



**EVROPSKÁ UNIE**

**EVROPSKÝ PARLAMENT**

**RADA**

---

**Štrasburk 29. dubna 2026  
(OR. en)**

**2023/0266(COD)  
LEX 2512**

**PE-CONS 22/26**

**TRANS 215  
CLIMA 190  
CODEC 651**

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY  
O ZAPOČÍTÁVÁNÍ EMISÍ SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ Z DOPRAVNÍCH SLUŽEB**

# NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2026/...

ze dne 29. dubna 2026

o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 a čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>1</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>2</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> Úř. věst. C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj>.

<sup>2</sup> Úř. věst. C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

<sup>3</sup> Postoj Evropského parlamentu ze dne 10. dubna 2024 (Úř. věst. C, C/2025/1313, 13.3.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1313/oj>) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 26. února 2026 [(Úř. věst. ...)/(dosud nezveřejněný v Úředním věstníku)]. Postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podpora úsilí o lepší udržitelnost a účinnost dopravního systému Unie je nezbytným předpokladem pro udržení stabilní cesty k dosažení klimatické neutrality nejpozději do roku 2050, přičemž se zároveň náležitě zohlední potřeba zajistit spravedlivou a inkluzivní transformaci, zachovat trvalý růst a posílit konkurenceschopnost evropského odvětví.

- (2) Započítávání emisí skleníkových plynů se používá v různých hospodářských odvětvích – včetně dopravy – ke kvantifikaci údajů o emisích skleníkových plynů v důsledku konkrétních aktivit veřejných orgánů, podniků a spotřebitelů. Lepší informace o výkonnosti dopravních služeb jsou mocným nástrojem, který vytváří vhodné pobídky pro uživatele dopravy k tomu, aby činili udržitelnější rozhodnutí, ovlivňuje podnikatelská rozhodnutí provozovatelů dopravy, organizátorů dopravních služeb a provozovatelů uzlů a snižuje emise skleníkových plynů subjektů provádějících veřejné zakázky. Srovnatelné a spolehlivé údaje o emisích skleníkových plynů jsou základním požadovaným předpokladem pro vytvoření těchto pobídek, a tím i pro pobídku změny chování veřejných orgánů, podniků i spotřebitelů, s cílem přispět k cílům sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 nazvaného „Zelená dohoda pro Evropu“ v oblasti dopravy a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119<sup>4</sup>. Toto nařízení spolu s dalšími právními akty nebo iniciativami Unie, včetně směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/825<sup>5</sup>, představuje jedno z opatření přijatých Uníí na cestě k ekologické transformaci.

---

<sup>4</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

<sup>5</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/825 ze dne 28. února 2024, kterou se mění směrnice 2005/29/ES a 2011/83/EU, pokud jde o posílení postavení spotřebitelů v rámci zelené transformace prostřednictvím lepší ochrany před nekalými praktikami a prostřednictvím poskytování lepších informací (Úř. věst. L, 2024/825, 6.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/825/oj>).

- (3) Navzdory rostoucímu zájmu zúčastněných stran v dopravě je celková míra zavádění započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb stále omezená. Ve většině případů uživatelé dopravy nezískávají přesné informace o výkonnosti dopravních služeb a provozovatelé dopravy, organizátoři dopravních služeb a provozovatelé uzlů své emise nevypočítávají a nezveřejňují. Nepřiměřeně nízká míra zavádění započítávání emisí skleníkových plynů je pozorována zejména u mikropodniků a malých a středních podniků (dále jen „malé a střední podniky“), které představují převážnou většinu podniků nabízejících dopravní služby na vnitřním trhu. Malé a střední podniky ve skutečnosti čelí neúměrně větší finanční a administrativní zátěži, pokud se rozhodnou vypočítat emise skleníkových plynů ze svých dopravních služeb.
- (4) Komise ve své bílé knize ze dne 28. března 2011 nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ představuje vizi budoucnosti dopravního systému Unie a definuje politický program pro řešení budoucích výzev v oblasti dopravy, zejména potřeby zachovat a rozvíjet mobilitu a výrazně snížit emise skleníkových plynů z dopravy a logistických operací.

- (5) Komise ve svém sdělení ze dne 9. prosince 2020 nazvaném „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ odkazuje na pobídky k výběru nejudržitelnějších možností dopravy v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi nimi. Mezi uvedené pobídky patří vytvoření evropského rámce pro harmonizované měření emisí skleníkových plynů z dopravy a logistiky na základě celosvětově uznávaných norem, což by pak mohlo podnikům a koncovým uživatelům poskytovat odhad uhlíkové stopy jejich rozhodnutí a zvýšit poptávku konečných uživatelů a spotřebitelů po volbě udržitelnějších řešení v oblasti dopravy a mobility a zároveň se vyhnout lakování nazeleno („greenwashing“).
- (6) Skleníkové plyny související s dopravou a logistikou jsou vypouštěny během provozu vozidla, provozu dopravních a logistických uzlů, výroby příslušných nosičů energie, výroby a skončení životnosti vozidla, jakož i během výstavby a údržby dopravní infrastruktury.

- (7) Proto je vhodné stanovit harmonizovaná pravidla pro započítávání emisí skleníkových plynů ze služeb nákladní a osobní dopravy, aby bylo možné získat srovnatelné údaje o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb a aby se zamezilo zavádějícím informacím o jejich výkonnosti, které vyplývají z možnosti volby mezi různými metodami výpočtu emisí a vstupními údaji. Tato harmonizovaná pravidla by měla zajistit rovné podmínky pro subjekty Unie působící v oblasti dopravy a uzlů a subjekty ze třetích zemí působící v oblasti dopravy a uzlů, jakož i mezi jednotlivými druhy dopravy, segmenty a vnitrostátními dopravními sítěmi. Stanovení harmonizovaných pravidel by také mělo přispět k vytvoření pobídek ke změně chování veřejných orgánů, podniků a spotřebitelů s cílem snížit emise skleníkových plynů z dopravních služeb prostřednictvím zavádění a využívání srovnatelných a spolehlivých údajů o emisích skleníkových plynů.
- (8) Toto nařízení by mělo poskytnout referenční rámec pro výpočet a zveřejňování emisí skleníkových plynů na smluvním nebo dobrovolném základě pro komerční účely nebo v případech, kdy tento výpočet a zveřejňování vyžadují platné právní předpisy Unie nebo vnitrostátní právní předpisy. Tento rámec by měl usnadnit další opatření ke snižování emisí, která by mohla být dále realizována orgány veřejné správy a daným odvětvím, včetně případů, kdy se v dopravních smlouvách stanoví doložky o transparentnosti týkající se skleníkových plynů, kdy se cestujícím nebo zákazníkům poskytují informace o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb nebo kdy se stanoví kritéria v oblasti klimatu pro postupy zelených veřejných zakázek.

- (9) Navzdory přínosům plynoucím ze zvýšené transparentnosti ohledně výkonnosti dopravních služeb by povinné uplatňování tohoto nařízení na všechny subjekty působící v oblasti dopravy a uzlů, které nabízejí dopravní služby na vnitřním trhu, bylo nepřiměřené a vedlo by k nadměrným nákladům a zátěži. Toto nařízení by se proto mělo vztahovat pouze na ty subjekty, které se rozhodnou vypočítávat a zveřejňovat informace o emisích skleníkových plynů ze služeb nákladní nebo osobní dopravy, které začínají nebo končí na území Unie, nebo jsou k tomu vázány jinými relevantními legislativními i nelegislativními režimy. To tedy zahrnuje služby, jejichž místo původu nebo určení se nachází ve třetí zemi. V zájmu zajištění toho, aby byly zohledněny všechny relevantní dopravní služby a aby byly zaručeny rovné podmínky mezi subjekty Unie působícími v oblasti dopravy a uzlů a subjekty ze třetích zemí působícími v oblasti dopravy a uzlů, by se toto nařízení mělo vztahovat na dopravní služby začínající a končící mimo území Unie, jež však mají zastávku v Unii za účelem nástupu nebo výstupu cestujících nebo nakládky či vykládky nákladu.

- (10) Toto nařízení by se mělo vztahovat na subjekty, které vypočítávají a zveřejňují emise skleníkových plynů z dopravních služeb, zejména na provozovatele dopravy, organizátory dopravních služeb a provozovatele uzlů, jakož i na přepravce reprezentující specifickou kategorii uživatelů dopravy, kteří objednávají dopravní služby pro přepravu svého nákladu na určená místa nebo z určených míst a kteří by v závislosti na situaci mohli rovněž převzít úlohu provozovatele dopravy, organizátora dopravních služeb nebo zprostředkovatele údajů. Vývojáři externích výpočetních nástrojů, vývojáři databází třetích stran a subjekty posuzování shody, které poskytují podpůrné služby pro výpočet nebo ověřování údajů o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb, by měli být v příslušných případech vázáni zvláštními pravidly týkajícími se certifikace externích výpočetních nástrojů, technické kontroly kvality standardních hodnot intenzity emisí skleníkových plynů, jakož i ověřovacích činností a akreditačních postupů. Toto nařízení by se mělo vztahovat i na zprostředkovatele údajů, kteří vypočítávají a zveřejňují informace o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb. Pokud zprostředkovatelé údajů pouze získají nebo zkombinují výstupní údaje o emisích skleníkových plynů a poté tyto výstupní údaje zveřejní, měli by být vázáni pouze relevantními pravidly týkajícími se sdělování a transparentnosti zveřejňovaných údajů o emisích skleníkových plynů, aby byla zajištěna srovnatelnost těchto výstupních údajů na trhu.

- (11) Výpočet a zveřejňování emisí skleníkových plynů podle tohoto nařízení by se měly provádět rozčleněným způsobem na úrovni dopravních služeb v souladu s metodikou pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb uvedenou v tomto nařízení. Toto nařízení by se proto nemělo použít v případech, kdy se výpočet a zveřejňování emisí skleníkových plynů provádí v agregované podobě. To zahrnuje situace, kdy povinné zveřejňování informací týkajících se životního prostředí pro účely podávání zpráv o udržitelnosti a sestavování environmentálních účtů pro statistické účely vyplývá z jiných právních aktů Unie, jako jsou akty stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 691/2011<sup>6</sup> a ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2464<sup>7</sup>. Naopak by mělo být možné využívat informace získané na základě tohoto nařízení s cílem přispět k vypracování konsolidovaných zpráv o emisích požadovaných podle jiných použitelných právních předpisů Unie, pokud jsou příslušné metodiky a shromážděné údaje dostatečně slučitelné.

---

<sup>6</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 691/2011 ze dne 6. července 2011 o evropských environmentálních hospodářských účtech (Úř. věst. L 192, 22.7.2011, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/691/oj>).

<sup>7</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2464 ze dne 14. prosince 2022, kterou se mění nařízení (EU) č. 537/2014, směrnice 2004/109/ES, směrnice 2006/43/ES a směrnice 2013/34/EU, pokud jde o podávání zpráv podniků o udržitelnosti (Úř. věst. L 322, 16.12.2022, s. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2464/oj>).

- (12) Jedním z klíčových aspektů harmonizovaného rámce Unie stanoveného tímto nařízením je správná metodika výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb. Tato metodika by měla zajistit, aby výpočty emisí prováděné v rámci celého dopravního řetězce poskytovaly srovnatelné a přesné údaje o emisích skleníkových plynů, a to na základě jednotného souboru metodických kroků. Metodika by také měla přiměřeně zohledňovat potřeby dopravního trhu, aby se zamezilo zbytečné složitosti, nadměrné zátěži a nákladům, zejména pro malé a střední podniky, a měla by být pro zúčastněné strany proveditelná.
- (13) Společnou metodikou pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb podle tohoto nařízení by měla být norma EN ISO 14083:2023 – Skleníkové plyny – Kvantifikace a vykazování emisí skleníkových plynů pocházejících z operací dopravního řetězce (dále jen „norma EN ISO“), kterou zveřejnil Evropský výbor pro normalizaci v dubnu 2023. Prosazování jejího uplatňování v Unii posiluje mezinárodní kompatibilitu započítávání emisí skleníkových plynů a umožňuje další globální sladění používané metodiky. Podle analýzy Komise se norma EN ISO ukázala jako nejrelevantnější a nejpřiměřenější standard při řešení cílů tohoto nařízení, včetně rychlejšího zavádění na trhu a srovnatelnosti údajů emisí skleníkových plynů. Výpočet emisí skleníkových plynů se provádí na základě koncepce „od vrtu po kola“, která zahrnuje emise skleníkových plynů vznikající při poskytování energie a při používání vozidel během dopravních činností a provozu v uzlu.

- (14) Komise je ve spolupráci s Evropským výborem pro normalizaci a vnitrostátními normalizačními orgány členských států odhodlána zajistit plný přístup k tomuto nařízení.
- (15) Obecně se má za to, že emise během životního cyklu zahrnují emise skleníkových plynů „od vrtu po kola“ a emise z výroby, údržby a likvidace vozidel, jakož i případně emise související s dopravní infrastrukturou, jak je stanoveno v doporučení Komise (EU) 2021/2279<sup>8</sup>. Posouzení životního cyklu však může vést k vysokým nákladům na provádění a vystavit subjekty v oblasti dopravy a uzlů složitému započítávání, zejména pokud jde o emise související s dopravní infrastrukturou. Z důvodů proporcionality a rozsahu by toto nařízení nemělo vyžadovat používání posouzení životního cyklu bez posouzení provedeného Komisí. Aby zůstal pro účely tohoto nařízení zachován odkaz na celosvětově uznávané normy, měl by navíc pokrok dosažený v rámci Mezinárodní organizace pro normalizaci být jako součást tohoto posouzení uveden v hodnocení tohoto nařízení, které provede Komise.

---

<sup>8</sup> Doporučení Komise (EU) 2021/2279 ze dne 15. prosince 2021 o používání metod stanovení environmentální stopy pro měření a sdělování environmentálního profilu životního cyklu produktů a organizací (Úř. věst. L 471, 30.12.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2021/2279/oj>).

- (16) Je třeba věnovat pozornost tomu, aby nedocházelo k odchýlování od zvolených metodických variant normy EN ISO s cílem zamezit nesrovnalostem při výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb na trhu, zejména v kontextu mezinárodních dopravních řetězců. Je však vhodné, aby Komise posoudila potřebu případné úpravy normy EN ISO z hlediska politik Unie, včetně připravovaných právních předpisů. Pokud z posouzení Komise vyplýne, že změna normy nebo její složky představuje zjevné riziko neslučitelnosti s cíli tohoto nařízení nebo s jinými platnými právními předpisy Unie, zejména s nařízením (EU) 2021/1119, měla by Komise přijmout nezbytné akty v přenesené pravomoci, aby použití dané změny zakázala. Pokud z uvedeného posouzení vyplýne riziko, že by změna normy nebo její složky mohla způsobit nepřiměřenou nerovnováhu při výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb v určitých segmentech trhu nebo vést k nesouladu mezi uvedenou normou a cíli tohoto nařízení nebo cíli jiných platných právních předpisů Unie, měla by mít Komise možnost přijmout nezbytné prováděcí akty, aby požádala Evropský výbor pro normalizaci o odpovídající revizi normy.
- (17) Aby se předešlo šíření nepřesných informací na trhu, může být nutné vyjasnit společnou metodiku, pokud jde o parametry a předpoklady, které jsou relevantní s ohledem na emise skleníkových plynů, používané pro výpočet emisí skleníkových plynů před poskytnutím služby. Totéž platí pro další relevantní technické parametry související s přiřazováním emisí skleníkových plynů nebo agregací datových prvků, pokud použití uvedených parametrů není v dané společné metodice výslovně objasněno.

- (18) K výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb lze použít různé typy vstupních údajů, včetně primárních a sekundárních údajů. Používání primárních údajů vede k nejspolehlivějším a nejpřesnějším výsledkům, a proto by mělo být upřednostněno stanovení postupného zavádění těchto primárních údajů do postupů výpočtu emisí skleníkových plynů. Primární údaje mohou být pro některé zúčastněné strany, zejména pro malé a střední podniky, nedostupné nebo nepřiměřeně nákladné. Proto by mělo být za jasných podmínek povoleno používání sekundárních údajů. V zájmu přesnějšího započítávání emisí skleníkových plynů by však členský stát měl mít možnost stanovit, že používání primárních údajů je u dopravních činností na jeho území povinné pro subjekty v oblasti dopravy a uzlů, jejichž počet zaměstnanců překračuje určitou prahovou hodnotu stanovenou vnitrostátními právními předpisy, pokud daná dopravní služba začíná i končí na jeho území. Aby nebyly omezeny mezinárodní dopravní služby a rozvoj malých a středních podniků, neměly by členské státy tento požadavek uplatňovat na přeshraniční dopravní činnosti včetně tranzitní dopravy přes své území ani na malé a střední podniky.
- (19) Aniž jsou dotčena pravidla státní podpory, měly by členské státy mít možnost zavést pobídky administrativní, finanční nebo provozní povahy s cílem stimulovat používání primárních údajů.

- (20) Pokud jde o sekundární údaje, emise skleníkových plynů z dopravní služby je možné vypočítat pomocí standardních hodnot nebo modelovaných údajů. Standardní hodnoty by měly být stanoveny a modelované údaje by měly být vypracovány a aktualizovány neutrálním a objektivním způsobem na základě důvěryhodných zdrojů a odpovídajících parametrů. Databáze by neměly obsahovat standardní hodnoty, které vedou ke strukturálnímu podhodnocení výsledných emisí skleníkových plynů ve srovnání se známými hodnotami u srovnatelných služeb v reálném provozu. V takových případech by databáze třetích stran neměly po provedení technické kontroly kvality obdržet kladné posouzení.
- (21) Měla by být vytvořena základní unijní databáze se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů (dále jen „základní unijní databáze“), aby se zlepšila srovnatelnost údajů o emisích skleníkových plynů získaných při uplatňování tohoto nařízení. Tato základní unijní databáze by měla být dostatečně podrobná a měla by odrážet odvětvová, regionální a vnitrostátní specifika v celé Unii a měla by pro každý druh dopravy obsahovat samostatné tabulky. Komise by měla zajistit, aby byla základní unijní databáze pravidelně aktualizována, přičemž potřebu její aktualizace by měla posoudit alespoň jednou ročně. Údaje z námořní dopravy by se měly odvozovat z databáze „THETIS-MRV“ a případně by se měly doplnit o další zdroje informací, jako je databáze FuelEU. Vzhledem k odvětvovým, regionálním a vnitrostátním zvláštnostem uvedených standardních hodnot v celé Unii by však měly být povoleny další relevantní databáze a soubory údajů vedené třetími stranami pod podmínkou, že se podrobí technické kontrole kvality na úrovni Unie.

- (22) Při stanovování intenzity emisí skleníkových plynů z dopravní služby se vyžadují emisní faktory skleníkových plynů pro nosiče energie v dopravě, aby bylo možné odvodit odhady emisí skleníkových plynů odrážející množství energie použité z hlediska koncepce „od vrtu po kola“. Měla by proto být vytvořena ústřední unijní databáze standardních hodnot pro emisní faktory skleníkových plynů (dále jen „ústřední unijní databáze“) nosičů energie v dopravě, aby byla zaručena srovnatelnost a kvalita vstupních údajů.
- (23) Při kvantifikaci emisí souvisejících s využíváním elektřiny by měl být podporován přístup založený na lokalitě, pokud jsou pro jednotlivé členské státy k dispozici aktuální a přesné hodnoty intenzity emisí. Ve vhodném případě lze použít tržní přístup, a to pokud je dostatečně rozvinutý a pokud jsou splněny podmínky stanovené v příloze J normy EN ISO.
- (24) Základní unijní databáze a ústřední unijní databáze by měly v náležitých případech obsahovat standardní hodnoty dohodnuté Unií nebo v zájmu Unie na mezinárodní úrovni, jsou-li takové hodnoty k dispozici. Vzhledem k odvětvovým, regionálním a vnitrostátním zvláštnostem v celé Unii by základní unijní databáze a ústřední unijní databáze měly zohledňovat typy vozidel a nosiče energie v dopravě, které se v Unii obvykle používají, ať již v některých, nebo ve všech členských státech. Základní unijní databáze i ústřední unijní databáze by měly rovněž zohledňovat jedinečná specifika různých členských států.

- (25) Vývoj a údržbu základní unijní databáze a ústřední unijní databáze, jakož i technickou kontrolu kvality databází a souborů údajů vedených třetími stranami by měl provádět neutrální příslušný subjekt působící na úrovni Unie. Vzhledem ke své působnosti je nejlépe způsobilá poskytnout nezbytnou technickou pomoc pro řádné provádění relevantních ustanovení tohoto nařízení Evropská agentura pro životní prostředí. V případě potřeby by se tato práce měla mimo jiné opírat o příspěvky jiných odvětvových unijních orgánů a měla by jimi být v souladu s právními předpisy Unie podporována. V případě potřeby by členské státy měly mít možnost poskytnout Komisi dodatečné a dobrovolné vstupy.
- (26) Mělo by být možné používat modelované údaje, pokud jsou založeny na modelu vytvořeném v souladu se společnou metodikou a případně dalšími ustanoveními týkajícími se používání sekundárních údajů a výpočetních nástrojů stanovenými v tomto nařízení.

- (27) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757<sup>9</sup> vyžaduje shromažďování, měření, výpočet a roční vykazování emisí skleníkových plynů pocházejících z lodí a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES<sup>10</sup> vyžaduje shromažďování, měření, výpočet a roční vykazování emisí skleníkových plynů z letadel. Nařízení (EU) 2015/757 a směrnice 2003/87/ES do určité míry doplňují toto nařízení, zejména pokud jde o vytváření údajů o spotřebovaném palivu jako vstupu pro kvantifikaci emisí z dopravních služeb, překonané vzdálenosti nebo množství přepraveného nákladu. Mělo by být rovněž možné používat vstupní údaje pro generování údajů o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb, které pocházejí z provádění jiných legislativních rámců, jako jsou nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631<sup>11</sup>,

---

<sup>9</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

<sup>10</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

<sup>11</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

(EU) 2019/1242<sup>12</sup>, (EU) 2023/1805<sup>13</sup> nebo (EU) 2023/2405<sup>14</sup>. Vzhledem k tomu, že je vhodné, aby se ve všech relevantních právních aktech Unie v oblasti dopravy odkazovalo na společnou normu, měla by Komise usilovat o zajištění slučitelnosti a souladu tohoto nařízení se stávajícími právními akty Unie a s budoucími iniciativami. Komise by měla zejména usilovat o to, aby se v rámci nadcházejících iniciativ a veškerých sekundárních právních předpisů vyžadovalo, aby bylo jakékoli rozčleněné započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb založeno na společné metodice uvedené v tomto nařízení.

- (28) Za účelem usnadnění přesného shromažďování údajů, následných výpočtů a používání primárních údajů malými a středními podniky by v souvislosti s veškerými nadcházejícími legislativními návrhy týkajícími se přístupu k údajům o vozidlech mělo být zvaženo poskytnutí přístupu k palubním údajům.

---

<sup>12</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

<sup>13</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1805 ze dne 13. září 2023 o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

<sup>14</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2405 ze dne 18. října 2023 o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu (Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU) (Úř. věst. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

- (29) Aby se usnadnilo provádění tohoto nařízení a omezila se složitost výpočtů a současně se snížila administrativní a finanční zátěž, měla by Komise poskytnout zjednodušený, bezplatný, veřejně přístupný a snadno použitelný online výpočetní nástroj, který bude určen pro provozovatele dopravy, kteří jsou malými a středními podniky. Výpočetní nástroj by měl být vyvinut v souladu se společnou metodikou stanovenou v tomto nařízení, tak aby jeho používání zajišťovalo správnost provedeného výpočtu. Měl by usnadnit výpočty založené na primárních údajích a umožnit používání relevantních sekundárních údajů, včetně emisních faktorů skleníkových plynů, a jsou-li k dispozici, standardních hodnot intenzity emisí skleníkových plynů odvozených z databází uznaných podle tohoto nařízení. Měl by být doplněn návodem, který pomůže při provádění tohoto nařízení a vysvětlí, jak výpočetní nástroj funguje. Výpočetní nástroj by měl být pravidelně aktualizován. Měl by řešit nedostatek údajů v informačním řetězci, podporovat jednotné započítávání emisí skleníkových plynů u nejtýpějších dopravních služeb, zvýšit transparentnost a srovnatelnost údajů a přispět ke zvyšování povědomí a ke stimulaci zavádění výpočtu emisí skleníkových plynů podle tohoto nařízení.
- (30) Je vhodné stanovit společnou metriku pro vyjádření výstupních údajů o emisích skleníkových plynů, která je základem pro srovnatelnost uvedených údajů a která umožňuje účinné srovnávání různých dopravních služeb. Společná metrika by také měla umožnit jasné sdělení ze strany poskytovatele údajů a přesné chápání uvedeného sdělení ze strany příjemce údajů.

- (31) Veškeré rozčleněné informace o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb, které jsou sdělovány třetí straně pro obchodní nebo regulační účely v souladu s tímto nařízením, by měly nezbytně a zřetelně obsahovat výstupní údaje stanovené podle zvláštních pravidel pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb, která jsou stanovena tímto nařízením. V relevantních případech lze doplnit další datové prvky, které slouží k jiným účelům, než které jsou vymezeny v tomto nařízení.
- (32) Zveřejňování informací o emisích skleníkových plynů před poskytnutím dopravní služby má zásadní význam pro podporu informovaného rozhodování veřejných orgánů, podniků a spotřebitelů a ovlivňuje zadávání veřejných zakázek veřejnými orgány a podnikatelská rozhodnutí subjektů v oblasti dopravy a uzlů, které na trhu tyto dopravní služby poskytují a organizují. Proto by informace o emisích skleníkových plynů souvisejících s konkrétní dopravní službou měly být zveřejňovány, kdykoli je to možné, před poskytnutím dopravní služby. Mělo by však být možné informace o emisích skleníkových plynů zveřejnit po poskytnutí dopravní služby, a to zejména v případech, kdy komunikace mezi podniky vyžaduje podrobnější úroveň informací, zejména v souvislosti s logistickými řetězci a subdodavatelskými smluvními vztahy, nebo pro účely použití primárních údajů.

- (33) K prokázání souladu s požadavky stanovenými v tomto nařízení by měli být subjekty v oblasti dopravy a uzlů a zprostředkovatelé údajů, kteří vypočítávají a zveřejňují výstupní údaje o emisích skleníkových plynů z dopravní služby, schopni poskytnout důkazy, jimiž by výstupní údaje doložili. Tyto důkazy by měly být poskytnuty v souladu s pravidly pro podávání zpráv na úrovni dopravní služby stanovenými normou EN ISO a měly by být k dispozici na žádost příslušného orgánu, například soudu, nebo jiné třetí strany, pokud je to požadováno na základě zvláštních právních nebo smluvních povinností.
- (34) Pokud se nepoužijí zvláštní ujednání, neměl by být zprostředkovatel údajů, který shromažďuje informace o emisích skleníkových plynů z dopravní služby od subjektů v oblasti dopravy nebo uzlů nebo jiných příslušných fyzických nebo právnických osob a zveřejňuje je na trhu, považován za odpovědného, pokud tyto informace porušují některý z požadavků stanovených v tomto nařízení, které se týkají výpočtu a ověřování emisí skleníkových plynů z dopravních služeb a certifikace výpočetních nástrojů. Zprostředkovatel údajů by však měl usilovat o to, aby se zamezilo zveřejňování nepřesných nebo nesprávných informací, a měl by dodržovat pravidla stanovená v tomto nařízení týkající se výstupních údajů o emisích skleníkových plynů, sdělování a transparentnosti. Kromě toho by měl zprostředkovatel údajů uvést zdroj uvedených informací, aby bylo možné určit dotčeného poskytovatele informací.

- (35) Externí výpočetní nástroje, které jsou poskytovány na trhu třetí stranou pro širší komerční i nekomerční využití, mohou započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb usnadnit, a podpořit tak jeho zavádění u širších skupin zúčastněných stran. Externí výpočetní nástroje by měly být certifikovány, aby bylo zaručeno, že splňují požadavky stanovené tímto nařízením, zejména pokud jde o používání společné metodiky a vhodného souboru vstupních údajů.

- (36) Správně koncipovaný systém pro ověřování souladu výstupních údajů o emisích skleníkových plynů zveřejňovaných na trhu a základních postupů výpočtu s požadavky stanovenými v tomto nařízení by měl podstatně zvýšit důvěru ve spolehlivost a přesnost uvedených údajů. Konkrétně by měl stanovit podrobné podmínky pro ověřování, a to bez ohledu na to, zda se jedná o jednorázovou nebo linkovou dopravu, včetně přiměřené četnosti kontrol, a procesní ujednání s náležitým přihlédnutím k povaze a rozsahu dotčených dopravních služeb a k nutnosti zamezit nepřiměřené administrativní zátěži. Subjekty v oblasti dopravy a uzlů a zprostředkovatelé údajů, kteří se úspěšně podrobili posuzování shody, by měli být oprávněni získat doklad o shodě, který by byl obecně uznáván v celé Unii. Pokud byly zahrnuty primární údaje, mělo by být zahrnutí těchto údajů v dokladu o shodě potvrzeno, zejména proto, aby se motivovalo ke shromažďování a používání primárních údajů všemi subjekty, jichž se toto nařízení týká. Ověřování výstupních údajů by mělo zahrnovat srovnatelnost těchto výstupních údajů, a to i ve vztahu k výpočtu vzdálenosti, v souvislosti s nímž by měly být zkontrolovány odchylky od ortodromické vzdálenosti a nejkratší proveditelné vzdálenosti z hlediska jejich souladu s normou EN ISO.

- (37) Administrativní zátěž spojená s ověřováním by mohla být pro menší podniky nepřiměřená, a proto by se jí mělo zamezit. Za tím účelem by měly být malé a střední podniky od požadavků souvisejících s ověřováním osvobozeny, ledaže si tyto podniky přejí získat doklad o shodě. Kromě toho by velké podniky měly zohlednit zásadu proporcionality, když zvažují, že budou požadovat ověření shody od partnerů v hodnotovém řetězci, zejména od malých a středních podniků.

- (38) Právní akty Unie v odvětví dopravy již stanoví pravidla pro požadavky na ověřování emisí, zejména nařízení (EU) 2015/757 a (EU) 2023/1805 pro námořní odvětví a směrnice 2003/87/ES pro odvětví letectví. V zájmu snížení administrativní zátěže by ověřovatelé akreditovaní podle těchto aktů měli být považováni za akreditované podle tohoto nařízení k provádění ověřovacích činností v relevantním odvětví, v němž působí, za předpokladu, že informují určené vnitrostátní orgány o svém záměru provádět tyto činnosti rovněž podle tohoto nařízení. Subjekty posuzování shody by měly být nezávislými a kvalifikovanými právními subjekty, jež budou akreditovány vnitrostátními akreditačními orgány zřízenými v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008<sup>15</sup>. Nařízení (ES) č. 765/2008 o akreditaci subjektů posuzování shody se použije horizontálně, a to i na ověřovatele akreditované podle nařízení (EU) 2015/757 a (EU) 2023/1805 a směrnice 2003/87/ES a na subjekty posuzování shody akreditované podle tohoto nařízení. Nařízení (ES) č. 765/2008 se vztahuje rovněž na situace, kdy mají vnitrostátní akreditační orgány pravomoc přijmout vhodná opatření, pokud subjekt posuzování shody již není způsobilý provádět konkrétní činnost posuzování shody nebo závažným způsobem porušil své povinnosti.

---

<sup>15</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/765/oj>).

- (39) Pokud již byly rozčleněné výstupní údaje o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb ověřeny v souladu se zvláštními pravidly stanovenými jinými právními akty Unie, v případě námořního odvětví včetně nařízení (EU) 2015/757 a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě nebo nařízení (EU) 2023/1805 a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě a v případě odvětví letectví směrnice 2003/87/ES a prováděcích aktů přijatých na jejím základě, měly by být dotčené údaje považovány za ověřené podle tohoto nařízení.

- (40) Aby bylo umožněno efektivní fungování tohoto nařízení, a s cílem doplnit je v případě potřeby o doplňující pravidla, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o posouzení změny normy EN ISO a zákaz uplatňování budoucích změn, bude-li to třeba, posouzení a vyloučení některých prvků společné metodiky, přizpůsobení společné metriky pro výstupní údaje o emisích skleníkových plynů a stanovení dalších metod a kritérií pro akreditaci subjektů posuzování shody. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů<sup>16</sup>. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

---

<sup>16</sup> Interinstitucionální dohoda mezi Evropským parlamentem, Radou Evropské unie a Evropskou komisí o zdokonalení tvorby právních předpisů (Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinstit/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj)).

- (41) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o stanovení podrobných ustanovení týkajících se žádostí předložených Evropskému výboru pro normalizaci ohledně revize normy EN ISO, vyjasnění společné metodiky, stanovení pravidel a podmínek pro provádění technické kontroly kvality databází třetích stran, zřízení výpočetního nástroje EU, certifikaci externích výpočetních nástrojů a ověřování výstupních údajů. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (42) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž pobízet veřejné subjekty, podniky a spotřebitele ke změně chování s cílem snížit emise skleníkových plynů z dopravních služeb prostřednictvím zavádění a využívání srovnatelných a spolehlivých údajů o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb, nemůže být uspokojivě dosaženo členskými státy, aniž by hrozilo zavedení administrativních překážek na vnitřním trhu, které by znamenaly dodatečné náklady a administrativní zátěž pro příslušná odvětví, ale spíše jej, z důvodu harmonizačního účinku společné metodiky pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb stanovené v tomto nařízení, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení uvedeného cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

# Kapitola I

## Obecná ustanovení

### *Článek 1*

#### *Předmět a oblast působnosti*

Toto nařízení stanoví pravidla pro započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb, které začínají nebo končí na území Unie, pokud se na smluvním nebo dobrovolném základě pro komerční účely vypočítávají a zveřejňují rozčleněné informace o těchto emisích nebo pokud tento výpočet a zveřejňování vyžadují platné právní předpisy Unie nebo vnitrostátní právní předpisy.

Toto nařízení se vztahuje na:

- a) provozovatele dopravy, organizátory dopravních služeb a provozovatele uzlů;
- b) zprostředkovatele údajů;
- c) vývojáře výpočetních nástrojů;
- d) vývojáře databází třetích stran a
- e) subjekty posuzování shody.

## Článek 2

### Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „skleníkovým plynem“ plynná složka atmosféry, přírodní i antropogenní, která absorbuje a emituje záření o specifických vlnových délkách ve spektru infračerveného záření emitovaného zemským povrchem, atmosférou a mraky;
- 2) „emisí skleníkových plynů“ uvolňování skleníkových plynů do atmosféry vyjádřené hmotností ekvivalentu oxidu uhličitého;
- 3) „započítáváním emisí skleníkových plynů“ činnosti prováděné za účelem kvantifikace emisí skleníkových plynů prostřednictvím měření a výpočtů a používané pro vykazování těchto emisí;
- 4) „dopravní službou“ doprava nákladu nebo cestujícího z místa původu do místa určení; dopravní služba může zahrnovat jeden nebo více článků dopravního řetězce, které vyžadují dopravní činnosti nebo provoz v uzlu;
- 5) „dopravní činností“ provoz vozidla za účelem dopravy osob nebo nákladu;
- 6) „provozem v uzlu“ provoz za účelem přepravy nákladu nebo cestujících přes uzly;

- 7) „dopravním řetězcem“ sled dopravních prvků souvisejících s nákladem nebo cestujícím (skupinou cestujících), které dohromady tvoří jeho (jejich) pohyb z místa původu do místa určení;
- 8) „článkem dopravního řetězce“ úsek dopravního řetězce, v jehož rámci je náklad nebo cestující (skupina cestujících) přepravován jedním vozidlem nebo projíždí jedním uzlem;
- 9) „primárními údaji“ kvantifikovaná hodnota procesu nebo aktivity získaná z přímého měření nebo z výpočtu založeného na přímém měření;
- 10) „sekundárními údaji“ buď modelované údaje, nebo standardní hodnoty, které nesplňují požadavky na primární údaje, včetně údajů z databází a zveřejněné literatury, standardních hodnot pro emisní faktory skleníkových plynů z národních inventur, vypočtených údajů, odhadů nebo jiných reprezentativních údajů a údajů získaných z postupů nebo odhadů týkajících se podobných služeb;
- 11) „organizátorem dopravních služeb“ subjekt, který poskytuje dopravní služby, v jejichž rámci je provozování některých prvků dopravního řetězce zadáno jednomu nebo více subdodavatelům, kteří je provozují;
- 12) „provozovatelem dopravy“ subjekt, který provádí dopravní činnosti zahrnující nákladní či osobní dopravu, nebo obojí;
- 13) „provozovatelem uzlu“ subjekt, který zajišťuje provoz v uzlu zahrnující nákladní nebo osobní dopravu;

- 14) „subjekty v oblasti dopravy a uzlů“ organizátor dopravních služeb, provozovatel dopravy a provozovatel uzlu;
- 15) „zprostředkovatelem údajů“ právnická nebo fyzická osoba, která poskytuje informace o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb, které začínají nebo končí na území Unie, ale sama tyto služby neposkytuje ani neorganizuje;
- 16) „malými a středními podniky“ mikropodniky, malé podniky a střední podniky ve smyslu doporučení Komise 2003/361/ES<sup>18</sup>;
- 17) „standardní hodnotou“ hodnota sekundárních údajů ze zveřejněného zdroje, která je v případě chybějících primárních nebo modelovaných údajů brána jako standardní;
- 18) „nosičem energie“ látka nebo jev, který lze použít ke konání mechanické práce nebo výrobě tepla nebo k ovládní chemických nebo fyzikálních procesů;
- 19) „modelovanými údaji“ sekundární údaje stanovené pomocí modelu, který zohledňuje primární údaje nebo parametry, které jsou relevantní s ohledem na emise skleníkových plynů z dopravní činnosti nebo provozu v uzlu, a to i pomocí modelu stanoveného prostřednictvím výpočetního nástroje;

---

<sup>18</sup> Doporučení Komise 2003/361/ES ze dne 6. května 2003 o definici mikropodniků a malých a středních podniků (Úř. věst. L 124, 20.5.2003, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- 20) „výstupními údaji“ rozčleněné údaje o emisích skleníkových plynů z dopravní služby stanovené pomocí společné metodiky a vstupních údajů stanovených tímto nařízením;
- 21) „vozidlem“ prostředek pro dopravu osob nebo zboží, či obojího, ve všech druzích dopravy;
- 22) „aktivitou s emisí skleníkového plynu“ aktivita, která vede k emisi skleníkového plynu;
- 23) „údaji o aktivitě s emisí skleníkového plynu“ kvantitativní měření aktivity s emisí skleníkového plynu;
- 24) „intenzitou emisí skleníkových plynů“ koeficient vztahující dopravní aktivitu nebo aktivitu dopravního uzlu k emisi skleníkového plynu;
- 25) „emisním faktorem skleníkového plynu“ koeficient vztahující údaje o aktivitě s emisí skleníkového plynu k emisi skleníkového plynu;
- 26) „emisemi skleníkových plynů ,od vrtu po kola““ emise reprezentující dopad skleníkových plynů, jež vyplývá z používání vozidel a provozu dopravních uzlů a z poskytování energie pro tyto služby;
- 27) „výpočetním nástrojem“ aplikace, model nebo software umožňující automatický výpočet emisí skleníkových plynů z dopravní služby;

- 28) „externím výpočetním nástrojem“ výpočetní nástroj, který na trhu pro široké komerční nebo nekomerční použití poskytuje třetí strana;
- 29) „ekvivalentem oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>e)“ jednotka pro porovnání radiačního účinku skleníkového plynu s radiačním účinkem oxidu uhličitého;
- 30) „subjektem posuzování shody“ subjekt posuzování shody ve smyslu čl. 2 bodu 13 nařízení (ES) č. 765/2008.

## **Kapitola II**

### **Společná metodika**

#### *Článek 3*

##### *Společná metodika výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb*

1. Emise skleníkových plynů z dopravních služeb se vypočítají na základě společné metodiky ve smyslu normy EN ISO 14083:2023 – Skleníkové plyny – Kvantifikace a vykazování emisí skleníkových plynů z operací dopravního řetězce (dále jen „norma EN ISO“), v platném znění, jak je uvedeno v této kapitole.
2. Do ... [36 měsíců ode dne použitelnosti tohoto nařízení] posoudí Komise potřebu úpravy kterékoli složky normy EN ISO.

3. Komise může z vlastního podnětu nebo na žádost členského státu zahájit kontrolu souladu s cílem posoudit jakoukoli změnu normy EN ISO.
4. Odchylně od odstavce 1 tohoto článku přijme Komise akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 tohoto nařízení, jimiž doplní toto nařízení určením změn normy EN ISO nebo jejích složek uvedených v odstavci 2 tohoto článku, které vytvářejí zjevné riziko neslučitelnosti s cíli tohoto nařízení a s jinými použitelnými právními předpisy Unie, zejména s nařízením (EU) 2021/1119, a které se proto nepoužijí.
5. Komisi je svěřena pravomoc přijímat prováděcí akty, jimiž i na základě výsledku posouzení uvedeného v odstavci 2 tohoto článku a kontroly souladu uvedené v odstavci 3 tohoto článku požádá Evropský výbor pro normalizaci o revizi normy EN ISO. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 18 odst. 2.

6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat prováděcí akty, jimiž se stanoví podrobná pravidla vyjasňující společnou metodiku uvedenou v odstavci 1 tohoto článku a zajišťující její jednotné provádění na trhu, pokud jde o přístup k určování vhodných parametrů pro výpočet emisí skleníkových plynů, které jsou relevantní s ohledem na emise, před poskytnutím dopravní služby, a případně stanovení dalších technických parametrů souvisejících s přiřazováním emisí skleníkových plynů nebo agregací datových prvků, které nejsou v uvedené společné metodice výslovně vysvětleny. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 18 odst. 2.

## **Kapitola III**

### **Vstupní údaje a jejich zdroje**

#### *Článek 4*

##### *Používání primárních a sekundárních údajů*

1. Subjekty v oblasti dopravy a uzlů a zprostředkovatelé údajů upřednostní pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb používání primárních údajů.

Členský stát může stanovit, že používání primárních údajů je u dopravních činností na jeho území povinné pro subjekty v oblasti dopravy a uzlů, jejichž počet zaměstnanců překračuje konkrétní prahovou hodnotu stanovenou vnitrostátními právními předpisy, pokud daná dopravní služba na jeho území začíná i končí. Členský stát neuplatňuje tento požadavek na přeshraniční dopravní činnosti, včetně tranzitní dopravy přes své území, ani na malé a střední podniky.

2. Aniž jsou dotčena pravidla státní podpory, mohou členské státy zavést správní, finanční nebo provozní pobídky s cílem stimulovat používání primárních údajů.
3. Používání sekundárních údajů pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravní služby je povoleno za těchto podmínek:
  - a) pokud jsou standardní hodnoty intenzity emisí skleníkových plynů odvozeny z(e):
    - i) základní unijní databáze se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů (dále jen „základní unijní databáze“) uvedené v článku 5 nebo
    - ii) databázi a souborů údajů se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů vedených třetími stranami v souladu s článkem 6;
  - b) pokud jsou standardní hodnoty pro emisní faktory skleníkových plynů pro nosiče energie v dopravě odvozeny z ústřední unijní databáze se standardními hodnotami pro emisní faktory skleníkových plynů (dále jen „ústřední unijní databáze“) uvedené v článku 7;
  - c) pokud se modelované údaje opírají o model vytvořený v souladu se společnou metodikou uvedenou v čl. 3 odst. 1 a případně s podmínkami pro použití sekundárních údajů stanovenými v písmenech a) a b) tohoto odstavce a s ustanoveními týkajícími se použití výpočetních nástrojů stanovenými v člácích 8 a 11.

Pokud subjekty v oblasti dopravy a uzlů provádějí výpočet emisí skleníkových plynů ex ante konkrétní dopravní služby, mohou v souladu se společnou metodikou použít standardní hodnoty intenzity emisí skleníkových plynů stanovené na základě primárních údajů z dopravní služby podobných vlastností provedené stejnými subjekty v roce předcházejícím výpočtu ex ante.

4. Pokud subjekty v oblasti dopravy a uzlů a zprostředkovatelé údajů používají jako vstupní údaje primární údaje, které již byly použity jako základ pro stanovení výstupních údajů, které byly ověřeny podle jiných právních aktů Unie akreditovaným subjektem uvedeným v článku 16, nevyžaduje se ověření uvedené v čl. 12 odst. 1, které by se týkalo zdrojů vstupních údajů použitých pro výpočet podle čl. 13 odst. 2 písm. b).
5. Při výpočtu emisí skleníkových plynů ze spotřebované elektřiny se subjekty v oblasti dopravy a uzlů a zprostředkovatelé údajů mohou rozhodnout použít namísto sekundárních údajů založených na určitém místě tržní přístup, pokud jsou splněny podmínky stanovené v příloze J normy EN ISO.

## Článek 5

### *Základní unijní databáze se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů*

1. Komise s technickou pomocí Evropské agentury pro životní prostředí a v případě potřeby s dodatečnými a dobrovolnými vstupy od členských států do... [42 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] vytvoří základní unijní databázi. Komise se vynasnaží zahrnout do základní unijní databáze standardní hodnoty intenzity emisí skleníkových plynů pro typy vozidel obvykle používané v Unii, ať již v některých, nebo ve všech členských státech.
2. Základní unijní databáze v náležitých případech obsahuje standardní hodnoty intenzity emisí skleníkových plynů dohodnuté Uníí nebo v zájmu Unie na mezinárodní úrovni, jsou-li takové údaje k dispozici.
3. Základní unijní databáze obsahuje samostatnou tabulku pro každý druh dopravy, zejména pro standardní hodnoty intenzity emisí skleníkových plynů z námořní dopravy. Údaje z námořní dopravy se odvozují z databáze „THETIS-MRV“ a případně se doplní o další zdroje informací, jako je databáze FuelEU zřízená podle čl. 19 odst. 1 nařízení (EU) 2023/1805.

4. Při vypracovávání standardních hodnot intenzity emisí skleníkových plynů Komise:
- a) uplatní přístup založený na určitém místě stanovený ve společné metodice uvedené v čl. 3 odst. 1 a případně zohlední jedinečná specifika různých členských států;
  - b) zohlední emisní faktory skleníkových plynů, které byly stanoveny v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001<sup>19</sup>.
5. Komise s technickou pomocí Evropské agentury pro životní prostředí zajistí údržbu, pravidelnou aktualizaci, neustálý rozvoj a náležitou úroveň zabezpečení základní unijní databáze podle odstavce 1 a zohlední vývoj nejmodernějších technologií v odvětví dopravy a jakékoli nové metodické přístupy k výpočtu emisí skleníkových plynů. Komise zajistí slučitelnost a soulad základní unijní databáze se stávajícími právními akty Unie. Komise alespoň jednou ročně posoudí, zda je třeba základní unijní databázi aktualizovat.

---

<sup>19</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

Při každé aktualizaci standardních hodnot intenzity emisí skleníkových plynů obsažených v základní unijní databázi Komise bez zbytečného odkladu zajistí, aby byly tyto aktualizované standardní hodnoty zveřejněny. Subjekty v oblasti dopravy a uzlů a zprostředkovatelé údajů použijí nejnovější dostupné údaje k výpočtu a zveřejnění svých informací o emisích skleníkových plynů do 18 měsíců ode dne, kdy byla aktualizace zveřejněna.

Povinnost používat aktualizované standardní hodnoty uvedená v druhém pododstavci se vztahuje pouze na nové výstupní údaje, které jsou vypočteny a zveřejněny po aktualizaci, aniž by byla vyžadována zpětná revize již zveřejněných informací.

6. Přístup k základní unijní databázi za účelem nahlížení do standardních hodnot intenzity emisí skleníkových plynů nebo jejich používání je veřejnosti poskytován bezplatně a ve všech úředních jazycích orgánů Unie.

#### *Článek 6*

##### *Databáze a soubory údajů se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů vedené třetími stranami*

1. Vývojář databáze nebo souboru údajů třetí strany předloží Komisi žádost o technickou kontrolu kvality standardních hodnot intenzity emisí skleníkových plynů obsažených v uvedené databázi nebo souboru údajů. Komise s technickou pomocí Evropské agentury pro životní prostředí tuto žádost posoudí provedením technické kontroly kvality v souladu se společnou metodikou uvedenou v čl. 3 odst. 1.

2. Pro účely odvození sekundárních údajů v souladu s čl. 4 odst. 3 písm. a) bodem ii) se použijí pouze databáze a soubory údajů třetích stran se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů, které byly podle odstavce 1 tohoto článku posouzeny kladně. Komise zveřejní a vede aktualizovaný seznam databází se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů vedených třetími stranami, které získaly kladné posouzení. Tento aktuální seznam je přístupný veřejnosti na speciálních internetových stránkách.
3. Povinnost technické kontroly kvality stanovená v odstavci 1 se použije od ... [12 měsíců ode dne použitelnosti tohoto nařízení]. Kladné posouzení podle odstavce 2 je platné po dobu dvou let.
4. Do ...[48 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise prováděcí akty, jimiž stanoví podrobná pravidla a podmínky pro provádění technické kontroly kvality podle odstavce 1 tohoto článku a podmínky pro kladné posouzení podle odstavce 2 tohoto článku. Prováděcí akty stanoví časový rámec, v němž mají být technické kontroly kvality provedeny. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 18 odst. 2.

## Článek 7

### *Ústřední unijní databáze se standardními hodnotami pro emisní faktory skleníkových plynů*

1. Komise s technickou pomocí Evropské agentury pro životní prostředí a v případě potřeby s dodatečnými a dobrovolnými vstupy od členských států, příslušných zúčastněných stran a dalších odvětvových subjektů Unie do ... [24 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] vytvoří ústřední unijní databázi. Komise se vynasnaží zahrnout do ústřední unijní databáze standardní hodnoty pro emisní faktory skleníkových plynů pro nosiče energie v dopravě obvykle používané v Unii, ať již v některých, nebo ve všech členských státech.
2. Při vypracovávání standardních hodnot pro emisní faktory skleníkových plynů použije Komise přístup založený na určitém místě stanovený ve společné metodice uvedené v čl. 3 odst. 1 a případně zohlední jedinečná specifika v různých členských státech.

Aniž je dotčen první pododstavec tohoto odstavce, Komise zohlední emisní faktory skleníkových plynů, které byly stanoveny v souladu se směrnicí (EU) 2018/2001.

3. Ústřední unijní databáze v náležitých případech obsahuje standardní hodnoty pro emisní faktory skleníkových plynů dohodnuté Unií nebo v zájmu Unie na mezinárodní úrovni, jsou-li takové hodnoty k dispozici.

4. Komise s technickou pomocí Evropské agentury pro životní prostředí zajistí údržbu, pravidelnou aktualizaci, neustálý rozvoj a náležitou úroveň zabezpečení ústřední unijní databáze podle odstavce 1 tohoto článku, přičemž zohlední potřebu úprav jakékoli složky normy podle čl. 3 odst. 1, vývoj nejmodernějších technologií v odvětví dopravy a nové metodické přístupy k výpočtu emisí skleníkových plynů. Komise zajistí slučitelnost a soulad ústřední unijní databáze se stávajícími právními akty Unie.

Při každé aktualizaci standardních hodnot pro emisní faktory skleníkových plynů obsažených v ústřední unijní databázi Komise bez zbytečného odkladu zajistí, aby byly tyto aktualizované hodnoty zveřejněny. Subjekty v oblasti dopravy a uzlů a zprostředkovatelé údajů použijí nejnovější dostupné údaje k výpočtu a zveřejnění svých informací o emisích skleníkových plynů do 18 měsíců ode dne, kdy byla aktualizace zveřejněna.

Povinnost používat aktualizované standardní hodnoty uvedená v druhém pododstavci se vztahuje pouze na nové výstupní údaje, které mají být vypočteny a zveřejněny po aktualizaci, aniž by byla vyžadována zpětná revize již zveřejněných informací.

5. Přístup k ústřední unijní databázi za účelem nahlížení do standardních hodnot pro emisní faktory skleníkových plynů pro nosiče energie v dopravě nebo jejich používání je veřejnosti poskytován bezplatně a ve všech úředních jazycích orgánů Unie.

*Článek 8*  
*Výpočetní nástroj EU*

1. Do... [48 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise prováděcí akty s cílem zajistit, aby byl provozovatelům dopravy veřejně přístupný uživatelsky vstřícný, bezplatný a zjednodušený výpočetní nástroj EU usnadňující výpočty na základě primárních údajů a umožňující použití emisních faktorů skleníkových plynů a, jsou-li k dispozici a jsou-li relevantní, standardních hodnot intenzity emisí skleníkových plynů v souladu s čl. 4 odst. 3 písm. a) a b), a tento nástroj byl navržen tak, aby podporoval zejména provozovatele dopravy, kteří jsou malými a středními podniky. Tento výpočetní nástroj EU se pravidelně aktualizuje. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 18 odst. 2.
2. Pokud provozovatelé dopravy používají ke stanovení výstupních údajů výpočetní nástroj EU, nevyžaduje se ověření uvedené v čl. 12 odst. 1, které by se týkalo správnosti provedeného výpočtu podle čl. 13 odst. 2 písm. c).
3. S cílem podpořit široké uplatňování normy EN ISO provozovateli dopravy, a zejména malými a středními podniky, je k výpočetnímu nástroji EU přiložen návod, který malým a středním podnikům pomůže při provádění tohoto nařízení a jasně vysvětlí, jak používat funkce výpočetního nástroje EU. Tento návod je k dispozici ve všech úředních jazycích orgánů Unie.

## Kapitola IV

### Výstupní údaje a transparentnost

#### Článek 9

##### *Stanovení výstupních údajů o emisích skleníkových plynů z dopravní služby*

1. Výstupní údaje se stanoví pomocí společné metodiky a vstupních údajů v souladu s články 3 až 7.
2. Výstupní údaje lze stanovit pomocí výpočetních nástrojů. Externí výpočetní nástroje splňují požadavky stanovené v článku 11.
3. Výstupní údaje se skládají alespoň z celkové hmotnosti ekvivalentu oxidu uhličitého (CO<sub>2e</sub>) na dopravní službu a v souvislosti s typem příslušné dopravní služby nejméně z jedné z těchto společných metrik:
  - a) hmotnosti CO<sub>2e</sub> na tunokilometr nebo ekvivalentů pro nákladní dopravu;
  - b) hmotnosti CO<sub>2e</sub> na tunu nebo ekvivalentů pro propustnost uzlu nákladní dopravy;
  - c) hmotnosti CO<sub>2e</sub> na osobokilometr nebo ekvivalentů pro osobní dopravu;
  - d) hmotnosti CO<sub>2e</sub> na cestujícího nebo ekvivalentů pro propustnost uzlu osobní dopravy.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 17 akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění tohoto nařízení o seznam společných metrik pro výstupní údaje podle odstavce 3 tohoto článku.

### *Článek 10*

#### *Sdělování a transparentnost*

1. Subjekty v oblasti dopravy a uzlů a zprostředkovatelé údajů zveřejní výstupní údaje jasným a jednoznačným způsobem, a kdykoli je to možné, před poskytnutím dopravní služby nebo uzavřením smlouvy. Pokud subjekty v oblasti dopravy a uzlů a zprostředkovatelé údajů zveřejňují výstupní údaje, uvedou ve sdělení, které toto zveřejnění doprovází, prohlášení: „Emise skleníkových plynů vypočtené v souladu s nařízením (EU) 2026/...“<sup>+</sup>, a to alespoň v jednom z úředních jazyků orgánů Unie, a je-li to možné, rovněž v úředním jazyce členského státu, na jehož území je služba poskytována.
2. Subjekty v oblasti dopravy a uzlů a zprostředkovatelé údajů se mohou rozhodnout viditelně zobrazovat tyto informace:
- a) zda jejich údaje podléhají ověření uvedenému v čl. 12 odst. 1;
  - b) zda pro své výpočty výstupních údajů použily výhradně primární údaje;
  - c) zda použily výpočetní nástroj EU uvedený v článku 8.

---

<sup>+</sup> Úř. věst.: vložte prosím do textu číslo nařízení obsaženého v dokumentu PE-CONS 22/26 (2023/0266(COD)).

3. Pokud výstupní údaje získává a zveřejňuje zprostředkovatel údajů, jenž nevypočítává emise na základě samostatných ujednání, použije se odstavec 1 tohoto článku a čl. 9 odst. 3. Při zveřejňování výstupních údajů uvede zprostředkovatel údajů odkaz na zdroj těchto výstupních údajů.
4. V případě používání primárních údajů jsou subjekty v oblasti dopravy a uzlů a zprostředkovatelé údajů oprávněni sdělit tuto skutečnost jakékoli třetí straně, za předpokladu, že použití primárních údajů bylo konstatováno v souladu s postupem ověřování stanoveným v člancích 12 a 13.
5. Subjekty v oblasti dopravy a uzlů a zprostředkovatelé údajů, kteří vypočítávají emise skleníkových plynů, musí být schopni poskytnout důkazy dokládající, jak byly výstupní údaje stanoveny. Tyto důkazy se poskytují v souladu se společnou metodikou uvedenou v čl. 3 odst. 1 a
  - a) slouží jako podklad pro ověřování prováděné v souladu s články 12 a 13;
  - b) zpřístupní se na žádost příslušného orgánu určeného podle unijního nebo vnitrostátního práva nebo jiné třetí strany, pokud se na ni vztahují samostatné právní nebo smluvní povinnosti;

- c) pokud se provádí ověření v souladu s články 12 a 13, obsahují odkaz na doklad o shodě uvedený v čl. 13 odst. 6 a kontaktní údaje subjektu posuzování shody, který doklad o shodě vypracoval;
  - d) pokud jsou výstupní údaje stanoveny pomocí externího výpočetního nástroje uvedeného v čl. 9 odst. 2, obsahují odkaz na tento výpočetní nástroj.
6. Výstupní údaje a důkazy uvedené v odstavci 5 se vyhotovují jasným a jednoznačným způsobem alespoň v jednom z úředních jazyků orgánů Unie. Pokud je to možné, jsou k dispozici ve formě internetového odkazu, QR kódu nebo rovnocenného prostředku.
7. Osobní údaje se zpracovávají v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679<sup>20</sup>.
8. Každý příjemce výstupních údajů a důkazů uvedených v odstavci 5 přijme opatření k zajištění důvěrnosti příslušných obchodních údajů, které jsou zpracovávány a sdělovány v souladu s tímto nařízením, a zajistí, aby k takovým výstupním údajům a důkazům bylo možné přistupovat, zpracovávat je a sdělovat pouze v případě, že je to povoleno.

---

<sup>20</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1, [ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj)).

## **Kapitola V**

### **Doplňková opatření**

#### *Článek 11*

#### *Certifikace externích výpočetních nástrojů*

1. Externí výpočetní nástroje jsou certifikovány subjektem posuzování shody uvedeným v článku 14.
2. Vývojáři externích výpočetních nástrojů předloží žádost subjektu posuzování shody uvedenému v článku 14, který posoudí soulad externího výpočetního nástroje s požadavky stanovenými v člancích 3 až 9. Je-li posouzení kladné, vydá subjekt posuzování shody certifikát shody externího výpočetního nástroje s tímto nařízením. Certifikát je platný po dobu dvou let. Je-li posouzení záporné, poskytne subjekt posuzování shody žadateli odůvodnění záporného posouzení.
3. Dotčený subjekt posuzování shody vede aktualizovaný seznam externích výpočetních nástrojů, které certifikoval a kterým certifikaci omezil, pozastavil nebo odňal. Uvedený seznam zveřejní na svých internetových stránkách a adresu daných stránek neprodleně sdělí Komisi.

4. Komise na svých oficiálních internetových stránkách zveřejní snadno přístupný seznam všech externích výpočetních nástrojů, které jsou certifikovány v souladu s odstavci 1 a 2, a také odkaz na internetové stránky uvedené v odstavci 3.
5. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví pravidla pro certifikaci externích výpočetních nástrojů a pro související certifikáty shody, včetně pravidel pro omezení, obnovení, pozastavení a odnětí certifikace. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 18 odst. 2.

## **Kapitola VI**

### **Ověřování údajů o emisích skleníkových plynů a výpočtů**

#### *Článek 12*

##### *Rozsah ověřování*

1. Soulad výstupních údajů uvedených v článku 9 s požadavky stanovenými v člancích 3 až 9 ověří subjekt posuzování shody uvedený v článku 14.

2. Odstavec 1 se použije na subjekty v oblasti dopravy a uzlů a na zprostředkovatele údajů, kteří vypočítávají emise, s výjimkou malých a středních podniků. Malé a střední podniky se mohou podrobit ověření podle tohoto nařízení na vlastní žádost.

### *Článek 13*

#### *Ověřovací činnosti*

1. Subjekt posuzování shody uvedený v článku 14 ověří spolehlivost, důvěryhodnost, soudržnost a přesnost výstupních údajů zveřejněných subjekty v oblasti dopravy a uzlů zprostředkovateli údajů, kteří vypočítávají emise.
2. Subjekt posuzování shody ověří soulad výstupních údajů s požadavky stanovenými v článcích 3 až 9 a na základě důkazů uvedených v čl. 10 odst. 5. Toto ověření se týká:
  - a) použité metodiky výpočtu;
  - b) zdrojů vstupních údajů použitých pro výpočet;
  - c) správnosti provedeného výpočtu;
  - d) použité společné metriky.
3. Pokud se používají externí výpočetní nástroje, subjekt posuzování shody zohlední jejich příslušné certifikáty shody uvedené v čl. 11 odst. 2.

4. Pokud se při ověřování zjistí nesprávné výpočty nebo nesoulad s články 3 až 9, subjekt posuzování shody o tom bez zbytečného odkladu informuje dotčené subjekty v oblasti dopravy a uzlů a zprostředkovatele údajů. Tyto subjekty v oblasti dopravy a uzlů a zprostředkovatelé údajů poté opraví výpočet nebo napraví veškerý nesoulad, aby bylo možné ověření dokončit.
5. Subjekty v oblasti dopravy a uzlů a zprostředkovatelé údajů poskytnou subjektu posuzování shody veškeré další informace, které mu umožní provést ověření. Subjekt posuzování shody může během ověřování provádět kontroly k určení spolehlivosti údajů a výpočtů.
6. Po dokončení ověření vypracuje subjekt posuzování shody v příslušných případech doklad o shodě, který potvrzuje, že výstupní údaje splňují odpovídající požadavky stanovené v tomto nařízení, a v němž je upřesněno, zda subjekty v oblasti dopravy a uzlů a zprostředkovatelé údajů používají primární údaje.
7. Dotčený subjekt posuzování shody vypracuje a vede aktualizovaný seznam subjektů v oblasti dopravy a uzlů a zprostředkovatelů údajů, kteří se podrobili ověření podle tohoto článku. Do 31. března každého roku oznámí subjekt posuzování shody uvedený seznam Komisi.

8. Pokud byly výstupní údaje již ověřeny podle jiných právních aktů Unie, které stanoví zvláštní pravidla pro ověřování výstupních údajů a zajišťují soulad s požadavky stanovenými v tomto nařízení, považují se takové údaje za ověřené podle tohoto článku.
9. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví podrobná pravidla pro ověřování výstupních údajů, vhodnou četnost tohoto ověřování a související doklad o shodě. Tato pravidla zahrnují ustanovení týkající se důkazů uvedených v čl. 10 odst. 5 a práv na sdělení spojených s používáním primárních údajů uvedených v čl. 10 odst. 4. Při stanovování těchto pravidel Komise náležitě zohlední objektivní kritéria, včetně povahy a rozsahu dotčené dopravní služby, relativního rizika nesouladu a nutnosti vyhnout se nepřiměřené administrativní zátěži. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 18 odst. 2.

## Kapitola VII

### Akreditace

#### *Článek 14*

#### *Subjekty posuzování shody*

1. Subjekty posuzování shody jsou akreditovány k provádění certifikačních nebo ověřovacích činností uvedených v článcích 11, 12 a 13.
2. Subjekt posuzování shody je nezávislý na subjektech v oblasti dopravy a uzlů a na zprostředkovatelích údajů, kteří žádají o certifikaci nebo ověřování podle článků 11, 12 a 13.
3. Subjekt posuzování shody, jeho vrcholové vedení a pracovníci odpovědní za provádění certifikačních nebo ověřovacích činností se nesmí podílet na žádné činnosti, která by mohla být v rozporu s jejich nezávislým úsudkem nebo integritou ve vztahu k certifikačním nebo ověřovacím činnostem.
4. Subjekt posuzování shody a jeho pracovníci vykonávají certifikační nebo ověřovací činnosti na nejvyšší úrovni profesní bezúhonnosti a požadované odborné způsobilosti a nesmějí být vystaveni žádným tlakům a podnětům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky těchto činností, zejména ze strany osob nebo skupin osob, které mají na výsledcích těchto činností zájem.

5. Subjekt posuzování shody musí mít odborné znalosti, vybavení a infrastrukturu potřebné k provádění certifikačních nebo ověřovacích činností, pro něž byl akreditován.
6. Pracovníci subjektu posuzování shody zachovávají profesní tajemství, pokud jde o veškeré informace získané při provádění certifikačních a ověřovacích činností.
7. Pokud subjekt posuzování shody zadává konkrétní činnosti spojené s certifikací nebo ověřováním subdodavatelům nebo využívá služeb dceřiné společnosti, nese plnou odpovědnost za činnosti prováděné subdodavatelem a dceřinými společnostmi, ať jsou prováděny kdekoli, včetně posouzení a sledování kvalifikace subdodavatele nebo dceřiné společnosti a jimi prováděné práce.

### *Článek 15*

#### *Akreditační postupy*

1. Subjekty posuzování shody uvedené v čl. 14 odst. 1 tohoto nařízení jsou akreditovány vnitrostátním akreditačním orgánem podle nařízení (ES) č. 765/2008.
2. Každý členský stát určí orgán, který vede aktualizovaný seznam akreditovaných subjektů posuzování shody. Tyto určené vnitrostátní orgány příslušné seznamy zpřístupní veřejnosti na oficiálních internetových stránkách veřejné správy. Členský stát může rozhodnout, že tuto povinnost bude vykonávat vnitrostátní akreditační orgán uvedený v odstavci 1.

3. Do 31. března každého roku vnitrostátní akreditační orgán uvedený v odstavci 1 oznámí Komisi seznam akreditovaných subjektů posuzování shody spolu se všemi příslušnými kontaktními údaji.
4. Pokud toto nařízení neobsahuje žádná zvláštní ustanovení týkající se akreditace subjektů posuzování shody, použije se nařízení (ES) č. 765/2008.
5. Aniž je dotčen článek 16, Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 17 akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením dalších metod a kritérií akreditace subjektů posuzování shody.

### *Článek 16*

#### *Ověřování podle jiných právních aktů Unie, včetně odvětví námořní a letecké dopravy*

1. Ověřovatelé akreditovaní podle článku 16 nařízení (EU) 2015/757 a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě nebo podle článku 14 nařízení (EU) 2023/1805 a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě mohou provádět ověřovací činnosti subjektů posuzování shody podle článku 13 tohoto nařízení. Tito ověřovatelé se považují za akreditované podle článků 14 a 15 tohoto nařízení k provádění ověřovacích činností v odvětví námořní dopravy.

2. Ověřovatelé akreditovaní podle článku 15 směrnice 2003/87/ES a prováděcích aktů přijatých na jejím základě mohou provádět ověřovací činnosti subjektů posuzování shody podle článku 13 tohoto nařízení. Tito ověřovatelé se považují za akreditované podle článků 14 a 15 tohoto nařízení k provádění ověřovacích činností v odvětví letecké dopravy.
3. Ověřovatelé uvedení v odstavcích 1 a 2 tohoto článku informují orgán uvedený v čl. 15 odst. 2 o svém záměru provádět ověřovací činnosti subjektů posuzování shody podle tohoto nařízení před provedením svého prvního ověřování podle tohoto nařízení.

## **Kapitola VIII**

### **Akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty**

#### *Článek 17*

##### *Výkon přenesené pravomoci*

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 3 odst. 4, čl. 9 odst. 4 a čl. 15 odst. 5 je svěřena Komisi na dobu neurčitou ode dne ... [datum vstupu tohoto nařízení v platnost].

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 3 odst. 4, čl. 9 odst. 4 a čl. 15 odst. 5 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 3 odst. 4, čl. 9 odst. 4 nebo čl. 15 odst. 5 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

## *Článek 18*

### *Postup projednávání ve výboru*

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

## **Kapitola IX**

### **Závěrečná ustanovení**

## *Článek 19*

### *Hodnocení a zpráva*

Komise provede hodnocení tohoto nařízení s ohledem na cíl, který sleduje, a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o hlavních zjištěních do ... [48 měsíců ode dne použitelnosti tohoto nařízení].

Zpráva uvedená v prvním pododstavci obsahuje:

- a) analýzu důsledků pro subjekty v oblasti dopravy a uzlů a zprostředkovatele údajů, pokud jde o administrativní náklady spojené s prováděním tohoto nařízení;
- b) posouzení toho, jak dále motivovat k používání primárních údajů;

- c) analýzu dopadů povinného požadavku na kvantifikaci a zveřejňování emisí skleníkových plynů v souladu s tímto nařízením, jak se vztahuje na subjekty v oblasti dopravy a uzlů;
- d) posouzení proveditelnosti započítávání znečištění ovzduší způsobeného dopravními službami;
- e) posouzení opatření přijatých k zajištění plné přístupnosti tohoto nařízení;
- f) analýzu toho, jak zprostředkovatelé údajů zveřejňují výstupní údaje podle tohoto nařízení, a možných dopadů tohoto zveřejňování na rozhodnutí veřejných orgánů, podniků a spotřebitelů;
- g) posouzení proveditelnosti doplnění společné metodiky tak, aby zohledňovala rovněž emise skleníkových plynů související s výrobou, údržbou a likvidací vozidel; toto posouzení zahrnuje zprávu o pokroku dosaženém v Mezinárodní organizaci pro normalizaci při vypracovávání celosvětově uznávané normy založené na emisích během životního cyklu.

## Článek 20

### *Vstup v platnost a použitelnost*

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

2. Použije se od ... [54 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost].

Ustanovení čl. 3 odst. 4, 5 a 6, čl. 5 odst. 1, čl. 6 odst. 4, čl. 7 odst. 1, čl. 8 odst. 1 a 3, čl. 9 odst. 4, čl. 11 odst. 5, čl. 13 odst. 9 a čl. 15 odst. 5 se však použijí ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne ...

*Za Evropský parlament*  
*předsedkyně*

*Za Radu*  
*předseda/předsedkyně*