjny lub inna właściwa jednostka. W przypadku gdy oceny te wykażą ryzyko, że określona część normy może spowodować nadmierne zakłócenia równowagi przy obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych w określonych segmentach rynku lub prowadzić do rozbieżności między tą normą a celami niniejszego rozporządzenia lub innych mających zastosowanie przepisów prawa Unii, Komisja, we współpracy z państwami członkowskimi, może rozważyć zwrócenie się do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego o odpowiednią zmianę normy lub może rozważyć decyzję o wyłączeniu tej części normy z zakresu stosowania niniejszego

Poprawka

(13) Należy zwrócić uwagę na to, by nie odchodzić od pierwotnych wyborów metodologicznych dokonanych w normie EN ISO 14083:2023, tak aby uniknąć niespójności w obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na rynku, zwłaszcza w kontekście międzynarodowych łańcuchów transportowych. Od czasu do czasu należy jednak ocenić potrzebę ewentualnego skorygowania normy EN ISO 14083:2023 pod kątem polityk Unii, a także potrzebę przyszłych zmian tej normy, których może dokonać Europejski Komitet Normalizacyjny lub inna właściwa jednostka. W przypadku gdy oceny te wykażą ryzyko, że określona część normy może spowodować nadmierne zakłócenia równowagi przy obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych w określonych segmentach rynku lub prowadzić do rozbieżności między tą normą a celami niniejszego rozporządzenia lub innych mających zastosowanie przepisów prawa Unii, Komisja, we współpracy z państwami członkowskimi, może rozważyć zwrócenie się do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego o odpowiednią zmianę normy lub może rozważyć decyzję o wyłączeniu tej części normy z zakresu stosowania niniejszego

rozporządzenia.

rozporządzenia. *Należy wykluczyć zmianę normy lub jej elementu, które stwarzałyby oczywiste ryzyko niezgodności z celami niniejszego rozporządzenia i innymi mającymi zastosowanie przepisami unijnymi, w szczególności z długoterminowym unijnym celem klimatycznym i celami pośrednimi określonymi w rozporządzeniu (UE) 2021/1119 oraz innymi przepisami UE dotyczącymi klimatu.*

Or. en

Poprawka 64 **Silvia Modig, Elena Kountoura**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Motyw 13**

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Należy zwrócić uwagę na to, by nie odchodzić od pierwotnych wyborów metodologicznych dokonanych w normie EN ISO 14083:2023, tak aby uniknąć niespójności w obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na rynku, zwłaszcza w kontekście międzynarodowych łańcuchów transportowych. Od czasu do czasu należy jednak ocenić potrzebę ewentualnego skorygowania normy EN ISO 14083:2023 pod kątem polityk Unii, a także potrzebę przyszłych zmian tej normy, których może dokonać Europejski Komitet Normalizacyjny lub inna właściwa jednostka. W przypadku gdy oceny te wykażą ryzyko, że określona część normy może spowodować nadmierne zakłócenia równowagi przy obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych w określonych segmentach rynku lub prowadzić do rozbieżności między tą normą a celami niniejszego rozporządzenia lub innych mających zastosowanie przepisów prawa Unii, Komisja, we

Poprawka

(13) Należy zwrócić uwagę na to, by nie odchodzić od pierwotnych wyborów metodologicznych dokonanych w normie EN ISO 14083:2023, tak aby uniknąć niespójności w obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na rynku, zwłaszcza w kontekście międzynarodowych łańcuchów transportowych. Od czasu do czasu należy jednak ocenić potrzebę ewentualnego skorygowania normy EN ISO 14083:2023 pod kątem polityk Unii, a także potrzebę przyszłych zmian tej normy, których może dokonać Europejski Komitet Normalizacyjny lub inna właściwa jednostka. ***Szczególnie istotna jest ocena ewentualnych dodatkowych elementów i dodanej dokładności w celu zwiększenia pozytywnego wpływu normy na środowisko.*** W przypadku gdy oceny te wykażą ryzyko, że określona część normy może spowodować nadmierne zakłócenia równowagi przy obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych w określonych segmentach rynku lub

współpracy z państwami członkowskimi, może rozważyć zwrócenie się do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego o odpowiednią zmianę normy lub może rozważyć decyzję o wyłączeniu tej części normy z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

prować do rozbieżności między tą normą a celami niniejszego rozporządzenia lub innych mających zastosowanie przepisów prawa Unii, Komisja, we współpracy z państwami członkowskimi, może rozważyć zwrócenie się do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego o odpowiednią zmianę normy lub może rozważyć decyzję o wyłączeniu tej części normy z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

Or. en

Poprawka 65

Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13a) Należy opracować metodykę obliczania emisji w całym cyklu życia związanych z budową infrastruktury wykorzystywanej przez pojazd oraz emisji związanych z produkcją, utrzymaniem i zakończeniem eksploatacji pojazdu. Komisja może wziąć pod uwagę międzynarodowe normy, takie jak norma ISO 14067 zgodna z międzynarodowymi normami oceny cyklu życia (ISO 14040 i ISO 14044), międzynarodowy system deklaracji środowiskowych produktu, zasady kategorii produktu dotyczące usług transportowych lub europejskie standardy sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju (ESRS) i metody oznaczania śladu środowiskowego Komisji. Metodykę cyklu życia należy wprowadzić w drodze aktu delegowanego.

Or. en

Poprawka 66
Silvia Modig, Elena Kountoura

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13a) Norma EN ISO 14083:2023 ma swoje ograniczenia, w szczególności brak uwzględnienia emisji gazów cieplarnianych z całego cyklu życia usług transportowych. W przyszłych pracach nad niniejszym rozporządzeniem należy przeanalizować możliwości i dążyć do przyjęcia metodyki referencyjnej uwzględniającej emisje gazów cieplarnianych z całego cyklu życia usług transportowych.

Or. en

Poprawka 67
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13a) Aby uniknąć niekorzystnych warunków konkurencji dla pojazdów i materiałów produkowanych w Europie, Komisja powinna uwzględnić emisje wynikające z produkcji i unieszkodliwiania pojazdów. Komisja powinna – we współpracy z państwami członkowskimi – zwrócić się do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego o odpowiednią zmianę normy po opracowaniu metodyki.

Or. en

Poprawka 68
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 69
Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych można wykorzystywać różne rodzaje danych wejściowych, w tym dane pierwotne i wtórne. Wykorzystanie danych pierwotnych prowadzi do najbardziej wiarygodnych i dokładnych wyników, a zatem powinno być traktowane priorytetowo, aby doprowadzić do stopniowego wprowadzania tych danych

Poprawka

(15) Do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych można wykorzystywać różne rodzaje danych wejściowych, w tym dane pierwotne i wtórne. Wykorzystanie danych pierwotnych prowadzi do najbardziej wiarygodnych i dokładnych wyników, a zatem powinno być **ono** traktowane priorytetowo **i należy do niego zachęcać**, aby zapewnić stopniowe wprowadzanie

do procesów obliczania emisji gazów cieplarnianych. **Dane** pierwotne mogą być **jednak** nieosiągalne lub zbyt kosztowne dla **niektórych zainteresowanych stron, zwłaszcza MŚP**. W związku z tym należy zezwolić, na **jasnych** warunkach, na wykorzystywanie danych wtórnych.

tych danych do procesów obliczania emisji gazów cieplarnianych, **których wykorzystanie powinno stać się obowiązkowe pięć lat po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia. Ponieważ jednak dane** pierwotne mogą być nieosiągalne lub zbyt kosztowne dla MŚP, **przedsiębiorstwa te być zwolnione z tego obowiązku**. W związku z tym należy zezwolić, na warunkach **określonych w niniejszym rozporządzeniu**, na wykorzystywanie danych wtórnych.

Or. en

Poprawka 70
Mario Furore, Maria Angela Danzi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych można wykorzystywać różne rodzaje danych wejściowych, w tym dane pierwotne i wtórne. Wykorzystanie danych pierwotnych prowadzi do najbardziej wiarygodnych i dokładnych wyników, a zatem powinno być **traktowane priorytetowo**, aby zapewnić stopniowe wprowadzanie tych danych do procesów obliczania emisji gazów cieplarnianych. Dane pierwotne mogą być jednak nieosiągalne lub zbyt kosztowne dla niektórych zainteresowanych stron, zwłaszcza MŚP. W związku z tym wykorzystywanie danych wtórnych powinno być dozwolone na jasnych warunkach.

Poprawka

(15) Do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych można wykorzystywać różne rodzaje danych wejściowych, w tym dane pierwotne i wtórne. Wykorzystanie danych pierwotnych prowadzi do najbardziej wiarygodnych i dokładnych wyników, a zatem powinno być **obowiązkowe**, aby zapewnić stopniowe wprowadzanie tych danych do procesów obliczania emisji gazów cieplarnianych. Dane pierwotne mogą być jednak nieosiągalne lub zbyt kosztowne dla niektórych zainteresowanych stron, zwłaszcza MŚP, **które powinny być zwolnione z tego obowiązku**. W związku z tym wykorzystywanie danych wtórnych powinno być dozwolone **dla MŚP** na jasnych warunkach.

Or. it

Poprawka 71
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych można wykorzystywać różne rodzaje danych wejściowych, w tym dane pierwotne i wtórne. Wykorzystanie danych pierwotnych prowadzi do najbardziej wiarygodnych i dokładnych wyników, a zatem powinno być **traktowane priorytetowo, aby doprowadzić do stopniowego wprowadzania tych danych do procesów** obliczania emisji gazów cieplarnianych. Dane pierwotne mogą być jednak nieosiągalne **lub zbyt kosztowne dla niektórych zainteresowanych stron, zwłaszcza MŚP**. W związku z tym należy zezwolić, na jasnych warunkach, na wykorzystywanie danych wtórnych.

Poprawka

(15) Do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych można wykorzystywać różne rodzaje danych wejściowych, w tym dane pierwotne i wtórne. Wykorzystanie danych pierwotnych prowadzi do najbardziej wiarygodnych, dokładnych **i szczegółowych** wyników, a zatem powinno być **obowiązkowe w procesach** obliczania emisji gazów cieplarnianych. Dane pierwotne mogą być jednak **początkowo** nieosiągalne dla MŚP. W związku z tym wykorzystywanie danych wtórnych **przez MŚP** powinno być dozwolone **w okresie przejściowym wynoszącym 36 miesięcy** na jasnych warunkach. **Producenci oryginalnego sprzętu powinni zapewnić MŚP dostęp do danych pokładowych istotnych dla tego celu.**

Or. en

Poprawka 72
Silvia Modig, Elena Kountoura

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych można wykorzystywać różne rodzaje danych wejściowych, w tym dane pierwotne i wtórne. Wykorzystanie danych pierwotnych prowadzi do najbardziej wiarygodnych i dokładnych wyników, a zatem powinno być **traktowane priorytetowo, aby doprowadzić do**

Poprawka

(15) Do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych można wykorzystywać różne rodzaje danych wejściowych, w tym dane pierwotne i wtórne. Wykorzystanie danych pierwotnych prowadzi do najbardziej wiarygodnych i dokładnych wyników, a zatem powinno być **obowiązkowe w procesach** obliczania emisji gazów

stopniowego wprowadzania tych danych do procesów obliczania emisji gazów cieplarnianych. Dane pierwotne mogą być jednak nieosiągalne lub zbyt kosztowne dla **niektórych zainteresowanych stron, zwłaszcza MŚP**. W związku z tym należy zezwolić, **na jasnych warunkach**, na wykorzystywanie danych wtórnych.

cieplarnianych. Dane pierwotne mogą być jednak nieosiągalne lub zbyt kosztowne dla MŚP. W związku z tym należy zezwolić **MŚP** na korzystanie z danych wtórnych **na jasnych warunkach**.

Or. en

Poprawka 73
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) W przypadku gdy organizator usług transportowych częściowo zleca podwykonawstwo usługi transportowej, strony powinny mieć możliwość podjęcia decyzji, czy obliczyć dane wyjściowe dla części usługi transportowej objętej podwykonawstwem na podstawie danych pierwotnych czy wtórnych, niezależnie od metody wybranej przez organizatora usług transportowych do obliczenia własnych danych wyjściowych.

Or. en

Uzasadnienie

W sytuacjach, w których usługi transportowe są zlecane podwykonawcom, główny wykonawca powinien mieć możliwość zaakceptowania kombinacji danych pierwotnych i wtórnych od podwykonawców podczas pomiaru emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej. Powinno to być niezależne od metody wybranej przez głównego wykonawcę do zgłaszania emisji gazów cieplarnianych jego własnej floty. Główny wykonawca powinien mieć możliwość sumowania wartości podczas zgłaszania, niezależnie od tego, w jaki sposób wartości te zostały obliczone (tj. na podstawie danych pierwotnych lub wtórnych).

Poprawka 74
Nicola Danti

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) Państwa członkowskie mogą wprowadzić zachęty o charakterze administracyjnym, finansowym lub operacyjnym, aby stymulować wykorzystanie danych pierwotnych, i w tym względzie państwa członkowskie powinny powiadomić Komisję o wprowadzeniu takich zachęt, aby Komisja mogła monitorować prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego i zapewnić równe warunki działania.

Or. en

**Poprawka 75
Pascal Canfin**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) W celu promowania bardziej kompleksowego wykorzystywania danych pierwotnych państwo członkowskie powinno jednak mieć możliwość postanowić, że będzie ono obowiązkowe w przypadku operacji transportowych na jego terytorium realizowanych przez podmioty, których liczba pracowników przekracza określony próg ustanowiony w prawie krajowym, jeśli usługa transportowa rozpoczyna się i kończy na jego terytorium.

Or. en

**Poprawka 76
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15b) W przypadku gdy organizator usług transportowych, który częściowo lub w pełni zleca podwykonawcom konkretne wykonanie usługi transportowej i postanawia uwzględnić dane podwykonawcy dotyczące emisji gazów cieplarnianych w swoich ogólnych obliczeniach, powinien móc opierać się na danych wtórnych w odniesieniu do usług transportowych świadczonych przez podwykonawcę lub podwykonawców. Należy zapewnić elastyczność w korzystaniu z danych wtórnych dostarczonych przez jednego podwykonawcę lub ich większą liczbę, nawet jeśli dane pierwotne są wykorzystywane do obliczania emisji gazów cieplarnianych pochodzących z usług transportowych świadczonych przez innych podwykonawców lub przez własną flotę organizatora usług transportowych.

Or. en

Uzasadnienie

W sytuacjach, w których usługi transportowe są zlecane podwykonawcom, główny wykonawca powinien mieć możliwość zaakceptowania kombinacji danych pierwotnych i wtórnych od podwykonawców podczas pomiaru emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej. Powinno to być niezależne od metody wybranej przez głównego wykonawcę do zgłaszania emisji gazów cieplarnianych jego własnej floty. Główny wykonawca powinien mieć możliwość sumowania wartości podczas zgłaszania, niezależnie od tego, w jaki sposób wartości te zostały obliczone (tj. na podstawie danych pierwotnych lub wtórnych).

**Poprawka 77
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16**

(16) *Jeżeli chodzi o dane wtórne*, emisje gazów cieplarnianych z usługi transportowej można obliczać przy użyciu wartości standardowych lub danych modelowanych. Stosowanie wartości standardowych i danych modelowanych powinno jednak dostarczać dokładnych i wiarygodnych informacji na temat emisji gazów cieplarnianych z konkretnej usługi transportowej, a zatem te wartości powinny być ustalane, a dane opracowywane w sposób neutralny i obiektywny, w oparciu o zaufane źródła i odpowiednie parametry.

(16) *W stosownych przypadkach* emisje gazów cieplarnianych z usługi transportowej można obliczać przy użyciu wartości standardowych lub danych modelowanych („*dane wtórne*”). Stosowanie wartości standardowych i danych modelowanych powinno jednak dostarczać dokładnych i wiarygodnych informacji na temat emisji gazów cieplarnianych z konkretnej usługi transportowej, a zatem te wartości standardowe powinny być ustalane, a dane modelowane opracowywane *i okresowo aktualizowane* w sposób neutralny i obiektywny, w oparciu o zaufane źródła i odpowiednie parametry. *Preferowany rodzaj bazy danych („baza danych dotyczących wydajności transportu oparta na równorzędnych odniesieniach”) powinien opierać się na regularnych danych pierwotnych gromadzonych w równorzędnej grupie ze zróżnicowaniem sektorowym i geograficznym, przełożonych na wskaźniki intensywności emisji, które mogą być wykorzystywane przez MŚP. Bazy danych i wartości standardowe, które prowadziłyby do zaniżenia powstałych emisji w porównaniu ze zgłaszaniem danych pierwotnych, uważa się za niespełniające wymogów kontroli jakości technicznej. Kontrole jakości technicznej należy powtarzać regularnie.*

Or. en

Poprawka 78
Silvia Modig, Elena Kountoura

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

(17) Należy zatem ustanowić

(17) Należy zatem ustanowić

podstawową unijną bazę danych zawierającą wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych, aby poprawić porównywalność wyników emisji gazów cieplarnianych uzyskanych w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia. **Z uwagi na** sektorową, krajową i regionalną specyfikę tych wartości standardowych w całej Unii **należy jednak zezwolić na stosowanie innych odpowiednich baz danych i zbiorów danych prowadzonych przez osoby** trzecie, pod warunkiem że zostaną **one** poddane kontroli jakości technicznej na szczeblu Unii.

podstawową unijną bazę danych zawierającą wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych, aby poprawić porównywalność wyników emisji gazów cieplarnianych uzyskanych w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia. **Komisja, z pomocą Europejskiej Agencji Środowiska, przy tworzeniu i prowadzeniu bazy danych powinna jak najdokładniej uwzględnić** sektorową, krajową i regionalną specyfikę tych wartości standardowych w całej Unii. **Baza danych powinna zawierać oddzielne tabele dla każdego rodzaju transportu. Osoby** trzecie **powinny mieć możliwość wnoszenia wkładu do bazy danych**, pod warunkiem że **dane, które mogą dostarczyć**, zostaną poddane kontroli jakości technicznej na szczeblu Unii **Wkład osób trzecich może być cenny, zwłaszcza w zakresie poprawy dokładności wartości w odniesieniu do specyfiki sektorowej, krajowej i regionalnej.**

Or. en

Poprawka 79 Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

(17) Należy zatem ustanowić podstawową unijną bazę danych zawierającą wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych, aby poprawić porównywalność wyników emisji gazów cieplarnianych uzyskanych w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia. **Z uwagi na** sektorową, krajową i regionalną specyfikę tych wartości standardowych w całej Unii **należy jednak zezwolić na stosowanie innych odpowiednich baz**

Poprawka

(17) Należy zatem ustanowić podstawową unijną bazę danych zawierającą wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych, **zróżnicowaną według rodzaju transportu i uwzględniającą podział na różne nośniki energii oraz floty pojazdów**, aby poprawić porównywalność wyników emisji gazów cieplarnianych uzyskanych w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia. **Ta baza danych powinna zapewniać wystarczającą**

danych i zbiorów danych prowadzonych przez osoby trzecie, pod warunkiem że zostaną one poddane kontroli jakości technicznej na szczeblu Unii.

szczegółowość i odzwierciedlać specyfikę sektorową, krajową i regionalną w całej Unii oraz powinna zawierać oddzielne tabele dla każdego rodzaju transportu, gwarantować regularną aktualizację i w stosownych przypadkach uwzględniać najnowsze osiągnięcia technologiczne w zakresie redukcji emisji. Z uwagi na sektorową, krajową i regionalną specyfikę tych wartości standardowych w całej Unii należy jednak zezwolić na stosowanie innych odpowiednich baz danych i zbiorów danych prowadzonych przez osoby trzecie w okresie przejściowym, pod warunkiem że zostaną one poddane kontroli jakości technicznej na szczeblu Unii.

Or. en

Poprawka 80 Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

(17) Należy zatem ustanowić podstawową unijną bazę danych zawierającą wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych, aby poprawić porównywalność wyników emisji gazów cieplarnianych uzyskanych w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia. Z uwagi na sektorową, krajową i regionalną specyfikę tych wartości standardowych w całej Unii należy jednak zezwolić na stosowanie innych odpowiednich baz danych i zbiorów danych prowadzonych przez osoby trzecie, pod warunkiem że zostaną one poddane kontroli jakości technicznej na szczeblu Unii.

Poprawka

(17) Należy zatem ustanowić podstawową unijną bazę danych zawierającą wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych **z poszczególnych rodzajów transportu**, aby poprawić porównywalność wyników emisji gazów cieplarnianych uzyskanych w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia. Z uwagi na sektorową, krajową i regionalną specyfikę tych wartości standardowych w całej Unii należy jednak zezwolić na stosowanie innych odpowiednich baz danych i zbiorów danych prowadzonych przez osoby trzecie, pod warunkiem że zostaną one poddane kontroli jakości technicznej na szczeblu Unii.

Or. en

Poprawka 81
Silvia Modig, Elena Kountoura

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję

(18) Do ustalenia intensywności emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej potrzebne są współczynniki emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii w transporcie, które pozwolą uzyskać szacunkowe wartości emisji gazów cieplarnianych odzwierciedlające ilość energii zużytej w perspektywie „od źródła energii do koła pojazdu”. W związku z tym, aby zagwarantować porównywalność i jakość danych wejściowych, należy utworzyć centralną unijną bazę danych zawierającą współczynniki emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii.

Poprawka

(18) Do ustalenia intensywności emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej potrzebne są współczynniki emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii w transporcie, które pozwolą uzyskać szacunkowe wartości emisji gazów cieplarnianych odzwierciedlające ilość energii zużytej w perspektywie „od źródła energii do koła pojazdu”. W związku z tym, aby zagwarantować porównywalność i jakość danych wejściowych, należy utworzyć centralną unijną bazę danych zawierającą współczynniki emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii. ***Biorąc pod uwagę pozytywne skutki stosowania technologii bezemisyjnych oraz potrzebę zachęcania do ich stosowania w perspektywie krótkoterminowej, współczynnik emisji gazów cieplarnianych dla energii elektrycznej należy liczyć jako zerowy. Komisja mogłaby przewidzieć możliwość uwzględnienia rzeczywistego współczynnika emisji gazów cieplarnianych dla energii elektrycznej na późniejszym etapie przeglądu lub zastąpienia normy EN ISO 14083:2023, przy jednoczesnym zapewnieniu, aby pierwotne lub wtórne wartości współczynników emisji gazów cieplarnianych dla różnych paliw dokładnie odzwierciedlały ich rzeczywiste emisje.***

Or. en

Poprawka 82
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(18a) Należy zachęcać do stosowania podejścia opartego na lokalizacji, w oparciu o zestaw aktualnych i dokładnych wartości intensywności dla różnych państw członkowskich, przy określaniu ilościowym emisji związanych z wykorzystaniem energii elektrycznej na podstawie aktualnych i dokładnych wartości intensywności emisji dla każdego państwa członkowskiego. Pożądane jest również podejście rynkowe, pod warunkiem zapewnienia właściwej identyfikowalności za pomocą uznawanej umowy z gwarancjami pochodzenia. Bazy danych utworzone na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny wykorzystywać dane liczbowe bazujące na podejściu opartym na lokalizacji.

Or. en

Poprawka 83
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(19) Utworzeniem i utrzymywaniem unijnych baz danych ***zawierających standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych i współczynniki emisji gazów cieplarnianych***, a także kontrolą jakości technicznej zewnętrznych baz danych i zbiorów danych prowadzonych przez osoby trzecie powinna zajmować się

(19) Utworzeniem i utrzymywaniem unijnych baz danych ***ustanowionych niniejszym rozporządzeniem***, a także kontrolą jakości technicznej zewnętrznych baz danych i zbiorów danych prowadzonych przez osoby trzecie powinien zajmować się neutralny i właściwy organ działający na szczeblu Unii. Ze względu na swoje kompetencje

neutralna i właściwa jednostka działająca na szczeblu Unii. Ze względu na swoje kompetencje Europejska Agencja Środowiska jest najlepiej przygotowana do udzielenia niezbędnej pomocy w celu właściwego wdrożenia tej części rozporządzenia. W stosownych przypadkach prace te mogą opierać się na wkładzie innych sektorowych organów UE i być przez nie wspierane zgodnie z odrębnymi przepisami prawa Unii.

Europejska Agencja Środowiska jest najlepiej przygotowana do udzielenia niezbędnej pomocy w celu właściwego wdrożenia tej części rozporządzenia. W stosownych przypadkach prace te mogą opierać się na wkładzie innych sektorowych organów UE i być przez nie wspierane zgodnie z odrębnymi przepisami prawa Unii.

Or. en

Poprawka 84
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 85
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 86
Silvia Modig, Elena Kountoura

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję

(19) Utworzeniem i utrzymywaniem unijnych baz danych zawierających standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych i współczynniki emisji gazów cieplarnianych, a także kontrolą jakości technicznej **zewnętrznych baz danych i zbiorów danych prowadzonych przez osoby trzecie**

Poprawka

(19) Utworzeniem i utrzymywaniem unijnych baz danych zawierających wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych i współczynniki emisji gazów cieplarnianych, a także kontrolą jakości technicznej danych **dostarczanych przez osoby trzecie** powinien zajmować się neutralny i

powinna zajmować się neutralna i właściwa jednostka działająca na szczeblu Unii. Ze względu na swoje kompetencje Europejska Agencja Środowiska jest najlepiej przygotowana do udzielenia niezbędnej pomocy w celu właściwego wdrożenia tej części rozporządzenia. W stosownych przypadkach prace te mogą opierać się na wkładzie innych sektorowych organów UE i być przez nie wspierane zgodnie z odrębnymi przepisami prawa Unii.

właściwy organ działający na szczeblu Unii. Ze względu na swoje kompetencje Europejska Agencja Środowiska jest najlepiej przygotowana do udzielenia niezbędnej pomocy w celu właściwego wdrożenia tej części rozporządzenia. W stosownych przypadkach prace te mogą opierać się na wkładzie innych sektorowych organów UE i być przez nie wspierane zgodnie z odrębnymi przepisami prawa Unii.

Or. en

Poprawka 87
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(19a) Podczas opracowywania baz danych Komisja i Europejska Agencja Środowiska powinny zwracać szczególną uwagę na to, aby wartości standardowe zapewniały równe warunki działania dla wszystkich rodzajów transportu, brać pod uwagę ograniczenia normy, o której mowa w art. 4 ust. 1, oraz gwarantować, aby wartości i ich korelacje były zgodne z ostatecznymi celami Europejskiego prawa o klimacie. Powinny one odnosić się do możliwych zniekształceń potencjalnych wartości standardowych, które mogłyby być w nierówny sposób korzystne dla niektórych rodzajów transportu, i powinny uwzględniać różnice istniejące w zakresie flot pojazdów, obejmujących wiele pojazdów heterogenicznych.

Or. en

Poprawka 88

Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

skreśla się

Or. en

Poprawka 89

Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 21**

Tekst proponowany przez Komisję

(21) W rozporządzeniu (UE) 2015/757⁵⁸ i dyrektywie 2003/87/WE⁵⁹ ustanowiono wymóg gromadzenia, obliczania i corocznego raportowania emisji CO₂ odpowiednio ze statków i statków powietrznych. Rozporządzenie (UE) 2015/757 i dyrektywa 2003/87/WE mogą w pewnym stopniu uzupełniać przepisy określone w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności pod względem tworzenia danych dotyczących zużycia paliwa jako danych wejściowych do ilościowego określenia emisji z usług transportowych. Dane wejściowe służące do ustalania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych mogą być również uzyskiwane w kontekście wdrożenia innych ram legislacyjnych, takich jak rozporządzenie (UE) 2019/1242⁶⁰ i

Poprawka

(21) W rozporządzeniu (UE) 2015/757⁵⁸ i dyrektywie 2003/87/WE⁵⁹ ustanowiono wymóg gromadzenia, obliczania i corocznego raportowania emisji CO₂ odpowiednio ze statków i statków powietrznych. Rozporządzenie (UE) 2015/757 i dyrektywa 2003/87/WE mogą w pewnym stopniu uzupełniać przepisy określone w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności pod względem tworzenia danych dotyczących zużycia paliwa jako danych wejściowych do ilościowego określenia emisji z usług transportowych. Dane wejściowe służące do ustalania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych mogą być również uzyskiwane w wyniku wdrażania innych ram legislacyjnych, takich jak rozporządzenie (UE) 2019/1242⁶⁰,

rozporządzenie (UE) 2019/631⁶¹.

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

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

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

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

rozporządzenie (UE) 2019/631⁶¹ i
rozporządzenie (UE) 2023/2405.

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

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

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

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

Or. en

Poprawka 90
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję

(22) Należy ustanowić wspólne wskaźniki służące do wyrażania danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych i umożliwiające porównywanie tych danych oraz sporządzenie prawdziwej analizy porównawczej różnych usług transportowych. Wspólne wskaźniki powinny również umożliwiać jasną komunikację ze strony dostawcy danych i właściwe zrozumienie tej komunikacji przez odbiorcę danych.

Poprawka

(22) Należy ustanowić wspólne wskaźniki służące do wyrażania danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych i umożliwiające porównywanie tych danych oraz sporządzenie prawdziwej analizy porównawczej różnych usług transportowych. Wspólne wskaźniki powinny również umożliwiać jasną komunikację ze strony dostawcy danych i właściwe zrozumienie tej komunikacji przez odbiorcę danych. ***W tym sensie przy określaniu odległości, w szczególności w odniesieniu do ustalania intensywności emisji, w niniejszym rozporządzeniu należy wykorzystywać wyłącznie opcję odległości po ortodromie, o której mowa w ISO14083, aby zwiększyć porównywalność i zmniejszyć obciążenie administracyjne, z wyjątkiem przypadków, w których dokładne dane pierwotne dotyczące rzeczywistej odległości mogą być wykorzystane zarówno w liczniku, jak i mianowniku, np. w sektorze kolejowym.***

Or. en

Poprawka 91

Silvia Modig, Elena Kountoura

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję

(22) Należy ustanowić wspólne wskaźniki służące do wyrażania danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych i umożliwiające porównywanie tych danych oraz sporządzenie prawdziwej analizy porównawczej różnych usług transportowych. Wspólne wskaźniki

Poprawka

(22) Należy ustanowić wspólne wskaźniki służące do wyrażania danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych i umożliwiające porównywanie tych danych oraz sporządzenie prawdziwej analizy porównawczej różnych usług transportowych. Wspólne wskaźniki

powinny również umożliwiać jasną komunikację ze strony dostawcy danych i właściwe zrozumienie tej komunikacji przez odbiorcę danych.

powinny również umożliwiać jasną komunikację ze strony dostawcy danych i właściwe zrozumienie tej komunikacji przez odbiorcę danych. *Należy wyjaśnić, że zainteresowane podmioty nie powinny mieć możliwości zmniejszenia wielkości emisji gazów cieplarnianych w danych wyjściowych poprzez zastosowanie jednostek usuwania dwutlenku węgla.*

Or. en

Poprawka 92
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 22 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(22a) Aby uniknąć pseudoekologicznego marketingu, ważne jest zapewnienie harmonizacji nie tylko w metodyce obliczeń, ale także w prezentacji danych wyjściowych. Obiektywnie porównywalne są jedynie zweryfikowane wartości emisji i intensywności emisji. Dane wyjściowe powinny być przedstawione w sposób jasny i nie powinny podlegać kategoryzacji, takiej jak kodowanie barwne lub systemy klasyfikacji, które mogą podlegać indywidualnej interpretacji. Co więcej, istotne jest uwzględnianie każdej usługi transportowej oferowanej przez dany podmiot i całej jego floty pojazdów, a nie tylko tych o najniższej intensywności emisji gazów cieplarnianych, ponieważ takie częściowe ujawnienie może również wiązać się z pseudoekologicznym marketingiem. W informacjach przekazywanych użytkownikom i potencjalnym klientom należy wyraźnie wskazywać udział wykorzystanych danych pierwotnych, aby zachęcić do ich stosowania.

Poprawka 93
Silvia Modig, Elena Kountoura

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 22 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(22a) Aby zachęcić do dokonywania wyborów bezpiecznych dla środowiska, Komisja powinna stworzyć bezpłatny portal, na którym użytkownicy mogliby analizować dane wyjściowe dostarczone przez podmioty zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Portal powinien umożliwiać użytkownikom łatwą identyfikację i porównanie śladu węglowego różnych dostawców usług transportowych w określonych geograficznie lokalizacjach oraz sprawdzenie odsetka usług transportowych świadczonych przy użyciu pojazdów bezemisyjnych. Portal powinien umożliwiać wyszukiwanie i pobieranie danych na podstawie zapytań w celu np. wspierania badań w dziedzinie usług transportowych w Unii.

Poprawka 94
Silvia Modig, Elena Kountoura

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 22 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(22b) Systemy informowania wykorzystujące kodowanie barwne pomagają obywatelom, zwłaszcza tym, którzy mają ograniczoną wiedzę na temat danej kwestii, zrozumieć dane dotyczące

emisji i porównać podobne emisje i przyjazność dla środowiska różnych usługodawców. W związku z tym należy ustanowić system informowania wykorzystujący kodowanie barwne w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych w drodze aktu delegowanego.

Or. en

Poprawka 95
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 23

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(23) Wszelkie zdezagregowane informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej, które są ujawniane, ***również*** osobie trzeciej do celów komercyjnych lub regulacyjnych zgodnie z zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, powinny zawsze zawierać wyraźnie przedstawione dane wyjściowe ustalone zgodnie ze szczegółowymi zasadami obliczania emisji gazów cieplarnianych określonymi w niniejszym rozporządzeniu, ***w tym informacje na temat zastosowanej metodyki, założeń i udziału wykorzystania danych pierwotnych każdego rodzaju, w stosownych przypadkach w podziale na elementy łańcucha transportowego, co ma zachęcać do przejrzystości i motywować do jakościowej przewagi komparatywnej przedsiębiorstwa dysponujące bardziej szczegółowymi danymi wejściowymi, a tym samym lepszej jakości danymi wyjściowymi dotyczącymi swojej emisji.***

Or. en

Poprawka 96
Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 23 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(23a) Ujawnianie informacji na temat emisji gazów cieplarnianych przed realizacją usługi transportowej ma zasadnicze znaczenie dla zachęcania obywateli do dokonywania świadomych wyborów. W należyście uzasadnionych przypadkach, w szczególności gdy komunikacja między przedsiębiorstwami wymaga bardziej szczegółowego poziomu informacji, zwłaszcza w kontekście łańcuchów logistycznych i relacji podwykonawczych, informacje na temat emisji gazów cieplarnianych mogą być ujawniane po realizacji usługi transportowej.

Or. en

Poprawka 97
Pascal Canfin

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 23 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(23a) Ujawnianie informacji na temat emisji z usług transportowych umożliwia klientom i obywatelom dokonywanie świadomych wyborów i wpływa na decyzje biznesowe podmiotów organizujących i świadczących te usługi na rynku. W związku z tym informacje na temat emisji gazów cieplarnianych związanych z konkretną usługą transportową powinny być ujawniane przez zainteresowane podmioty, o ile to możliwe, przed rozpoczęciem świadczenia usługi transportowej.

Poprawka 98
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 99
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara

Thaler, Massimiliano Salini

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(25) ***Pośrednik*** w zakresie danych ***gromadzący*** informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej od zainteresowanego podmiotu lub innej odpowiedniej osoby prawnej lub fizycznej ***powinien ujawniać*** na rynku ***wyłącznie dane spełniające*** określone w niniejszym rozporządzeniu wymogi związane z obliczaniem i weryfikacją emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych oraz certyfikacją narzędzi obliczeniowych. Pośrednik w zakresie danych powinien dołożyć starań, aby zapobiec ujawnianiu niedokładnych lub nieprawidłowych informacji, a także przestrzegać przepisów w zakresie danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych, komunikacji i przejrzystości. Pośrednik w zakresie danych powinien ponadto podać źródło tych informacji, aby umożliwić identyfikację odpowiedniego dostawcy informacji. ***Ujawnianie danych powinno być bezpłatne.***

Or. en

Poprawka 100

Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(25a) ***W celu zapewnienia, aby klienci byli w pełni świadomi przewidywanych emisji związanych z usługą transportową,***

a także dostępnych alternatyw, by mogli dokonać dostatecznie świadomego wyboru, w szczególności w przypadku transportu pasażerskiego, jak również doręczania paczek, szacowane emisje oparte na wcześniej obliczonych danych dotyczących równoważnych usług powinny być odpowiednio prezentowane przez dostawcę usług transportowych, a także przez pośredników, takich jak sprzedawcy lub wyszukiwarki, usługi nawigacji cyfrowej i planowania trasy podróży oraz stacje tankowania paliw lub ładowania, przed zakupem usługi transportowej lub zawarciem umowy. Takie dane należy automatycznie ujawniać i udostępniać partnerom w łańcuchu logistycznym i transportowym, a także w szczególności pośrednikom w zakresie danych wchodzącym w zakres [rozporządzenia w sprawie cyfrowych usług w zakresie mobilności multimodalnej]. Pośrednicy w zakresie danych powinni być zobowiązani do umieszczania informacji w widocznym miejscu w każdym wyniku wyszukiwania oraz do uwzględnienia rankingu emisji jako domyślnej opcji sortowania, dzięki czemu opcja najbardziej przyjazna dla środowiska byłaby wyświetlana jako pierwsza, jak również łatwego porównania poszczególnych opcji modalnych, w tym korzystania z pojazdów prywatnych, a także w stosownych przypadkach opcji rowerowych. Operatorzy handlu elektronicznego powinni również wyświetlać emisje związane z usługami transportowymi związane z różnymi opcjami doręczania paczek, wraz z aktualnie dostępną szacowaną datą i kosztem. Dane wyjściowe związane z rzeczywistymi emisjami usługi transportowej należy również dostarczać po jej zakończeniu.

Or. en

Poprawka 101
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(25b) Transport rowerowy ładunków jest coraz częściej wykorzystywany w logistyce jako wydajny i niemal bezemisyjny środek transportu na ostatnim etapie odbioru i doręczania, szczególnie w środowiskach miejskich i na innych krótkich dystansach. Co więcej, rozwijają się również usługi związane z transportem pasażerskim, takie jak wypożyczanie rowerów i systemy rowerów publicznych. Przedsiębiorstwa logistyczne zajmujące się transportem rowerowym ładunków, głównie MŚP, są również gotowe i chętne do zgłaszania swoich emisji, które powinny być w miarę możliwości wykorzystywane jako punkt odniesienia dla alternatywnych środków transportu dla podobnych usług. Usługi wypożyczania rowerów publicznych i związane z nimi dane dotyczące emisji dostarczane przez tych usługodawców powinny być domyślnie zintegrowane z narzędziami do planowania tras podróży i narzędziami nawigacyjnymi, razem z danymi dotyczącymi innych środków transportu.

Or. en

Poprawka 102
Silvia Modig, Elena Kountoura

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(26) Zewnętrzne narzędzia obliczeniowe udostępniane na rynku do szerszego użytku

(26) Zewnętrzne narzędzia obliczeniowe udostępniane na rynku do szerszego użytku

komercyjnego lub niekomercyjnego mogą ułatwiać rozliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, wspierając tym samym upowszechnienie tego rozliczania wśród szerszych grup zainteresowanych stron. Korzystanie z tych narzędzi powinno być przedmiotem certyfikacji w celu zagwarantowania ich zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do stosowania wspólnej metodyki referencyjnej i odpowiedniego zestawu danych wejściowych.

komercyjnego lub niekomercyjnego mogą ułatwiać rozliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, wspierając tym samym upowszechnienie tego rozliczania wśród szerszych grup zainteresowanych stron. Korzystanie z tych narzędzi powinno być przedmiotem certyfikacji w celu zagwarantowania ich zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do stosowania wspólnej metodyki referencyjnej i odpowiedniego zestawu danych wejściowych. ***Certyfikacja powinna określać, czy narzędzie obliczeniowe umożliwia obliczenia oparte na danych pierwotnych. Ponadto w celu stworzenia wspólnego i łatwo porównywalnego narzędzia, a także zmniejszenia obciążeń administracyjnych i finansowych dla podmiotów chcących obliczyć swoje emisje, Komisja powinna opracować narzędzie obliczeniowe, które będzie publicznie dostępne i bezpłatne.***

Or. en

Poprawka 103

Timo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas, Maria Grapini

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję

(26) Zewnętrzne narzędzia obliczeniowe udostępniane na rynku do szerszego użytku komercyjnego lub niekomercyjnego mogą ułatwiać rozliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, wspierając tym samym upowszechnienie tego rozliczania wśród szerszych grup zainteresowanych stron. Korzystanie z tych narzędzi powinno być przedmiotem certyfikacji w celu zagwarantowania ich zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do stosowania wspólnej

Poprawka

(26) Zewnętrzne narzędzia obliczeniowe udostępniane na rynku do szerszego użytku komercyjnego lub niekomercyjnego mogą ułatwiać rozliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, wspierając tym samym upowszechnienie tego rozliczania wśród szerszych grup zainteresowanych stron. Korzystanie z tych narzędzi powinno być przedmiotem certyfikacji w celu zagwarantowania ich zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do stosowania wspólnej

metodyki referencyjnej i odpowiedniego zestawu danych wejściowych.

metodyki referencyjnej i odpowiedniego zestawu danych wejściowych. **W celu stworzenia równych warunków działania, zwłaszcza dla MŚP, a także w celu łatwiejszego porównywania danych wyjściowych, Komisja powinna opracować odpowiednie narzędzie obliczeniowe i bezpłatnie udostępnić je ogółowi społeczeństwa.**

Or. en

Uzasadnienie

Aby zachęcić do stosowania tego dobrowolnego podejścia do rozliczania, Komisja – po zgromadzeniu wystarczającej wiedzy eksperckiej w procesie tworzenia podstawowych i centralnych baz danych – powinna udostępnić publicznie narzędzie obliczeniowe zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Poprawka 104

Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(26) Zewnętrzne narzędzia obliczeniowe udostępniane na rynku do szerszego użytku komercyjnego lub niekomercyjnego mogą ułatwiać rozliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, wspierając tym samym upowszechnienie tego rozliczania wśród szerszych grup zainteresowanych stron. Korzystanie z tych narzędzi powinno być przedmiotem certyfikacji w celu zagwarantowania ich zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do stosowania wspólnej metodyki referencyjnej i odpowiedniego zestawu danych wejściowych. **Powinny one być dostosowane do wymogów określonych w metodyce referencyjnej.**

Or. en

Poprawka 105
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(26a) W celu stworzenia wspólnego i łatwo porównywalnego narzędzia, a także zmniejszenia obciążeń administracyjnych i finansowych dla podmiotów chcących obliczyć swoje emisje, Komisja powinna opracować narzędzie obliczeniowe, które będzie publicznie dostępne i bezpłatne i zagwarantuje dostępność danych wyjściowych. Na etapie opracowywania należy zapewnić konsultacje społeczne, w tym konsultacje z zainteresowanymi stronami oraz organizacjami społeczeństwa obywatelskiego, w szczególności działającymi w obszarze klimatu.

Or. en

Poprawka 106
Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(26a) Biorąc pod uwagę istniejące praktyki, takie jak uproszczony kalkulator emisji gazów cieplarnianych amerykańskiej Agencji Ochrony Środowiska^{62a}, aby ułatwić wdrożenie niniejszego rozporządzenia przez MŚP, ograniczyć złożoność obliczeń oraz zmniejszyć obciążenia administracyjne i finansowe dla MŚP, Komisja powinna opracować uproszczone narzędzie obliczeniowe do ustalania danych

wyjściowych o nazwie
„CountGHG4SMEs”.

62a

<https://www.epa.gov/climateleadership/simplified-ghg-emissions-calculator>

Or. en

Poprawka 107
Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(26b) „CountGHG4SMEs” powinno składać się z elektronicznych arkuszy kalkulacyjnych Excel wraz z towarzyszącymi im wytycznymi z opisem poszczególnych kroków. Dokument z wytycznymi powinien zawierać: przegląd protokołu wraz z informacjami na temat sektora, źródeł i procesów, które obejmuje; co najmniej jedno podejście do określania emisji CO₂ i innych gazów cieplarnianych, wytyczne odnoszące się do gromadzenia danych dotyczących działalności i wyboru odpowiednich wskaźników emisji; prawdopodobne źródła emisji i ich zakresy (specyficzne dla danego sektora).

Or. en

Poprawka 108
Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(26c) Komisja powinna udostępnić MŚP narzędzie „CountGHG4SME” bezpłatnie, w formie łatwej w użyciu i łatwo dostępnej online na określonej platformie UE. Narzędzie to powinno zwiększać świadomość i zachęcać do wykorzystywania danych pierwotnych do obliczania emisji gazów cieplarnianych.

Or. en

Poprawka 109

Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 27

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(27) Właściwie zaprojektowany system weryfikacji zgodności danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych ujawnianych na rynku oraz podstawowych procesów obliczeniowych z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu powinien znacznie zwiększyć zaufanie do wiarygodności i dokładności tych danych. Podmioty, które pomyślnie przeszły *obowiązkową* ocenę zgodności, powinny być uprawnione do uzyskania dowodu zgodności powszechnie uznawanego w całej Unii. W przypadku uwzględnienia danych pierwotnych dowód zgodności powinien to potwierdzać. *Udział danych pierwotnych każdego rodzaju, w stosownych przypadkach zdezagregowanych według elementu łańcucha transportowego, wskazuje się obok danych wyjściowych jako istotną informację dla użytkownika na temat wiarygodności obliczeń, w szczególności w celu zachęcania* do gromadzenia i wykorzystywania danych pierwotnych przez każdy podmiot, którego dotyczą przepisy określone w niniejszym rozporządzeniu.

Poprawka 110
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(28) **Aby zagwarantować równe warunki działania, duże przedsiębiorstwa powinny wymagać weryfikacji zgodności od partnerów w łańcuchu wartości i pomagać im w razie potrzeby w poprawie jakości danych, w szczególności MŚP, którym zleciły podwykonawstwo.**

Poprawka 111
Silvia Modig, Elena Kountoura

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję

(28) Obciążenie administracyjne związane z weryfikacją może być nieproporcjonalne w przypadku mniejszych przedsiębiorstw, dlatego należy go unikać. W tym celu MŚP powinny być zwolnione z wymogów związanych z weryfikacją, chyba że przedsiębiorstwa te chcą uzyskać odpowiedni dowód zgodności. **Duże przedsiębiorstwa powinny ponadto uwzględniać zasadę**

Poprawka

(28) Obciążenie administracyjne związane z weryfikacją może być nieproporcjonalne w przypadku mniejszych przedsiębiorstw, dlatego należy go unikać. W tym celu MŚP powinny być zwolnione z wymogów związanych z weryfikacją, chyba że przedsiębiorstwa te chcą uzyskać odpowiedni dowód zgodności **lub świadczą usługi transportowe jako podwykonawcy**

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

większych podmiotów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia.

Or. en

Poprawka 112
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(28a) Komisja powinna zapewnić MŚP odpowiednie wytyczne dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia, w szczególności faktycznych obliczeń, między innymi za pomocą ukierunkowanych wytycznych. Większy podmiot zlecający podwykonawstwo MŚP powinien również wziąć na siebie odpowiedzialność w tym zakresie. Ponadto aby zminimalizować i stopniowo wprowadzać wszelkie dodatkowe obciążenia administracyjne, MŚP mogłyby zostać tymczasowo zwolnione z niektórych aspektów, takich jak wykorzystanie danych pierwotnych, chociaż powinny one nadal podlegać weryfikacji w celu zapewnienia wiarygodności danych wyjściowych i równych warunków działania dla wszystkich. W tym sensie w kwestii stosowania niniejszego rozporządzenia można by przewidzieć system etapowy, w ramach którego początkowo stosowanie opierałoby się na dobrowolnej zgodzie zainteresowanych podmiotów, a następnie stałoby się obowiązkowe dla wszystkich przewoźników.

Or. en

Poprawka 113

Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(28a) Rozliczanie emisji gazów cieplarnianych oparte na danych pierwotnych może przyczynić się do ujawnienia ilości zużytego paliwa lub energii, która jest związana z zadaniami określonych klientów, a zatem emisje mogą być odwrotnie przeliczone na koszty operacyjne. Szczególnie w sektorze transportu towarowego wpływa to negatywnie na siłę negocjacyjną MŚP. Dlatego też duże przedsiębiorstwa nie powinny mieć możliwości żądania od partnerów łańcucha wartości, w szczególności MŚP, aby emisje gazów cieplarnianych opierały się na danych pierwotnych.

Or. en

**Poprawka 114
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 29**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

(29) W przypadku gdy weryfikacja informacji na temat danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych jest zorganizowana zgodnie z zasadami szczegółowymi określonymi w innych przepisach Unii, w tym w rozporządzeniu w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego wdrożonym przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, **lub w przypadku rozliczania**

równoważny sposób, pod warunkiem że ocena weryfikacyjna jest przeprowadzana zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia.

emisji gazów innych niż CO₂ w lotnictwie na podstawie rozporządzenia (UE) 2023/2405 („rozporządzenie w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego”) i rozporządzenia (UE) 2015/757 („rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji”), zasady te traktuje się w równoważny sposób, pod warunkiem że ocena weryfikacyjna jest przeprowadzana zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia.

Or. en

Poprawka 115

Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(29) W przypadku gdy **gromadzenie**, weryfikacja **i rozpowszechnianie** informacji na temat danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych jest zorganizowana zgodnie z zasadami szczegółowymi określonymi w innych przepisach Unii, w tym w rozporządzeniu **(UE) 2023/2405** w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego **i ustanowienia systemu oznakowania ekologicznego**, zasady te traktuje się w równoważny sposób,

Or. en

Poprawka 116

Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 29 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(29a) Aby zapewnić właściwe przyjęcie i wdrożenie niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie powinny przyczynić się do jego egzekwowania, również poprzez ustanowienie systemu sankcji. Sankcje finansowe powinny być proporcjonalne i odstraszające oraz uwzględniać m.in. wszelkie powtarzające się przypadki zaniechania obowiązków obliczeniowych i informacyjnych lub dostarczenia nierzetelnych informacji przez zainteresowane podmioty. Ustalone kwoty minimalne lub maksymalne nie powinny w żaden sposób zachęcać do nieprzestrzegania przepisów.

Or. en

Poprawka 117

Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 30**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(30) W celu umożliwienia skutecznego funkcjonowania niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do oceny i wyłączenia niektórych elementów metodyki referencyjnej, składania wniosków do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego, ustanowienia zasad przeprowadzania kontroli jakości technicznej zewnętrznych baz danych

(30) W celu umożliwienia skutecznego funkcjonowania niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do ***metodyki obliczania emisji w całym cyklu życia związanych z budową infrastruktury wykorzystywanej przez pojazd oraz emisji związanych z produkcją, utrzymaniem i wycofaniem pojazdu z eksploatacji***, oceny i wyłączenia niektórych elementów metodyki

zawierających wartości standardowe, dostosowania wskaźników na potrzeby danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych oraz ustanowienia dalszych metod i kryteriów akredytacji jednostek oceniających zgodność. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁶². W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

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

referencyjnej, ustanowienia zasad przeprowadzania kontroli jakości technicznej zewnętrznych baz danych zawierających wartości standardowe, dostosowania wskaźników na potrzeby danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych oraz ustanowienia dalszych metod i kryteriów akredytacji jednostek oceniających zgodność. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁶². W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

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

Or. en

Poprawka 118
Silvia Modig, Elena Kountoura

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 33

Tekst proponowany przez Komisję

(33) Zgodnie z zasadą proporcjonalności

Poprawka

(33) Zgodnie z zasadą proporcjonalności

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

konieczne i stosowne jest przyjęcie przepisów dotyczących rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, aby osiągnąć podstawowy cel, jakim jest zachęcanie przedsiębiorstw i klientów do **udzielania zamówień publicznych o mniejszym śladzie węglowym i** zmiany zachowań służącej ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, **w szczególności w przypadku zakupów dokonywanych w całości lub częściowo ze środków publicznych**, dzięki upowszechnianiu i wykorzystywaniu porównywalnych i wiarygodnych danych dotyczących tych emisji. Niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia założonych celów, zgodnie z art. 5 ust. 4 Traktatu o Unii Europejskiej,

Or. en

Poprawka 119 **Nicola Danti**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Motyw 33 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(33a) Oceniając niniejsze rozporządzenie, Komisja powinna zbadać, czy konieczne i wykonalne jest włączenie do metodyki obliczania emisji gazów cieplarnianych procesów związanych z budową, utrzymaniem i złomowaniem pojazdów, a także urządzeń przeladunkowych i urządzeń ułatwiających dostęp. Włączenie to ma na celu ustanowienie kompleksowego, opartego na cyklu życia podejścia do emisji gazów cieplarnianych, zgodnego z podejściem bazującym na pełnym śladzie węglowym, przedstawionym w białej księdze z 2011 r. w sprawie transportu oraz w kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności

z grudnia 2020 r. To kompleksowe podejście wymaga rozliczania emisji w całym cyklu życia, w tym na wyższych szczeblach łańcucha i emisji po zakończeniu eksploatacji.

Or. en