

Brusel 14. července 2023
(OR. en)

11821/23

Interinstitucionální spis:
2023/0266(COD)

TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	12. července 2023
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2023) 441 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2023) 441 final.

Příloha: COM(2023) 441 final



EVROPSKÁ
KOMISE

Ve Štrasburku dne 11.7.2023
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb

(Text s významem pro EHP)

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

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

- Odůvodnění a cíle návrhu

Započítávání emisí skleníkových plynů je opatření používané v různých hospodářských odvětvích ke generování údajů o emisích skleníkových plynů z konkrétních aktivit podniků a jednotlivců. V odvětví dopravy umožňují transparentní informace o emisích z dopravních služeb zákazníkům dobře informovaný výběr a ovlivňují podnikatelská rozhodnutí subjektů, které tyto služby na trhu organizují a poskytují. Zpřístupnění spolehlivých údajů o emisích může podpořit udržitelnost, inovace a změnu chování směrem k udržitelným možnostem dopravy. Přínosy a přidanou hodnotu započítávání emisí dokládají výsledky stávajících systémů monitorování a vykazování emisí v EU i mimo ni¹.

Využití potenciálu započítávání emisí skleníkových plynů v dopravě vyžaduje, aby výpočty, na nichž je započítávání založeno, byly srovnatelné a přesné a aby zohledňovaly specifické vlastnosti konkrétní dopravní služby. Emise by proto měly být kvantifikovány na základě vědecky podloženého, podrobného a harmonizovaného metodického přístupu.

V současné době však žádný všeobecně uznávaný rámec pro započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb² neexistuje. Pro kvantifikaci uvedených emisí si mohou zúčastněné strany v odvětví dopravy vybrat z různých norem, metodik, výpočetních nástrojů a četných databází a souborů údajů se standardními hodnotami emisí. To často vede ke značným rozdílům ve výsledcích, což ohrožuje srovnatelnost údajů o emisích skleníkových plynů na trhu, dále pak dochází k poskytování nepřesných a zavádějících informací o výkonnosti dopravní služby. Hrozí také riziko, že si metodu výpočtu emisí a standardní údaje zvolí jednotlivý subjekt podle toho, co je pro něj výhodnější. To vytváří podmínky pro lakování nazeleno (greenwashing)³ a může uživatele nesprávně motivovat. Všeobecně se uznává, že standardní rámec chybí, což vedlo k několika pokusům odvětví nebo vlád jednotlivých zemí⁴ o jeho vytvoření. Žádná z těchto snah však k harmonizaci metod započítávání emisí skleníkových plynů ani k důslednému využívání údajů o skleníkových plynech na úrovni Unie nevedla.

Odvětví dopravy rovněž považuje za problém nedostatek spolehlivých a srovnatelných informací o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb. 80 % respondentů otevřené veřejné konzultace uznalo šíři tohoto problému a považuje jej za významný nebo velmi významný. Podobné názory byly zaznamenány při analýze odpovědí na výzvu k předložení

¹ V nákladní dopravě jsou to například unijní program [Lean & Green](#) a americký [SmartWay](#).

² Harmonizované statistiky a environmentální účty o emisích skleníkových plynů ze všech hospodářských odvětví včetně dopravy vypracovávají členské státy a poskytují je Komisi podle 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](#)). Uvedené údaje jsou k dispozici na národní úrovni v členění podle klasifikace ekonomických činností NACE Revize 2, což neřeší vhodnou granularitu údajů, která by zmírnila výše uvedený problém.

³ Lakování nazeleno (greenwashing) je praxe, kdy společnosti vytvářejí o svých dopadech nebo přínosech pro životní prostředí falešný pozitivní dojem.

⁴ První specifickou normu pro dopravní služby představil v roce 2012 [Evropský výbor pro normalizaci \(CEN\)](#). Norma CEN EN 16258:2012 stanoví společnou metodiku výpočtu a vykazování spotřeby energie a emisí skleníkových plynů v souvislosti s jakoukoli dopravní službou. Norma EN 16258:2012 významně přispěla k harmonizaci procesů započítávání emisí v dopravě. Nepovažovala se však za dostatečně přesnou k poskytování plně srovnatelných a konzistentních údajů o emisích z různých dopravních služeb. Mezi další příklady iniciativ zaměřených na harmonizaci započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb patří [článek L. 1431-3 francouzského dopravního zákoníku](#) a rámec [Globální rady pro emise z logistiky](#).

faktických podkladů v rámci této iniciativy, cíleného průzkumu mezi zúčastněnými stranami a diskusí na pracovním setkání.

Navzdory rostoucímu zájmu zúčastněných stran v dopravě o údaje o výkonnosti dopravy v oblasti emisí skleníkových plynů je navíc celková míra zavádění započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb stále velmi omezená. Uživatelé dopravních služeb obvykle nezískávají přesné informace o výkonnosti dopravních služeb a organizátoři dopravních služeb, včetně provozovatelů, své emise skleníkových plynů systematicky nevypočítávají. Navíc většina těch, kteří emise vypočítávají, tak obvykle činí na úrovni společnosti nebo vozidla a není schopna generovat údaje o emisích skleníkových plynů z dopravní služby⁵. Pro účinnou podporu a ovlivnění rozhodování uživatelů dopravních služeb je však relevantní pouze typ informací vztahující se k dopravní službě. Odhaduje se, že téměř 600 000 subjektů v odvětví dopravy v EU měří své emise skleníkových plynů (2020), ale pouze 21 660 z nich je měří na rozčleněné úrovni, která je potřebná k získání údajů o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb. To je pouze 1,2 % z přibližně 1,8 milionu subjektů, které samy provozují dopravní činnosti⁶. Nízká míra zavádění započítávání emisí skleníkových plynů je pozorována především u mikropodniků a malých a středních podniků (MSP)⁷, které představují převážnou většinu subjektů působících na dopravním trhu EU.

Nízká míra zavádění započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb byla jako problém zdůrazněna také při různých konzultačních činnostech. V otevřené veřejné konzultaci 45 z 56 organizací (80 %), 61 ze 70 jednotlivců (87 %) a 60 z 65 zákazníků internetových obchodů (92 %) uvedlo, že při plánování/organizaci cesty, přepravy nebo výběru doručení balíku nedostává dostatek informací. Kromě toho 26 z 31 (84 %) respondentů cíleného průzkumu považovalo současnou úroveň zavádění za nízkou nebo velmi nízkou. Pokud jde o započítávání emisí skleníkových plynů, cílený průzkum ukázal, že 78 % respondentů (29 z 37) již nějakým způsobem své emise měří, ale pouze 35 % (9 z 26) z těch, kteří je měří, je měří na úrovni dopravní služby. Toto zjištění však nemusí být plně reprezentativní pro všechny dotčené subjekty, protože skutečný počet společností, které vypočítávají emise skleníkových plynů z dopravních služeb, je zřejmě výrazně nižší.

EU uznala potřebu harmonizovaného metodického rámce pro započítávání emisí z dopravních služeb. V letech 2011–2019 probíhaly dva po sobě jdoucí projekty financované EU – Carbon Footprint of Freight Transport (Uhlíková stopa nákladní dopravy, COFRET)⁸ pod hlavičkou sedmého rámcového programu (7. RP) a Logistics Emissions Accounting & Reduction Network (Síť pro započítávání a snížení emisí z logistiky, LEARN)⁹ v rámci programu Horizont 2020. Tyto projekty se zabývaly vypočítáváním, vykazováním a ověřováním emisí skleníkových plynů z dopravních služeb s cílem vypracovat celosvětovou metodiku. Zmíněné úsilí podpořilo vytvoření a rozvoj rámce Globální rady pro emise z logistiky pod vedením odvětví¹⁰ a zavedlo koordinované opatření na vypracování komplexní a specificky přizpůsobené normy Mezinárodní organizace pro normalizaci (ISO)¹¹. ISO vydala tuto novou

⁵ Ke generování přesných údajů o emisích skleníkových plynů z dopravní služby (zejména v multimodálním dopravním řetězci) je třeba vypočítat emise z každého jednotlivého článku dopravního řetězce (dopravního úseku). Tato úroveň výpočtu vyžaduje specifické údaje a je pro jednotlivé organizace složitější a nákladnější.

⁶ Celkem přibližně 1,8 milionu, (Ecorys a CE Delft (2023)), podpůrná studie posouzení dopadů.

⁷ Doporučení Komise 2003/361/ES ze dne 6. května 2003 o definici mikropodniků, malých a středních podniků (Úř. věst. L 124, 20.5.2003, s. 36).

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

⁹ <https://learnproject.net/>

¹⁰ [Smart Freight Centre \(Inteligentní nákladní centrum\)](#)

¹¹ <https://www.iso.org/home.html>

normu ISO 14083:2023 v březnu 2023. Následně ji CEN přeal jako ekvivalentní evropskou normu EN ISO 14083:2023.

Cílem této iniciativy je překonat překážky, které brání harmonizaci měření a výpočtu emisí skleníkových plynů, a usnadnit jejich zavádění v odvětví dopravy. Stanoví společný regulační rámec pro započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb v celém multimodálním dopravním řetězci, čímž vytváří rovné podmínky pro jednotlivé druhy dopravy, segmenty a vnitrostátní sítě Unie. Zvýšená transparentnost výkonnosti různých služeb by měla vést k tomu, že účastníci trhu budou motivováni ke snižování emisí skleníkových plynů a k zefektivnění a udržitelnosti dopravy.

Toto nařízení nestanoví povinnost vykazovat emise skleníkových plynů. Je koncipováno tak, aby podporovalo další, konkrétní opatření přijatá odvětvím a orgány veřejné správy s cílem usnadnit ekologickou transformaci. Tato opatření zahrnují zavedení doložek o transparentnosti emisí skleníkových plynů ve smlouvách o dopravě, poskytování informací o emisích skleníkových plynů z dané služby cestujícím nebo stanovení kritérií v oblasti klimatu pro postupy zelených veřejných zakázek a programy v oblasti ekologické dopravy. Mohou být prováděna prostřednictvím samostatných, individuálních ujednání, zejména z hlediska vztahu mezi úřadem a podnikem a mezi jednotlivými podniky, avšak vždy musí být v souladu se zvláštními pravidly pro výpočet, dokládání a sdělování emisí skleníkových plynů z dopravních služeb, jak je stanoveno v této iniciativě.

Na tomto místě je třeba také poznamenat, že ačkoli se toto nařízení zabývá emisemi skleníkových plynů „od vrtu po kola“ („well-to-wheel“), které vznikají jak při používání vozidel, tak při poskytování energie vozidlům¹², odvětví dopravy vytváří další nepříznivé účinky. To zahrnuje emise látek znečišťujících ovzduší a hluku a následný dopad na zdraví a životní prostředí. Tyto důsledky do oblasti působnosti navrhované iniciativy nespadají.

Aby iniciativa řádně plnila své cíle, byla rozdělena do sedmi hlavních oblastí politiky, které jsou popsány níže:

- Metodika – vytvoření společné referenční metodiky, která zajistí, že výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb bude v celém odvětví dopravy prováděn standardizovaným způsobem.

Referenční metodika je klíčovou součástí iniciativy, a proto jí byla v přípravných pracích věnována zvláštní pozornost. Byla analyzována řada přístupů, které se liší rozsahem a metodou výpočtu emisí skleníkových plynů a přiřazením emisí dopravním službám. V důsledku toho byla jako v tomto okamžiku nejvhodnější a nejpřiměřenější pro dosažení stanovených cílů vybrána nová norma ISO 14083:2023¹³. Norma ISO 14083:2023 je krokem vpřed směrem ke stanovení společného souboru pravidel a zásad výpočtu emisí skleníkových plynů pro dopravní činnosti, kde se kvantifikace provádí metodou „od vrtu po kola“. Jelikož je tato norma uznávána celosvětově, lze ji použít ke generování údajů o emisích skleníkových plynů pro mezinárodní dopravní řetězce, čímž se vytváří příležitost pro celosvětové sladění.

Na druhou stranu by nařízení mělo zohlednit možný budoucí vývoj normy a mělo by být schopno řešit flexibilitu, která je obsažena v některých jejích složkách. Proto by měly být budoucí revize a změny normy pečlivě sledovány, zkoumány a v odůvodněných případech vyloučeny z oblasti působnosti této iniciativy, aby byl zajištěn soulad referenční metodiky s cíli tohoto nařízení a další použitelnou právní úpravou Unie. Kromě toho by měla být

¹² Pro účely tohoto nařízení se pojem „od vrtu po kola“ vztahuje na všechny druhy dopravy.

¹³ Pro účely tohoto nařízení byla jako referenční metodika použita evropská verze této normy (EN ISO 14083:2023).

zvážena potřeba dalších úprav a vyjasnění, zejména pokud by používání této normy vytvářelo riziko nepřiměřené nerovnováhy vyplývající z výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb v konkrétních segmentech dopravy.

- Vstupní údaje a zdroje – zajištění harmonizovaného přístupu ke vstupním údajům vytvořením pobídek k používání primárních údajů, povolením modelovaných údajů, zvýšením spolehlivosti, dostupnosti a vhodnosti standardních hodnot a zmírněním rozdílů mezi vnitrostátními, regionálními a odvětvovými soubory údajů.

Bez společného přístupu ke vstupním údajům budou výsledky výpočtu emisí skleníkových plynů i nadále nekonzistentní a neporovnatelné, a to i při použití stejné referenční metodiky. Tato otázka byla významným tématem všech konzultačních činností se zúčastněnými stranami. K výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb jsou vyžadovány nebo používány různé typy vstupních údajů, včetně primárních a sekundárních údajů. Používání primárních údajů vede k nejspolehlivějším výsledkům výpočtu. Tento typ údajů je však pro některé zúčastněné strany, zejména malé a střední podniky, často nedostupný nebo nepřiměřeně nákladný, takže je třeba zvážit i používání sekundárních údajů. Pro zajištění srovnatelných a přesných výstupů výpočtu emisí skleníkových plynů by proto mělo být uznáváno a upřednostňováno používání primárních údajů a sekundární údaje by měly být založeny na věrohodných odhadech a vědecky ověřených a spolehlivých databázích a souborech údajů. Sekundární údaje lze stanovit pomocí standardních hodnot nebo modelů.

Používání standardních hodnot by mělo vést k přesným a spolehlivým informacím o emisích skleníkových plynů z konkrétní dopravní služby. Proto by tyto hodnoty měly být vypracovány neutrálním a objektivním způsobem a měly by pocházet z důvěryhodných zdrojů. Standardní hodnoty jsou odvozeny z literatury a dalších publikací a zahrnují hodnoty intenzity emisí skleníkových plynů a emisní faktory skleníkových plynů (v závislosti na zdroji označované také jako emisní faktory energie nebo paliva).

Standardní hodnoty intenzity emisí skleníkových plynů vztahují specifikované údaje o dopravních výkonech (aktivitě) k emisím skleníkových plynů a slouží ke generování získání informací o emisích z určité dopravní služby. Tyto hodnoty by proto měly vycházet z parametrů, které se velmi podobají parametrům konkrétní služby. Pro zajištění srovnatelných výsledků výpočtu emisí by měla být vytvořena základní databáze EU s těmito hodnotami. Vzhledem k jejich vysoké odvětvové, vnitrostátní a regionální specifičnosti by však měly být povoleny i další relevantní databáze a soubory údajů vedené třetími stranami, a to za podmínky, že se podrobí zvláštní kontrole kvality na úrovni EU.

Emisní faktory skleníkových plynů vztahují množství energie spotřebované při provádění činnosti k emisím skleníkových plynů „od vrtu po kola“. Tyto faktory jsou nezbytnými vstupy pro výpočet intenzity emisí skleníkových plynů „od vrtu po kola“ z dané dopravní služby. Stanovení emisních faktorů skleníkových plynů na základě jednotné metodiky a důvěryhodných zdrojů vede k přijatelné míře variability. Proto by měla být vytvořena ústřední databáze EU s emisními faktory skleníkových plynů, která by náležitě zohledňovala příslušné regulační iniciativy Unie a další spolehlivé zdroje, včetně revidované směrnice o obnovitelných zdrojích energie (RED II)¹⁴ (jakmile bude přijata) a specializovaného tématu programu Horizont Evropa¹⁵.

¹⁴ Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES, pokud jde o podporu energie z obnovitelných zdrojů, a zrušuje směrnice Rady (EU) 2015/652; COM(2021) 557 final.

¹⁵ [Financování a nabídková řízení \(europa.eu\)](https://financing-and-bidding-management.europa.eu)

Databázi EU se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů a emisních faktorů skleníkových plynů by měl vyvinout a spravovat neutrální a kompetentní orgán EU. Tento orgán by měl rovněž provádět technické kontroly kvality externích databází a souborů údajů třetích stran. Za nejvhodnější orgán, který může poskytnout nezbytnou pomoc při řádném provádění této části nařízení, se považuje Evropská agentura pro životní prostředí (EEA). Práce agentury se může v příslušných případech opírat o příspěvky jiných odvětvových orgánů EU, jako je Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA), která bude pověřena prováděním environmentálních značek pro letectví v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU¹⁶, a může být těmito orgány podporována.

Modelované údaje kombinují primární údaje s určitými parametry, které jsou relevantní s ohledem na emise skleníkových plynů, pro konkrétní dopravní činnost nebo provoz v uzlu. Tyto parametry by měly být reprezentativní, přesné a měly by striktně vycházet z požadavků referenční metodiky. To umožní získat co nejlepší přehled o skutečných emisích skleníkových plynů z dopravní služby.

- Použitelnost – určení správného politického nástroje (od povinného po dobrovolný) pro účinné uplatňování iniciativy na trhu Unie.

Při porovnání účinnosti nástroje s možnou administrativní zátěží a náklady pro odvětví dopravy se jako nejvhodnější ukázal přístup závaznosti na základě možnosti volby („binding opt-in“). Ukládá povinnost používat společný rámec pouze v případě, že se subjekt poskytující nebo organizující dopravní službu rozhodne nebo je mu jinými prostředky¹⁷ uloženo vypočítávat a zveřejňovat údaje o emisích skleníkových plynů pro tuto službu. Tento přístup je zvláště důležitý pro malé a střední podniky, které představují naprostou většinu společností v odvětví dopravy a velmi často nemají dostatečnou kapacitu pro měření a výpočet emisí skleníkových plynů z jejich dopravních aktivit. Tento přístup však zaručuje regulační předvídatelnost a rovné podmínky pro započítávání emisí skleníkových plynů mezi těmi, kdo informace o emisích zveřejňují nebo sdílejí. To by mělo časem vést k postupnému prosazování rámce na trhu a k jeho zvýšenému zavádění v odvětví dopravy.

- Výstupní údaje o emisích skleníkových plynů a transparentnost – stanovení vhodných metrik pro generování a sdílení údajů o emisích skleníkových plynů a stanovení společných pravidel pro sdělování a transparentnost výsledků započítávání emisí.

Harmonizované metriky pro výstupní údaje o emisích jsou nezbytné k zajištění konzistentních měrných jednotek při zveřejňování údajů o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb mezi všemi stranami v dopravním řetězci i mimo něj. Společné metriky umožňují jasné sdělování ze strany poskytovatelů údajů a přesné chápání ze strany příjemců údajů. To má zásadní význam pro správné porovnávání údajů o emisích skleníkových plynů na trhu a pro podporu volby uživatelů dopravy. Subjekty, které emise skleníkových plynů vypočítávají a zveřejňují údaje o nich, musí navíc o provedených výpočtech vytvořit a uchovávat důkazy. Takové důkazy by měly být k dispozici na žádost příslušného orgánu nebo jakékoli jiné třetí strany na základě samostatných individuálních ujednání, například těch, která vyplývají ze zvláštních právních požadavků nebo smluvních ustanovení mezi podniky. Tato ustanovení mají především zajistit důvěru ve spolehlivost a přesnost zveřejňovaných údajů.

¹⁶ Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu; COM(2021) 561 final.

¹⁷ Například na základě jiných právních předpisů EU nebo vnitrostátních právních předpisů nebo smluvních vztahů.

- Podpora provádění – zajištění harmonizovaného provádění této iniciativy v různých segmentech dopravy.

Podpora provádění zajišťuje, aby subjekty působící v různých segmentech dopravního řetězce v celé EU vykládaly a uplatňovaly pravidla nařízení stejným způsobem. Zahrnuje zejména obecné pokyny, které objasňují a vysvětlují určité části iniciativy různým zúčastněným stranám. To jim pomůže zavádět pravidla do jejich běžné podnikatelské praxe. Může to zahrnovat pokyny týkající se požadavků na údaje, správy a sdílení údajů, postupů výpočtu emisí a ověřování shody. Komise si vyhrazuje výhradní právo vypracovat tyto obecné pokyny na základě posouzení potřeb odvětví dopravy a přidané hodnoty, kterou by tyto pokyny trhu přinesly.

- Shoda – zajištění společného, přiměřeného a spolehlivého systému ověřování údajů o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb a základních postupů výpočtu.

Další potřebou, která byla během konzultací se zúčastněnými stranami silně vyjádřena, je systém ověřování údajů o emisích skleníkových plynů a základních postupů výpočtu. Posouzení dopadů tuto potřebu potvrdilo a ukázalo, že správně navržený systém ověřování může podstatně zvýšit důvěru odvětví dopravy v údaje o emisích skleníkových plynů a obecně zlepšit zavádění započítávání emisí skleníkových plynů. Požadavky spojené s procesy ověřování však často vedou k dodatečným nákladům a administrativní zátěži pro odvětví. Proto je třeba věnovat pozornost tomu, aby se nevytvářela další byrokracie, která by kontraproduktivně bránila využívání společného rámce pro započítávání emisí skleníkových plynů v širší podnikatelské praxi. To je důvod, proč tento návrh vyžaduje, aby soulad s pravidly stanovenými v tomto nařízení ověřovaly pouze velké subjekty, zatímco malým a středním podnikům umožňuje využívat ověřování dobrovolně.

- Doplnková opatření – vývoj a používání technických výpočetních nástrojů

Dostupnost technických výpočetních nástrojů (např. internetových aplikací, modelů a softwaru) je užitečným prostředkem pro usnadnění zavádění společné metodiky započítávání emisí v odvětví dopravy. Externí komerční a nekomerční výpočetní nástroje nabízené na trhu k širšímu využití mohou účel této iniciativy účinně podpořit. Poskytují vhodné funkce pro automatický výpočet emisí a dostatečnou flexibilitu pro rychlé úpravy výpočtových vzorců a údajů v případě potřeby. Používání těchto nástrojů však musí zajistit soulad s požadavky stanovenými v tomto nařízení, zejména pokud jde o použití společné referenční metodiky, modelovacích parametrů a vhodného souboru standardních hodnot. Proto by mělo být povoleno používat externí výpočetní nástroje za podmínky, že jsou předepsaným způsobem certifikovány.

- Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky

Na dopravu¹⁸ připadalo v roce 2020 26 % veškerých emisí skleníkových plynů EU, přičemž samotná silniční doprava se na celkových emisích podílela přibližně 20 %¹⁹. Tuto iniciativu je proto třeba vnímat v kontextu Zelené dohody pro Evropu²⁰ a evropského právního rámce pro klima²¹, které stanoví kroky k dosažení klimatické neutrality do roku 2050.

¹⁸ Včetně mezinárodní letecké a námořní dopravy.

¹⁹ [Statistická příručka 2022 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&code=sdg-13-8-2020&plugin=1)

²⁰ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů; Zelená dohoda pro Evropu; COM(2019) 640 final.

²¹ 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 (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) ([Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj)).

Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu²², která byla zveřejněna dne 9. prosince 2020, stanoví základy toho, jak může dopravní systém EU této změny (včetně snížení emisí skleníkových plynů v odvětví dopravy o 90 % do roku 2050) dosáhnout a stát se inteligentním, konkurenceschopným, bezpečným, dostupným a cenově přijatelným dopravním systémem. Kromě cílených opatření ke zvýšení udržitelnosti jednotlivých druhů dopravy se strategie zabývá také pobídkami pro výběr neudržitelnějších možností dopravy v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi nimi. Pobídky mohou být hospodářské i nehospodářské povahy, včetně poskytování lepších informací uživatelům a větší transparentnosti, pokud jde o výkonnost dopravních služeb ve vztahu k emisím skleníkových plynů. Proto byly ve strategii oznámeny plány²³ „vytvořit evropský rámec pro harmonizované měření emisí skleníkových plynů z dopravy a logistiky na základě celosvětových norem, který by pak mohl podnikům a konečným uživatelům poskytovat odhad uhlíkové stopy jejich volby a zvýšit poptávku konečných uživatelů a spotřebitelů po udržitelnějších řešeních v oblasti dopravy a mobility a zároveň se vyhnout lakování nazeleno („greenwashing“)²⁴. Toto nařízení je proto vhodnou politickou reakcí.

Určité politické úvahy o započítávání emisí z dopravních služeb se objevily již dříve. V bílé knize o dopravě z roku 2011²⁴ Komise představila vizi budoucnosti dopravního systému EU. Stanovila politický program pro řešení budoucích výzev, zejména zachování a rozvoj dopravy a výrazné snížení uhlíkové stopy dopravních a logistických činností. Jednou z konkrétních iniciativ, která měla pomoci dosáhnout těchto cílů, bylo vytváření společných norem EU za účelem odhadu uhlíkové stopy služeb osobní a nákladní dopravy. Cílem bylo poskytnout nástroj společnostem, které chtějí objednávat služby méně škodlivé pro životní prostředí, a cestujícím, kteří chtějí cestovat ekologicky udržitelnějším způsobem. Tyto plány podnítily další opatření v této oblasti politiky, včetně výše uvedeného výzkumného projektu LEARN.

- Soulad s ostatními politikami Unie

Jako průřezová iniciativa pro všechny druhy dopravy vytváří toto nařízení synergie s dalšími regulačními opatřeními EU v oblasti rámců pro snižování emisí, palivových a emisních norem, lepší transparentnosti pro uživatele a posílení práv spotřebitelů a doplňuje je. Tyto vazby na ostatní politiky se týkají zejména používání vstupních údajů a metod započítávání emisí, jakož i požadavků na jednoznačné sdělování informací o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb.

Existují významné vzájemné vazby s regulačními opatřeními týkajícími se shromažďování informací o emisích a podávání zpráv o životním prostředí. Podle rámce EU pro monitorování, vykazování a ověřování (MRV)²⁵ musí námořní plavidla nad 5 000 GT plující do přístavů EU a z nich každoročně monitorovat, ověřovat a vykazovat své emise CO₂ na základě paliva spotřebovaného při výkonu své činnosti²⁶. V letectví vyžaduje systém

²² Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů; Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti; COM(2020) 789 final.

²³ Opatření 33 akčního plánu doprovázejícího strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu.

²⁴ BÍLÁ KNIHA Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje; KOM(2011) 0144 v konečném znění.

²⁵ 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](#)).

²⁶ Údaje monitorované a vykazované v rámci nařízení (EU) o MRV mají být použity pro další připravované iniciativy, jako je případné zahrnutí námořní dopravy do systému EU ETS nebo Iniciativy pro námořní paliva FuelEU.

Evropské unie pro obchodování s povolenkami na emise (EU ETS)²⁷, aby letecké společnosti vypočítávaly emise CO₂ na let a každoročně předkládaly zprávu o emisích. Přestože MRV EU a EU ETS mají odlišné cíle a nevedou k započítávání emisí skleníkových plynů z konkrétních služeb, lze je považovat za doplňkové k tomuto nařízení, zejména pokud jde o shromažďování údajů o skutečně spotřebovaném palivu.

Konzistentnost vstupních údajů pro kvantifikaci emisí skleníkových plynů je rovněž řešena v rámci vznikajících iniciativ EU týkajících se zavádění nízkouhlíkových a bezuhlíkových paliv z obnovitelných zdrojů. Tato iniciativa zahrnuje důkladnou reflexi balíčku „Fit for 55“²⁸ se zvláštním zřetelem na návrhy Komise týkající se revidované směrnice o obnovitelných zdrojích energie (RED II) a nové Iniciativy pro námořní paliva FuelEU²⁹. Revidovaná směrnice RED II a Iniciativa pro námořní paliva FuelEU budou konkrétně poskytovat soubory standardních hodnot pro emisní faktory skleníkových plynů (související se zdroji energie). Jedná se o odhady emisí skleníkových plynů na základě množství spotřebované energie s použitím přístupu „od vrtu po kola“³⁰. Všechny tyto aspekty jsou pro jednotné provádění této iniciativy na trhu Unie velmi důležité. Toto provádění však bude zohledňovat i další legislativní rámce, jako jsou normy emisí CO₂ pro nová těžká vozidla³¹ a lehká užitková vozidla³², statistické pokyny Eurostatu pro environmentální hospodářské účty³³, jakož i plánované opatření EU týkající se přístupu k údajům generovaným ve vozidle³⁴. V tomto ohledu mohou možné synergie souviset například se shromažďováním údajů o spotřebě paliva a s vytvořením společného prostředí standardních hodnot.

Informace o emisích skleníkových plynů vypočtené a shromážděné při uplatňování pravidel stanovených v tomto nařízení mohou být použity pro podávání zpráv podniků, například podle směrnice o podávání zpráv podniků o udržitelnosti³⁵ a souvisejících evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti, které se v současné době připravují³⁶. Směrnice o podávání zpráv podniků o udržitelnosti a tato iniciativa jsou ve svém přístupu konzistentní, obě uznávají emise ekvivalentu CO₂ rámce 1 (přímé emise z vlastní aktivity), rámce 2 (nepřímé emise z výroby nakoupené nebo získané elektřiny, páry, tepla nebo chlazení, jež vykazující společnost spotřebovala) a rámce 3 (nepřímé emise, které vznikají v hodnotovém

²⁷ 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).

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

²⁹ Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES; COM(2021) 562 final.

³⁰ To se liší od současného přístupu uplatňovaného v rámci pravidel (EU) MRV, systému sběru dat IMO, systému CORSIA a EU ETS, které se zabývají pouze emisemi souvisejícími s pohonem vozidel (emisemi „od palivové nádrže vozidla po kola“ / „tank-to-wheel“).

³¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy emisí CO₂ 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).

³² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (přepřpracované znění) (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

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

³⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Pristup-k-udajum-funkcim-a-zdrojum-vozidla_cs

³⁵ 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).

³⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-Evropske-standardy-pro-podavani-zprav-o-udrzitelnosti-prvni-sada_cs

řetězci)³⁷. Tyto rámce se liší z hlediska předmětu a úrovně přesnosti (směrnice o podávání zpráv podniků o udržitelnosti se vztahuje na emise celého podniku a toto nařízení se vztahuje na emise z dopravních služeb). Informace generované z této iniciativy však mohou přispět k obecným zprávám společností o udržitelnosti, a usnadnit tak provádění směrnice o podávání zpráv podniků o udržitelnosti.

Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU jako další iniciativa v rámci balíčku „Fit for 55“ zahrnuje ustanovení o speciální environmentální značce pro letectví³⁸, která má spotřebitelům pomoci při informovaném výběru a podpořit ekologičtější cestování. Komise zajistí, aby byl vývoj systému značek pro letectví s prováděním této iniciativy řádně koordinován, aby byla zajištěna konzistentnost a spolehlivost všech generovaných údajů o emisích skleníkových plynů z dopravy.

Nařízení (EU) 2020/1056 o elektronických informacích o nákladní dopravě (eFTI)³⁹ se týká výměny regulačních informací o přepravě zboží po silnici, železnici, letecky a po vnitrozemských vodních cestách v elektronické podobě. Umožní provozovatelům prokázat splnění mnoha unijních a vnitrostátních ohlašovacích formalit, které se vztahují na přepravu zboží. Zřízením plně decentralizované, ale harmonizované a důvěryhodné sítě pro sdílení údajů by mělo nařízení eFTI podpořit sdílení údajů o emisích skleníkových plynů mezi různými subjekty a jednotlivými uživateli, a tím podpořit provádění této iniciativy.

Cílem tohoto nařízení je rovněž doplnit akční plán pro oběhové hospodářství⁴⁰ a v jeho rámci konkrétní iniciativy zaměřené na poskytování správných informací spotřebitelům. Zejména má potenciální vazby na iniciativu Environmentální stopa produktu⁴¹ týkající se metodických požadavků na kvantifikaci emisí. Environmentální stopa produktu byla původně vytvořena jako součást iniciativy jednotného trhu s ekologickými produkty⁴². Poskytuje obecnou meziodvětvovou metodu pro měření environmentálního profilu zboží nebo služby v průběhu jejich životního cyklu. Obecný rámec environmentální stopy produktu se však dopravními službami konkrétně nezabývá a jeho zavedení pro účely srovnávání emisí by stále vyžadovalo vypracování podrobných pravidel pro jednotlivé kategorie⁴³.

Byly také zjištěny synergie se: i) směrnicí 2005/29/ES o nekalých obchodních praktikách vůči spotřebitelům na vnitřním trhu, která se vztahuje na klamavá environmentální tvrzení, a ii) návrhem směrnice o posílení postavení spotřebitelů pro ekologickou transformaci (kterou se mění směrnice 2005/29/ES), který stanoví řadu zvláštních požadavků na environmentální tvrzení a zakazuje sdělování obecných environmentálních tvrzení, která nejsou založena na

³⁷ Definováno v [protokolu o skleníkových plynech](#).

³⁸ Vývoj environmentální značky pro letectví vychází z opatření 35 strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu. Značka se může skládat z různých prvků, včetně posouzení emisí z letu. Značka v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU se zaměří pouze na emise z letu; další značky zaměřené na letadla nebo letecké společnosti mohou být vytvořeny samostatně v pozdější fázi.

³⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056 ze dne 15. července 2020 o elektronických informacích o nákladní dopravě ([Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 33](#)).

⁴⁰ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů; Nový akční plán pro oběhové hospodářství Čistší a konkurenceschopnější Evropa; COM(2020) 98 final.

⁴¹ 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](#)).

⁴² Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě; Budování jednotného trhu s ekologickými produkty Usnadnění lepší informovanosti o environmentálním profilu produktů a organizací; COM(2013) 0196 final.

⁴³ V současné době je třeba ještě vypracovat pravidla pro kategorie environmentální stopy produktu pro širokou škálu produktů a služeb.

uznávaných a relevantních environmentálních profilech⁴⁴. Tyto synergie se týkají především potřeby lepších a spolehlivých informací o udržitelnosti služeb. To zahrnuje ochranu spotřebitelů před nepravdivými nebo klamavými informacemi, které mohou vyvolat dojem, že služba je šetrnější k životnímu prostředí, než ve skutečnosti je. Tato iniciativa by upravila specifické aspekty environmentálních tvrzení tím, že by poskytla harmonizovaný, všeobecně použitelný rámec. Tím by se zajistilo, aby subjekty, které započítávají emise z dopravních služeb, poskytovaly spotřebitelům přesné a srovnatelné údaje o emisích.

Návrh směrnice o dokládání a sdělování výslovných environmentálních tvrzení (směrnice o environmentálních tvrzeních)⁴⁵ předložený Komisí je koncipován jako *lex specialis* ke směrnici 2005/29/ES. Směrnice o environmentálních tvrzeních stanoví podrobné požadavky na posouzení k doložení výslovných environmentálních tvrzení a zvláštní pravidla pro systémy environmentálního značení s cílem zvýšit důvěru ve věrohodnost environmentálních tvrzení a omezit množování environmentálních označení. Toto nařízení stanoví metodická pravidla pro dokládání výslovných environmentálních tvrzení o emisích skleníkových plynů „od vrtu po kola“ z dopravních služeb, a proto má pro tato tvrzení přednost před pravidly pro dokládání, sdělování a ověřování stanovenými ve směrnici o environmentálních tvrzeních.

I když emise znečišťujících látek do oblasti působnosti této iniciativy nespádají, očekává se, že toto nařízení bude mít vedlejší přínosy v podobě snížení znečištění z dopravy v souladu s cíli akčního plánu Komise pro nulové znečištění⁴⁶.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Iniciativa by byla navržena na základě čl. 91 odst. 1 a čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU). V souladu s čl. 4 odst. 2 Smlouvy se v oblasti dopravy uplatňuje sdílená pravomoc EU a členských států.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Rozměr problému na úrovni EU

Stanovením harmonizovaných pravidel pro započítávání emisí skleníkových plynů na úrovni dopravní služby má tato iniciativa zvláštní význam pro přeshraniční činnosti mezi členskými státy EU. Této úrovni harmonizace, která se většinou týká metodické volby, vstupních údajů a společných pravidel pro ověřování, nelze účinně dosáhnout opatřeními jednotlivých členských států. Specializovaný harmonizovaný metodický rámec, včetně opatření na podporu jeho zavádění, dosud zavedla pouze Francie⁴⁷. V případě, že budou následovat další členské státy, to však může pro organizátory a uživatele dopravy vést k velmi rozdílným požadavkům na výpočet nebo zveřejňování, což by znamenalo další náklady a administrativní zátěž pro odvětví působící přes hranice. Opatření na vnitrostátní úrovni mohou rovněž snížit obecnou účinnost započítávání emisí skleníkových plynů, protože by výstupní údaje o emisích

⁴⁴ Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se mění směrnice 2005/29/ES a 2011/83/EU, pokud jde o posílení postavení spotřebitelů pro ekologickou transformaci prostřednictvím lepší ochrany před nekalými praktikami a lepších informací; COM(2022) 143 final.

⁴⁵ Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o dokládání a sdělování výslovných environmentálních tvrzení (směrnice o environmentálních tvrzeních); COM(2023) 166 final.

⁴⁶ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů; Cesta ke zdravé planetě pro všechny Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“; COM(2021) 400 final.

⁴⁷ Francouzský dopravní zákoník, viz výše.

skleníkových plynů z dopravních služeb poskytovaných v různých zemích nebyly srovnatelné, což by mohlo vést k velkému riziku matení uživatelů; na subjekty nabízející dopravní služby na trhu by se tak vztahovaly rozdílné nebo dokonce negativní pobídky.

Přidaná hodnota opatření na úrovni EU

Odvětví dopravy EU má silný přeshraniční rozměr a hraje důležitou roli pro volný pohyb osob a zboží na vnitřním trhu EU. Efektivní dopravní služby jsou klíčové pro uspokojení poptávky uživatelů dopravy, podporu růstu hospodářství EU a zachování životního stylu občanů. Současně je třeba upozornit na problémy související s dopady dopravy na životní prostředí, kterých stále přibývá především v důsledku nárůstu nákladní a osobní dopravy v evropské síti⁴⁸. Tato iniciativa je proto koncipována jako nástroj pro usnadnění ekologické transformace dopravní komunity. Tím, že iniciativa zajistí lepší transparentnost výkonnosti dopravních služeb, povede k vytvoření pobídek pro udržitelnější řešení a inovace a poskytne zákazníkům více informací pro jejich vlastní volbu. Jak je uvedeno výše, jakékoli vnitrostátní přístupy by byly pro dosažení těchto cílů značně kontraproduktivní, protože by s sebou nesly značné riziko protichůdných požadavků a nekonzistentních metodik a údajů.

• **Proporcionalita**

Príslušná politická opatření a možnost politiky, které tvoří strukturu této iniciativy, byly vybrány s náležitým ohledem na zásadu proporcionality, což vedlo k co nejvyváženějšímu možnému přístupu. Za prvé, nařízení předpokládá používání stávající a široce uznávané normy ISO 14083:2023, a to v její evropské verzi EN ISO 14083:2023, jako referenční metodiky pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb. Toto opatření získalo významnou podporu zúčastněných stran, které se účastnily různých konzultačních činností, a proto se očekává, že bude na dopravním trhu velmi dobře přijatelné a použitelné. Za druhé, iniciativa stanoví decentralizované provádění některých prvků, zejména tím, že za určitých podmínek povoluje používání externích databází a souborů údajů se standardními hodnotami a emisními faktory, jakož i nástrojů třetích stran pro výpočet emisí skleníkových plynů. Za třetí, iniciativa stanoví racionální požadavky na ověřování údajů o emisích skleníkových plynů a na postupy výpočtu, přičemž malé a střední podniky jsou z tohoto požadavku vyňaty, pokud se nechtějí ověřování podrobit dobrovolně. A konečně tím, že tento návrh zahrnuje závazné uplatňování harmonizovaného rámce na základě možnosti volby („binding opt-in“), ukládá požadavky pouze těm subjektům, které se rozhodnou nebo je jim jinými prostředky uloženo vypočítávat a sdílet údaje o emisích skleníkových plynů. Tento aspekt je důležitý pro zúčastněné strany, zejména pro malé a střední podniky, které často nemají dostatečné kapacity k tomu, aby mohly v krátké době začít účinně započítávat emise skleníkových plynů na úrovni dopravních služeb, a proto očekávají postupnější přístup, který by řešil jejich specifickou situaci a umožnil jim v průběhu času převzít společný rámec.

• **Volba nástroje**

Posouzení dopadů prokázalo, že k dosažení cílů iniciativy jsou nezbytná regulační opatření. Nařízení je nejvhodnějším nástrojem k zajištění společného provádění předpokládaných opatření při současném snížení rizika narušení jednotného trhu, které by mohlo vyplývat z rozdílů v tom, jak členské státy EU provádějí požadavky do vnitrostátního práva. Zavádění harmonizovaného přístupu by se mělo řídit stejnými pravidly, aby bylo možno zajistit srovnatelnost a dostatečnou kvalitu a granularitu generovaných údajů. Je zásadní vyvarovat se

⁴⁸ [Statistická příručka 2022 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&code=sdg-13-8-2022)

řešení nesourodého souboru různých řešení na vnitrostátní nebo odvětvové úrovni, což by platilo v případě provádění podle meziodvětvové směrnice.

Návrh je vysoce technické povahy a je pravděpodobné, že bude muset být pravidelně měněn, aby odrážel technický a právní vývoj, zejména pokud jde o společnou referenční metodiku výpočtu a pravidla pro vstupní údaje, certifikaci a ověřování. Proto se plánuje také řada opatření v přenesené pravomoci a prováděcích opatření. Ta se zaměří zejména na technické specifikace pro provádění funkčních požadavků.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Konzultace se zúčastněnými stranami

Komise aktivně komunikovala se zúčastněnými stranami a prováděla komplexní konzultace v celém procesu posuzování dopadů.

Názory zúčastněných stran se začaly shromažďovat v reakci na zveřejnění výzvy k předložení faktických podkladů (od 19. listopadu do 17. prosince 2021). Bylo přijato celkem 64 odpovědí, které pomohly zpřesnit přístup a lépe určit překážky, které brání harmonizovanému započítávání emisí SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ z dopravních služeb.

V rámci přípravy návrhu proběhly další konzultační činnosti:

- otevřená veřejná konzultace uspořádaná Komisí, která probíhala od 25. července do 20. října 2022. Celkem bylo přijato 188 odpovědí pokrývajících různé skupiny zúčastněných stran. Odpovědi přišly od společností a podniků (63), hospodářských sdružení (59), občanů EU (26), veřejnoprávních orgánů (26), nevládních organizací (8), akademických a výzkumných institucí (4), spotřebitelských organizací (3), odborových organizací (2), ekologických organizací (1) a dalších (10)⁴⁹,
- průzkumné rozhovory, které v červenci 2022 organizoval konzultant odpovědný za podpůrnou studii posouzení dopadů a které byly zaměřeny na sdružení osobní dopravy, sdružení přepraveců, neziskovou ekologicky zaměřenou organizaci a program v oblasti ekologické dopravy,
- cílená konzultace se zúčastněnými stranami, kterou organizoval konzultant odpovědný za podpůrnou studii posouzení dopadů, včetně průzkumu a řady rozhovorů. Průzkum probíhal od srpna do října 2022 a byl zaměřen na jednotlivé společnosti (12), dopravní sdružení (9), veřejnoprávní orgány (4), sdružení spotřebitelů a cestujících (2), akademické a výzkumné organizace (1) a další typy zúčastněných stran (4). Rozhovory byly vedeny se zástupci jednotlivých zúčastněných stran (38), včetně podniků (22), hospodářských sdružení (7), spotřebitelských organizací (1), veřejnoprávních orgánů (1) a dalších typů zúčastněných stran (5),
- pracovní setkání pro zúčastněné strany, které společně organizovala Komise a konzultant odpovědný za podpůrnou studii posouzení dopadů dne 27. října 2022, se 43 účastníky zastupujícími 33 zúčastněných stran, mezi něž patřili podniky, hospodářské organizace, veřejnoprávní orgány a jednotliví odborníci.

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

Za prvé je třeba poznamenat, že koncepce a cíle iniciativy získaly v rámci všech konzultačních činností silnou podporu. Zúčastněné strany obecně uznávají, že je zapotřebí harmonizovaný rámec pro měření a výpočet, protože se započítávání emisí skleníkových plynů stále více začleňuje do širšího politického ekosystému a rozhodovacích procesů uživatelů dopravních služeb. Uvědomují si, že v průběhu času budou relevantní informace o emisích skleníkových plynů pro zachování jejich konkurenceschopnosti (nebo pro vztahy s investory) nabývat na významu, a proto investují do systémů pro výpočet emisí a jejich efektivní sdělování. Lepší měření emisí také mnozí považují za způsob, jak stanovit a sledovat konkrétní cíle udržitelnosti pro snížení emisí a nákladů.

Informace poskytnuté zúčastněnými stranami byly klíčové pro to, aby Komise mohla upravit návrh vymezení problému, získat vstupy pro sestavení možností politiky a usnadnit posouzení hospodářských, sociálních a environmentálních dopadů, zejména pro určení, která možnost pravděpodobně maximalizuje poměr přínosů a nákladů pro společnost.

Pokud jde o vymezení problému, konzultace ukázaly, že se všechny skupiny zúčastněných stran shodly na významu konkrétních problémů, které byly předem identifikovány v procesu posuzování dopadů, tj. *„omezené srovnatelnosti výsledků započítávání emisí skleníkových plynů v dopravě a logistice“* a *„omezené míře zavádění započítávání emisí do běžné podnikatelské praxe“*. Přispívající zúčastněné strany rovněž potvrdily obecnou relevanci základních příčin problému, poukázaly však na potřebu upravit některé prvky, zejména s cílem zdůraznit význam vstupních údajů pro výpočet emisí SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ a lépe zohlednit problémy související s nedostatečnou důvěrou ve výstupní údaje o emisích skleníkových plynů zveřejňované na trhu a neochotou účastníků trhu sdílet citlivé provozní údaje. Grafické znázornění problému bylo odpovídajícím způsobem aktualizováno.

Při dotazování na možná řešení poskytly zúčastněné strany velmi cenné podněty, které podpořily vypracování a posouzení příslušných politických opatření a možností politiky. Pokud jde o metodický rámec, většina se vyslovila pro zavádění stávajících nebo nově vznikajících přístupů k započítávání skleníkových plynů, a to přednostně těch, které nabízejí globální rozsah výpočtu emisí. Zúčastněné strany rovněž navrhly, aby EU podporovala používání primárních údajů a vytvořila společný systém standardních hodnot pro případ, že primární údaje nejsou k dispozici. Vyjádřily také potřebu harmonizovaných pokynů pro účinné provádění rámce v konkrétních segmentech odvětví dopravy, aby bylo zajištěno jeho jednotné chápání a používání v různých částech dopravního řetězce. Kromě toho se v přijatých příspěvcích výrazně projevila potřeba specializovaného systému pro ověřování údajů o emisích skleníkových plynů a postupů výpočtu, i když se zúčastněné strany vyjadřovaly zdrženlivě k související administrativní zátěži a nákladům, zejména pro malé a střední podniky. Pokud jde o použitelnost, některé zúčastněné strany se domnívaly, že povinný požadavek by byl pro vyrovnání podmínek na dopravním trhu nejúčinnější, avšak přístup závaznosti na základě možnosti volby („binding opt-in“) byl celkově považován za nejproveditelnější a nejúčinnější, zejména kvůli neúměrnému dopadu povinného nástroje na malé a střední podniky, což bylo zmiňováno během rozhovorů a pracovního setkání.

- **Sběr výsledků odborných konzultací**

Externí dodavatel provedl studii na podporu posouzení dopadů, o níž se návrh opírá. Tato studie byla zahájena v březnu 2022 a byla dokončena v únoru 2023. Studie poskytla Komisi cenné poznatky, zejména ke koncipování možností politiky, posuzování očekávaných dopadů a shromažďování názorů přímo ovlivněných zúčastněných stran.

- **Posouzení dopadů**

Politická opatření obsažená v tomto návrhu vycházela z výsledků posouzení dopadů. Zpráva o posouzení dopadů [SWD(2023) XXXXX] obdržela kladné stanovisko Výboru Komise pro kontrolu regulace [SEC(2023) XXX]. Ve svém stanovisku výbor poskytl řadu doporučení týkajících se předložených důkazů, tato doporučení se řešila a souhrnný přehled o tom, jak se postupovalo, poskytuje příloha 1 zprávy o posouzení dopadů.

K dosažení stanovených cílů bylo v souvislosti s posouzením dopadů zvažováno šest možností politiky. Tyto možnosti byly rozděleny do sedmi oblastí politiky, které již byly popsány výše: „Metodika“, „Vstupní údaje a zdroje“, „Použitelnost“, „Výstupní údaje o emisích skleníkových plynů a transparentnost“, „Podpora provádění“, „Shoda“ a „Doplňková opatření“.

Možnosti politiky nabídly alternativní přístupy ke koncipování harmonizovaného rámce, které se v zásadě liší, pokud jde o výběr referenční metodiky, použití vstupních údajů, použitelný systém ověřování údajů o emisích skleníkových plynů a postupů výpočtu, použití nástrojů pro výpočet emisí skleníkových plynů, jakož i způsob, jakým by mělo být nařízení uloženo. Je třeba poznamenat, že některé prvky týkající se vstupních údajů, konkrétně doporučení používat primární údaje, vytvoření ústřední databáze EU pro emisní faktory skleníkových plynů a pravidla pro modelované údaje, byly řešeny stejným způsobem ve všech příslušných alternativních politických opatřeních a všech možnostech politiky.

Zvažované možnosti politiky byly tyto:

- Možnost politiky 1 předpokládala nejvyšší úroveň centralizace a harmonizace pro započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb a podporu jejího zavádění na trhu prostřednictvím úplného povinného uplatňování tohoto nařízení na všechny subjekty poskytující nebo organizující dopravní služby. Možnost politiky 1 obsahovala komplexní referenční metodiku založenou na normě ISO 14083, avšak s určitými dodatečnými metodickými prvky zvyšujícími přesnost a srovnatelnost výsledků výpočtu emisí skleníkových plynů, a stanovila požadavky na povinné ověřování údajů o emisích skleníkových plynů a postupů výpočtu pro všechny dotčené subjekty. Povolovala také standardní hodnoty intenzity emisí skleníkových plynů za jediné podmínky, že tyto hodnoty budou odvozeny z ústřední databáze zřízené na úrovni EU. Možnost politiky 1 nakonec navrhovala společný výpočetní nástroj, který by měla EU zavést, aby usnadnila výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb na trhu.
- Možnost politiky 2 ve srovnání s možností politiky 1 předpokládala stejně vysokou úroveň centralizace, pokud jde o zpracování vstupních údajů a používání společného výpočetního nástroje, ale podstatně úspornější provádění iniciativy na trhu. Pokud jde o možnost s úspornějším prováděním, tato varianta navrhovala plně dobrovolné uplatňování tohoto nařízení zúčastněnými stranami, dobrovolné ověřování údajů o emisích skleníkových plynů a postupů výpočtu a vhodnější referenční metodiku stanovenou celosvětově uznávanou normou ISO 14083.
- Možnost politiky 3 zahrnovala opatření umožňující kvazidobrovolný a decentralizovaný přístup, pokud jde o započítávání emisí skleníkových plynů. Tato možnost politiky v zásadě nabízela použitelnost závaznosti na základě možnosti volby („binding opt-in“), která by ukládala povinnost používat společný rámec pouze subjektům, které se rozhodnou (nebo jim bude jinými prostředky uloženo) vypočítávat a zveřejňovat údaje o emisích skleníkových plynů souvisejících s dopravními službami. Pokud jde o vstupní údaje, možnost politiky 3 navrhovala základní databázi EU se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů, avšak na rozdíl od možností politiky 1 a 2 umožňovala používání dalších

vnitrostátních, regionálních nebo odvětvových souborů údajů, které by podléhaly zvláštnímu procesu zajištění kvality. Kromě toho možnost politiky 3 ukládala ověřování dodržování společného rámce pro započítávání skleníkových plynů pouze subjektům nad určitou velikost, tj. velkým organizacím, a povolovala externí výpočetní nástroje nabízené na trhu odvětvím a orgány veřejné zprávy za podmínky, že jsou tyto nástroje certifikovány jako vyhovující požadavkům iniciativy. Pokud jde o metodický přístup, možnost politiky 3 zvolila komplexní metodiku založenou na normě ISO 14083 s dalšími prvky, které jsou stejné jako u možnosti politiky 1.

- Možnost politiky 4 kopírovala možnost politiky 3, pokud jde o složení téměř všech politických opatření, s výjimkou opatření týkajícího se metodiky výpočtu. Pokud jde o metodiku výpočtu, zahrnovala celosvětovou normu ISO 14083, která se objevila také v možnostech politiky 2 a 6.
- Možnost politiky 5 se od možností politiky 3 a 4 lišila ve dvou aspektech, a to ve volbě metodiky, kterou byla pravidla kategorie ke stanovení environmentální stopy produktu (PEFCR) pro emise skleníkových plynů z dopravních služeb, a v plně centralizované databázi standardních hodnot intenzity emisí skleníkových plynů, podobně jako v možnostech politiky 1 a 2.
- Možnost politiky 6 předpokládala téměř totožný soubor politických opatření jako možnost politiky 4 s jedinou výjimkou: ukládala povinnou použitelnost nařízení (jako možnost politiky 1) pro všechny subjekty zapojené do poskytování nebo organizování dopravních služeb.

Dvě politická opatření, která se důsledně uplatňovala ve všech možnostech politiky, byla tato: stanovení harmonizovaných metrik pro výstupní údaje o skleníkových plynech spolu se společnými pravidly pro sdělování a transparentnost a stanovení horizontálních pokynů pro provádění iniciativy na dopravním trhu.

Na základě posouzení byla jako upřednostňovaná možnost politiky určena možnost politiky 4. Tato možnost vykazuje optimální rovnováhu mezi cíli iniciativy a celkovými náklady na její provádění, což vede k nejlepšímu poměru nákladů a přínosů.

Možnost politiky 4 se projeví ve snížení emisí skleníkových plynů a dalších souvisejících externích nákladů, které vyplývají z poskytování dopravních služeb na trhu EU. Toto snížení bude způsobeno především účinky na chování, které budou motivovat k vyššímu využívání udržitelnějších možností dopravy a optimalizací cest. Související úspory externích nákladů ve srovnání se základním scénářem a ve vyjádření jako čistá současná hodnota pro období 2025–2050 v cenách roku 2022 byly odhadnuty na 674 milionů EUR v případě emisí skleníkových plynů, 163,5 milionu EUR v případě znečištění ovzduší a 645 milionů EUR v případě nehod. Tyto úspory byly započteny zejména předpokladem přesunu aktivity mezi jednotlivými druhy dopravy a optimalizací cest v osobní i nákladní dopravě, k nimž dojde díky lepším znalostem o výkonnosti dopravních služeb a dostupnosti údajů. Očekává se, že v důsledku snížení aktivity druhů dopravy náročných na spotřebu paliva / energeticky náročných druhů dopravy ušetří provozovatelé a cestující 2,4 miliardy EUR. Předpokládá se, že zlepšení srovnatelnosti údajů o emisích skleníkových plynů povede také ke zvýšení transparentnosti, důvěryhodnosti, pozitivnímu vlivu na pověst a obraz organizátorů a poskytovatelů dopravních služeb v očích veřejnosti a k vyšší úrovni důvěry mezi partnery v dopravním řetězci.

Hlavní náklady vyplývající z navrhovaného zásahu nesou podniky. Náklady zahrnují náklady na úpravy související s používáním (přizpůsobením nebo zahájením) nového metodického rámce pro skleníkové plyny a příslušnými ověřovacími činnostmi (1,5 miliardy EUR), jakož i administrativní náklady vyplývající z certifikace výpočetních nástrojů a kontroly kvality

externích databází standardních hodnot intenzity emisí skleníkových plynů (0,5 milionu EUR). Administrativní náklady byly rovněž identifikovány pro vnitrostátní akreditační orgány, které by byly odpovědné za akreditaci subjektů posuzování shody provádějících ověřovací a certifikační činnosti (0,1 milionu EUR). Kromě toho byly započítány dodatečné náklady na úpravy pro národní statistické úřady, zejména na přechod na jednotný formát výstupních hodnot emisí skleníkových plynů (0,1 milionu EUR), a pro Evropskou agenturu pro životní prostředí, které souvisejí se zřízením a údržbou databází EU pro vstupní údaje a s kontrolou kvality externích databází, které mají být v rámci iniciativy povoleny (3,9 milionu EUR).

Upřednostňovaná varianta tak v časovém horizontu iniciativy poskytne čisté přínosy ve výši 2,4 miliardy EUR.

Účelnost právních předpisů a zjednodušení

Protože se jedná o nový návrh, nebyla provedena žádná hodnocení ani kontrola účelnosti.

- **Základní práva**

Návrh je v souladu s Listinou základních práv Evropské unie.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh zvyšuje čisté současné náklady pro rozpočet Unie v období 2025–2027 o 0,6 milionu EUR a dodatečné zdroje v období 2028–2050 o 6,3 milionu EUR. Dopad návrhu na rozpočet je podrobněji popsán v legislativním finančním výkazu, který je pro informaci přiložen k tomuto návrhu.

Dopad na rozpočet přesahující současný víceletý finanční rámec představuje orientační přehled, aniž je dotčena dohoda o budoucím VFR.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Komise bude sledovat provádění, výsledky a dopady této iniciativy prostřednictvím souboru mechanismů monitorování/hodnocení. Pokrok při dosahování specifických cílů návrhu bude měřen zejména prostřednictvím shromážděných údajů o počtu externích databází standardních hodnot, které byly podrobeny kontrole kvality, počtu subjektů, které se podrobily ověření, počtu subjektů posuzování shody akreditovaných podle tohoto nařízení, počtu certifikovaných výpočetních nástrojů a počtu subjektů, které započítávají emise skleníkových plynů z dopravních služeb. Požadavky na informace (včetně zpráv, průzkumů a dotazů) budou pečlivě vyváženy tak, aby zúčastněným stranám nepřinášely další zátěž.

Pět let od data plné použitelnosti nařízení Komise vyhodnotí pravidla s cílem ověřit, zda bylo cílů iniciativy dosaženo.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Článek 1 popisuje předmět navrhovaného nařízení.

Článek 2 stanoví oblast působnosti nařízení.

Článek 3 stanoví několik definic.

Článek 4 stanoví metodu výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb.

Článek 5 stanoví pravidla pro používání primárních a sekundárních údajů pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb.

Článek 6 vytváří základní databázi EU se standardními hodnotami.

Článek 7 stanoví pravidla pro používání databází a souborů údajů se standardními hodnotami vedených třetími stranami.

Článek 8 vytváří ústřední databázi EU se standardními emisními faktory skleníkových plynů.

Článek 9 stanoví požadavky na výstupní údaje vyplývající z výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb.

Článek 10 stanoví pravidla pro sdělování a transparentnost výsledků výpočtu emisí skleníkových plynů.

Článek 11 stanoví obecná pravidla pro certifikaci externích výpočetních nástrojů.

Článek 12 stanoví obecný požadavek na ověřování výstupních údajů.

Článek 13 stanoví pravidla pro ověřovací činnosti a proces ověřování.

Článek 14 stanoví požadavky na subjekty posuzování shody.

Článek 15 stanoví postupy pro akreditaci subjektů posuzování shody.

Článek 16 stanoví podmínky svěření přenesené pravomoci Komisi podle tohoto nařízení.

Článek 17 stanoví postup projednávání ve výboru pro výkon pravomoci Komise přijímat prováděcí akty.

Článek 18 požaduje, aby Komise provedla hodnocení tohoto nařízení.

Článek 19 obsahuje ustanovení týkající se data vstupu tohoto nařízení v platnost a data použitelnosti tohoto nařízení.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**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 výboru⁵⁰,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁵¹,

v souladu s řádným legislativním postupem,

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 do roku 2050, přičemž je zároveň třeba náležitě zohlednit potřebu zachovat trvalý růst a konkurenceschopnost evropského odvětví.
- (2) Započítávání emisí skleníkových plynů se používá v různých hospodářských odvětvích – včetně dopravy – ke kvantifikaci údajů o emisích skleníkových plynů z konkrétních aktivit podniků a jednotlivců. Lepší informace o výkonnosti dopravních služeb jsou účinným nástrojem, který uživatele dopravy motivuje k udržitelnějšímu výběru a ovlivňuje podnikatelská rozhodnutí organizátorů a provozovatelů dopravy. Spolehlivé a srovnatelné údaje o emisích skleníkových plynů jsou základním požadovaným předpokladem pro vytvoření této motivace, a tím i pro stimulaci změny chování spotřebitelů i podniků, pro přispění k cílům Zelené dohody pro Evropu⁵² týkajícím se dopravy a k cílům evropského právního rámce pro klima.
- (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 nezískávají přesné informace o výkonnosti dopravních služeb a organizátoři a provozovatelé dopravních služeb své emise nevypočítávají a nezveřejňují. Nepřiměřeně nízká

⁵⁰ [Úř. věst. C , , s.].

⁵¹ [Úř. věst. C , , s.].

⁵² Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů; Zelená dohoda pro Evropu; COM(2019) 640 final.

míra zavádění započítávání emisí skleníkových plynů je pozorována zejména u malých a středních podniků (MSP), které představují převážnou většinu podniků nabízejících dopravní služby na trhu EU.

- (4) Evropská komise v roce 2011 přijala Bílou knihu o dopravě⁵³, která představila vizi budoucnosti dopravního systému EU a definovala politický program pro řešení budoucích výzev v oblasti dopravy, zejména potřeby zachovat a rozvíjet mobilitu a výrazně snížit uhlíkovou stopu z dopravy a logistických operací.
- (5) Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu z prosince 2020⁵⁴ odkazuje na pobídky pro výběr 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 volby a zvýšit poptávku konečných uživatelů a spotřebitelů po volbě udržitelnějších řešení v oblasti dopravy a mobility a zároveň se vyhnout lakování nazeleno („greenwashing“).
- (6) Je proto 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 zabránilo zavádějícím informacím o výkonnosti dopravních služeb, které vyplývají z možnosti volby mezi různými metodami výpočtu emisí a vstupními údaji. Taková pravidla by měla zajistit rovné podmínky pro všechny druhy dopravy, segmenty a vnitrostátní síť Unie. Měla by také přispět k vytvoření pobídek ke změně chování podniků a zákazníků s cílem snížit emise skleníkových plynů z dopravních služeb prostřednictvím zavádění a využívání srovnatelných a spolehlivých údajů o emisích skleníkových plynů.
- (7) Toto nařízení by mělo poskytnout referenční rámec pro další opatření ke snižování emisí, která mohou být dále přijata orgány veřejné správy a 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 při cestování nebo u variant dodání nebo kdy se stanoví kritéria v oblasti klimatu pro postupy zelených veřejných zakázek.
- (8) Navzdory přínosům plynoucím ze zvýšené transparentnosti ohledně výkonnosti dopravních služeb by povinné uplatňování tohoto nařízení na všechny subjekty nabízející dopravní služby na trhu Unie 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 příslušnými legislativními a nelegislativními režimy. To tedy zahrnuje služby, jejichž místo původu nebo určení se nachází ve třetí zemi.
- (9) Toto nařízení by se nemělo vztahovat na zprostředkovatele údajů, jako jsou ti, kteří nabízejí multimodální digitální služby v oblasti mobility, pokud přímo nevypočítávají informace o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb, ale pouze zveřejňují informace o uvedených

⁵³ BÍLÁ KNIHA Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje; KOM(2011) 0144 v konečném znění.

⁵⁴ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů; Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti; COM(2020) 789 final.

emisích poskytnuté dotčeným subjektem nebo jinou příslušnou právnickou či fyzickou osobou. Zprostředkovatelé údajů by však měli být vázáni příslušnými pravidly týkajícími se sdělování a transparentnosti zveřejňovaných údajů o emisích skleníkových plynů, aby byla zajištěna srovnatelnost uvedených údajů na trhu.

- (10) Toto nařízení by se 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 pravidel Unie, jako jsou pravidla definovaná ve směrnici o podávání zpráv podniků o udržitelnosti⁵⁵ a v nařízení o evropských environmentálních hospodářských účtech⁵⁶. Naopak informace získané na základě tohoto nařízení mohou přispět k vypracování konsolidovaných zpráv o emisích požadovaných podle jiné použitelné právní úpravy Unie, pokud jsou příslušné metodiky a shromážděné údaje dostatečně slučitelné.
- (11) Jedním z klíčových aspektů harmonizovaného rámce Unie stanoveného tímto nařízením je správná metoda výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb. Metoda 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. Měla by také přiměřeně zohledňovat potřeby dopravního trhu, aby se předešlo zbytečné složitosti, nadměrné zátěži a nákladům, a měla by být akceptována zúčastněnými stranami.
- (12) Jako referenční metodika pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb podle tohoto nařízení byla zvolena norma EN ISO 14083:2023, kterou vydal Evropský výbor pro normalizaci⁵⁷ v dubnu 2023 a která přejímá normu ISO 14083:2023. Podle analýzy se jako nejvhodnější a nejprůměrnější při řešení cílů tohoto nařízení ukázala norma ISO 14083:2023. Kvantifikace emisí se provádí na základě koncepce „od vrtu po kola“, která zahrnuje emise skleníkových plynů vznikající při poskytování energie a při používání vozidla během přepravy a provozu v dopravním uzlu.
- (13) Je třeba věnovat pozornost tomu, aby nedocházelo k odchylování od původní metodické volby normy EN ISO 14083:2023, aby se předešlo nesrovnalostem při výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb na trhu, zejména v kontextu mezinárodních dopravních řetězců. Čas od času je však vhodné posoudit potřebu případné úpravy normy EN ISO 14083:2023 z hlediska politik Unie, jakož i budoucích změn uvedené normy, které může provést Evropský výbor pro normalizaci nebo jiný příslušný orgán. Pokud tato posouzení prokáží riziko, že určitá část normy může 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 jinou platnou právní úpravou Unie, může Komise ve spolupráci s členskými státy zvážit, zda požádá Evropský výbor pro normalizaci, aby normu odpovídajícím způsobem revidoval, nebo zda rozhodne o vynětí uvedené části normy z oblasti působnosti tohoto nařízení.

⁵⁵ 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](#)).

⁵⁶ 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](#)).

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

- (14) Aby se předešlo šíření nepřesných informací na trhu, může vzniknout potřeba vyjasnit referenční metodiku, pokud jde o parametry a předpoklady používané pro výpočet emisí před poskytnutím služby, které jsou relevantní s ohledem na skleníkové plyny. Totéž platí pro další relevantní technické parametry související s přiřazováním emisí nebo agregací datových prvků v případě, že použití uvedených parametrů není v metodice výslovně objasněno.
- (15) 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 nejpresnějším výsledkům, a proto by mělo být upřednostněno stanovení jejich postupného zavádění do postupů výpočtu emisí skleníkových plynů. Primární údaje však mohou být pro některé zúčastněné strany, zejména pro malé a střední podniky, nedostupné nebo nepřiměřeně nákladné. Použití sekundárních údajů by proto mělo být povoleno za jasných podmínek.
- (16) Pokud jde o sekundární údaje, emise skleníkových plynů z dopravní služby lze vypočítat pomocí standardních hodnot nebo modelovaných údajů. Použití standardních hodnot a modelovaných údajů by však mělo poskytovat přesné a spolehlivé informace o emisích skleníkových plynů z konkrétní dopravní služby, a proto by uvedené standardní hodnoty měly být stanoveny a modelované údaje vypracovány neutrálním a objektivním způsobem, na základě důvěryhodných zdrojů a odpovídajících parametrů.
- (17) Proto by měla být vytvořena základní databáze EU se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů, aby se zlepšila srovnatelnost výsledků týkajících se emisí skleníkových plynů získaných při uplatňování tohoto nařízení. Vzhledem k odvětvovým, vnitrostátním a regionálním specifikům uvedených standardních hodnot v celé Unii by však měly být povoleny další příslušné databáze a soubory údajů vedené třetími stranami za podmínky, že se podrobí technické kontrole kvality na úrovni Unie.
- (18) 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 databáze EU s emisními faktory skleníkových plynů nosičů energie, aby byla zaručena srovnatelnost a kvalita vstupních údajů.
- (19) Vývoj a údržbu databází EU se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů a emisních faktorů skleníkových plynů, jakož i technickou kontrolu kvality externích databází a souborů údajů vedených třetími stranami by měl provádět neutrální a příslušný subjekt působící na úrovni Unie. Vzhledem ke své působnosti je Evropská agentura pro životní prostředí nejlépe způsobilá poskytnout nezbytnou pomoc pro řádné provádění této části nařízení. V případě potřeby se tato práce může opírat o příspěvky jiných odvětvových orgánů EU a může jimi být podporována v souladu se samostatnou právní úpravou Unie.
- (20) Modelované údaje lze použít, pokud jsou založeny na modelu vytvořeném v souladu s referenční metodikou a případně dalšími ustanoveními týkajícími se používání sekundárních údajů a výpočetních nástrojů stanovenými v tomto nařízení.
- (21) Nařízení (EU) 2015/757⁵⁸ vyžaduje shromažďování, výpočet a roční vykazování emisí CO₂ pocházejících z lodí a směrnice 2003/87/ES⁵⁹ vyžaduje shromažďování, výpočet a roční

⁵⁸ 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](#)).

vykazování emisí CO₂ z letadel. Nařízení (EU) 2015/757 a směrnice 2003/87/ES mohou do určité míry doplňovat ustanovení tohoto nařízení, zejména pokud jde o vytváření údajů o spotřebovaném palivu jako vstupu pro kvantifikaci emisí z dopravních služeb. Vstupní údaje pro generování údajů o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb mohou pocházet také z provádění jiných legislativních rámců, jako je nařízení (EU) 2019/1242⁶⁰ a nařízení (EU) 2019/631⁶¹.

- (22) Je vhodné stanovit společné metriky pro vyjádření výstupních údajů o emisích skleníkových plynů, na nichž je srovnatelnost uvedených údajů založena a které umožňují účinné srovnávání různých dopravních služeb. Společné metriky by také měly umožnit jasné sdělení ze strany poskytovatele údajů a přesné chápání tohoto sdělení ze strany příjemce údajů.
- (23) Veškeré rozčleněné informace o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb, které jsou sdělovány třetí straně pro obchodní nebo regulační účely v souladu s oblastí působnosti tohoto nařízení, by měly nezbytně a zřetelně obsahovat výstupní údaje stanovené podle zvláštních pravidel pro výpočet emisí skleníkových plynů stanovených tímto nařízením. V případě potřeby lze doplnit další datové prvky, které slouží k jiným účelům, než které jsou vymezeny v tomto nařízení.
- (24) K prokázání souladu s požadavky stanovenými v tomto nařízení by měl být subjekt, který vypočítává a zveřejňuje informace o emisích skleníkových plynů z dopravní služby, schopen předložit důkazy, jimiž by příslušné výstupní údaje doložil. Důkazy by měly být předloženy v souladu s pravidly pro podávání zpráv na úrovni dopravní služby stanovenými normou EN ISO 14083:2023 a měly by být k dispozici na žádost příslušného orgánu, například soudu, nebo jakékoli jiné třetí strany, pokud je to požadováno na základě zvláštních ujednání, a to i z hlediska jednání mezi podniky.
- (25) Pokud se nepoužijí samostatná ujednání, neměl by být zprostředkovatel údajů, který shromažďuje informace o emisích skleníkových plynů z dopravní služby od dotčeného subjektu nebo jiné příslušné právnické nebo fyzické osoby a zveřejňuje je na trhu, považován za odpovědného v případě, že tyto informace porušují některý z požadavků týkajících se výpočtu a ověřování emisí skleníkových plynů z dopravních služeb a certifikace výpočetních nástrojů stanovených tímto nařízením. Zprostředkovatel údajů by však měl usilovat o to, aby nedocházelo ke zveřejňování nepřesných nebo nesprávných informací, a měl by dodržovat pravidla týkající se výstupních údajů o emisích skleníkových plynů, sdělování a transparentnosti. Kromě toho by měl zprostředkovatel údajů uvést zdroj těchto informací, aby bylo možné určit příslušného poskytovatele informací.
- (26) Externí výpočetní nástroje, které jsou poskytovány na trhu 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. Použití těchto nástrojů by mělo být

⁵⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES ([Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32](#)).

⁶⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy emisí CO₂ 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](#)).

⁶¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (přepřecované znění) (Text s významem pro EHP). ([Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13–53](#)).

certifikováno, aby bylo zaručeno, že splňují požadavky stanovené tímto nařízením, zejména pokud jde o používání společné referenční metodiky a vhodného souboru vstupních údajů.

- (27) Správně koncipovaný systém ověřování shody 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. Subjekty, které se úspěšně podrobily posuzování shody, by měly být oprávněny získat důkaz shody, který by byl obecně uznáván v celé Unii. Pokud byly zahrnuty primární údaje, mělo by to být v důkazu shody potvrzeno, zejména proto, aby se motivovalo ke shromažďování a používání primárních údajů všemi subjekty, jichž se pravidla stanovená tímto nařízením týkají.
- (28) Administrativní zátěž spojená s ověřováním by mohla být pro menší společnosti nepřiměřená, a proto by se jí mělo předejít. Za tím účelem by měly být malé a střední podniky od požadavků souvisejících s ověřováním osvobozeny, ledaže si tyto podniky přejí získat příslušný důkaz shody. 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.
- (29) Pokud je ověřování informací o údajích o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb organizováno v souladu se zvláštními pravidly stanovenými jinými právními předpisy Unie, včetně nařízení o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu, které provádí Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví, zachází se s těmito pravidly rovnocenným způsobem za podmínky, že je posouzení ověření provedeno v souladu s požadavky stanovenými tímto nařízením.
- (30) V zájmu účinného fungování tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o posuzování a vyloučení některých prvků referenční metodiky, předkládání žádostí Evropskému výboru pro normalizaci, stanovení pravidel pro provádění technické kontroly kvality externích databází standardních hodnot, přizpůsobení metrik pro výstupní údaje o emisích skleníkových plynů a stanovení dalších metod a kritérií akreditace 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 předpisů⁶². 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.
- (31) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci týkající se certifikace výpočetních nástrojů a ověřování údajů o emisích skleníkových plynů. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁶³.
- (32) Srovnatelnost údajů o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb a zlepšení zavádění započítávání emisí skleníkových plynů do podnikatelské praxe nejsou cíle, kterých by členské

⁶² 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](#)).

⁶³ 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](#)).

státy mohly dostatečně dosáhnout, aniž by riskovaly zavedení byrokracie na vnitřním trhu a dodatečné náklady a administrativní zátěž pro odvětví. Díky síťovým účinkům společného postupu členských států může být těchto cílů lépe dosaženo spíše na úrovni Unie. Unie proto může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii.

- (33) V souladu se zásadou proporcionality je pro dosažení základního cíle, jímž je motivovat podniky a zákazníky ke změně chování s cílem snížit emise skleníkových plynů z dopravních služeb prostřednictvím zavádění a používání srovnatelných a spolehlivých údajů o emisích skleníkových plynů, nezbytné a vhodné stanovit pravidla pro započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb. Toto nařízení nepřekračuje rámec toho, co je pro dosažení sledovaných cílů nezbytné, a to v souladu s čl. 5 odst. 4 Smlouvy o Evropské unii,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ

KAPITOLA 1 OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví pravidla pro započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb, které začínají nebo končí na území Unie.

Článek 2

Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na všechny subjekty poskytující nebo organizující služby nákladní a osobní dopravy v Unii, které vypočítávají emise skleníkových plynů z dopravní služby začínající nebo končící na území Unie a zveřejňují rozčleněné informace o uvedených emisích jakékoli třetí straně pro obchodní nebo regulační účely.

Článek 3

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) „ekvivalentem oxidu uhličitého (CO_{2e})“ jednotka pro porovnání radiačního účinku skleníkového plynu s radiačním účinkem oxidu uhličitého;

- 4) „započítáváním emisí skleníkových plynů“ činnosti prováděné za účelem kvantifikace emisí skleníkových plynů prostřednictvím měření a výpočtů a používané pro vykazování těchto emisí;
- 5) „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 činnost(i) a/nebo provoz v uzlu;
- 6) „dopravní činností“ provoz vozidla za účelem dopravy osob a/nebo nákladu;
- 7) „provozem v uzlu“ provoz za účelem přepravy nákladu nebo cestujících přes uzel;
- 8) „vozidlem“ prostředek pro dopravu osob a/nebo zboží ve všech druzích dopravy;
- 9) „dopravním řetězcem“ sled dopravních prvků souvisejících s nákladem nebo cestujícím (skupinou cestujících), které dohromady tvoří jeho (jejich) pohyb z místa původu do místa určení;
- 10) „článkem dopravního řetězce“ úsek dopravního řetězce, v jehož rámci je náklad nebo cestující (skupina cestujících) přepravován jedním vozidlem nebo projíždí jedním uzlem;
- 11) „zveřejněním informací o emisích skleníkových plynů z dopravní služby“ sdělení rozčleněných informací o emisích skleníkových plynů souvisejících s konkrétní dopravní službou dotčeným subjektem nebo zprostředkovatelem údajů jakékoli třetí straně v souvislosti s poskytováním, sdělováním nebo uváděním takové služby na trh, a to před poskytnutím dopravní služby nebo po něm;
- 12) „dotčeným subjektem“ subjekt, který vypočítává emise skleníkových plynů z dopravní služby začínající nebo končící na území Unie a zveřejňuje informace o uvedených emisích jakékoli třetí straně pro obchodní nebo regulační účely;
- 13) „zprostředkovatelem údajů“ právnická nebo fyzická osoba, která shromažďuje a zveřejňuje informace o emisích skleníkových plynů z dopravní služby na základě samostatných právních, smluvních nebo jiných příslušných ujednání;
- 14) „aktivitou s emisí skleníkového plynu“ aktivita, která vede k emisi skleníkového plynu;
- 15) „údaji o aktivitě s emisí skleníkového plynu“ kvantitativní měření aktivity s emisí skleníkového plynu;
- 16) „intenzitou emisí skleníkových plynů“ koeficient vztahující specifikované údaje o aktivitě s emisí skleníkového plynu k emisi skleníkového plynu;
- 17) „emisním faktorem skleníkového plynu“ koeficient vztahující aktivitu s emisí skleníkového plynu k emisi skleníkového plynu;
- 18) „emisemi skleníkových plynů „od vrtu po kola“ („well-to-wheel“))“ emise představující dopad skleníkových plynů, které vznikají jak při používání vozidla, tak při poskytování energie vozidlu;
- 19) „emisemi „od palivové nádrže vozidla po kola“ („tank-to-wheel“))“ emise související s pohonem vozidla při spotřebě energie; jedná se o podskupinu emisí „od vrtu po kola“;
- 20) „nosičem energie“ látka nebo jev, který lze použít ke konání mechanické práce nebo výrobě tepla nebo k ovládání chemických nebo fyzikálních procesů;
- 21) „primárními údaji“ kvantifikovaná hodnota procesu nebo aktivity získaná z přímého měření nebo z výpočtu založeného na přímém měření;

- 22) „sekundárními údaji“ buď modelované údaje, nebo standardní hodnoty, které nesplňují požadavky na primární údaje, včetně údajů z databází a zveřejněné literatury, standardních emisních faktorů skleníkových plynů z národních inventur, vypočtených údajů, odhadů nebo jiných reprezentativních údajů a údajů získaných z postupů nebo odhadů týkajících se podobných služeb;
- 23) „standardní hodnotou“ hodnota sekundárních údajů ze zveřejněného zdroje, která je v případě chybějících primárních nebo modelovaných údajů brána jako standardní;
- 24) „modelovanými údaji“ údaje stanovené pomocí modelu, který zohledňuje primární údaje a/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;
- 25) „výstupními údaji“ rozčleněné údaje o emisích skleníkových plynů z dopravní služby stanovené pomocí referenční metodiky a vstupních údajů stanovených tímto nařízením;
- 26) „metrikou“ míra kvantitativního posouzení;
- 27) „důkazy dokládajícími informace o emisích skleníkových plynů z dopravní služby“ vypracování zprávy na vyžádání na úrovni dopravní služby, jak je stanoveno v normě EN ISO 14083:2023;
- 28) „výpočetním nástrojem“ aplikace, model nebo software umožňující automatický výpočet emisí skleníkových plynů z dopravní služby;
- 29) „externím výpočetním nástrojem“ výpočetní nástroj, který na trhu pro širší komerční nebo nekomerční použití poskytuje třetí strana;
- 30) „subjektem posuzování shody“ subjekt posuzování shody ve smyslu čl. 2 bodu 13 nařízení (ES) č. 765/2008⁶⁴.

KAPITOLA II

METODIKA

Článek 4

Metoda výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb

1. Emise skleníkových plynů z dopravních služeb se vypočítají na základě metodiky vymezené v normě EN ISO 14083:2023 v platném znění a pravidel stanovených v kapitole III tohoto nařízení.
2. Komise posoudí potřebu úpravy kterékoli složky normy uvedené v odstavci 1 nejpozději do 36 měsíců ode dne použitelnosti tohoto nařízení.
3. Komise může zahájit kontrolu souladu s cílem posoudit jakoukoli změnu normy uvedené v odstavci 1. Kontrolu souladu zahájí Komise, která může případně jednat na žádost členského státu.

⁶⁴ 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](#)).

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 16 akty v přenesené pravomoci za účelem vyloučení změny uvedené v odstavci 3 a složky uvedené v odstavci 2 z oblasti působnosti tohoto nařízení, pokud na základě jejího posouzení tato změna nebo složka vytváří zjevné riziko neslučitelnosti s cíli tohoto nařízení a jinými použitelnými pravidly Unie.
5. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 16 akty v přenesené pravomoci za účelem požádání Evropského výboru pro normalizaci o revizi normy uvedené v odstavci 1, a to i na základě výsledku posouzení uvedeného v odstavci 2 a kontroly souladu uvedené v odstavci 3.
6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 17 prováděcí akty za účelem doplnění tohoto nařízení s cílem vyjasnit referenční metodiku uvedenou v odstavci 1, zajistit 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 služby a případně dalších technických parametrů souvisejících s přiřazováním emisí nebo agregací datových prvků, které nejsou v uvedené metodice výslovně vysvětleny.

KAPITOLA III

VSTUPNÍ ÚDAJE A ZDROJE

Článek 5

Používání primárních a sekundárních údajů

1. Subjekty uvedené v článku 2 pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravní služby upřednostní používání primárních údajů.
2. Používání sekundárních údajů pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravní služby je povoleno za těchto podmínek:
 - (a) standardní hodnoty intenzity emisí skleníkových plynů jsou odvozeny z(e):
 - (i) základní databáze EU se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů uvedené v čl. 6 odst. 1;
 - (ii) databázi a souborů údajů se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů vedených třetími stranami v souladu s článkem 7;
 - (b) standardní emisní faktory skleníkových plynů pro nosiče energie v dopravě jsou odvozeny z ústřední databáze EU se standardními emisními faktory skleníkových plynů uvedené v článku 8;
 - (c) modelované údaje se opírají o model vytvořený v souladu s metodou uvedenou v článku 4 a pravidly stanovenými v čl. 5 odst. 2 písm. b) a případně v článku 11.

Článek 6

Základní databáze EU se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů

1. Komise s pomocí Evropské agentury pro životní prostředí vytvoří základní databázi EU se standardními hodnotami intenzity emisí uvedenou v čl. 5 odst. 2 písm. a) bodě i).

2. Komise zajistí údržbu, aktualizaci a neustálý rozvoj databáze uvedené v odstavci 1, přičemž zohlední vývoj nejmodernějších technologií v odvětví dopravy a nové metodické přístupy k výpočtu emisí skleníkových plynů.
3. Databáze uvedená v odstavci 1 je za účelem nahlížení do standardních hodnot intenzity emisí nebo jejich používání veřejně přístupná a přístup do ní bezplatný.

Článek 7

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

1. Tvůrce databáze nebo souboru údajů uvedených v čl. 5 odst. 2 písm. a) bodu ii) předloží Komisi žádost o technickou kontrolu kvality standardních hodnot intenzity emisí skleníkových plynů obsažených v uvedené databázi nebo souboru údajů. Komise s pomocí Evropské agentury pro životní prostředí provede technickou kontrolu kvality v souladu s požadavky stanovenými v článcích 4 až 8 tohoto nařízení.
2. Pro účely používání sekundárních údajů v souladu s čl. 5 odst. 2 písm. a) bodem ii) se používají pouze databáze a soubory údajů se standardními hodnotami intenzity emisí, které byly při technické kontrole kvality podle odstavce 1 posouzeny kladně.
3. Technická kontrola kvality se vyžaduje nejpozději od 24 měsíců od data použitelnosti tohoto nařízení. Záznam o kladném posouzení uvedené kontroly kvality je platný po dobu dvou let.
4. Komise přijme prováděcí akty v souladu s článkem 17 za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením pravidel a podmínek pro provádění technické kontroly kvality uvedené v odstavci 1.

Článek 8

Ústřední databáze EU se standardními emisními faktory skleníkových plynů

1. Komise s pomocí Evropské agentury pro životní prostředí vytvoří ústřední databázi EU se standardními emisními faktory skleníkových plynů uvedenou v čl. 5 odst. 2 písm. b).
2. Komise s pomocí Evropské agentury pro životní prostředí zajistí údržbu, aktualizaci a neustálý rozvoj databáze uvedené v odstavci 1, přičemž zohlední vývoj nejmodernějších technologií v odvětví dopravy a nové metodické přístupy k výpočtu emisí skleníkových plynů.
3. Databáze uvedená v odstavci 1 je za účelem nahlížení do standardních emisních faktorů skleníkových plynů pro nosiče energie v dopravě nebo jejich používání veřejně přístupná a přístup do ní bezplatný.

VÝSTUPNÍ ÚDAJE A TRANSPARENTNOST

Článek 9

Stanovení výstupních údajů o emisích skleníkových plynů z dopravní služby

1. Výstupní údaje se stanoví pomocí referenční metodiky a vstupních údajů v souladu s články 4 až 8 tohoto nařízení.
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_{2e}) na dopravní službu a v souvislosti s typem příslušné dopravní služby nejméně z jedné z těchto metrik:
 - (a) hmotnosti CO_{2e} na tunokilometr nebo ekvivalentů pro nákladní dopravu;
 - (b) hmotnosti CO_{2e} na tunu nebo ekvivalentů pro propustnost uzlu nákladní dopravy;
 - (c) hmotnosti CO_{2e} na osobokilometr nebo ekvivalentů pro osobní dopravu;
 - (d) hmotnosti CO_{2e} na cestujícího nebo ekvivalentů pro propustnost uzlu osobní dopravy.
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 16 akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění seznamu metrik pro výstupní údaje uvedeného v odstavci 3.

Článek 10

Sdělování a transparentnost

1. Dotčené subjekty zveřejní výstupní údaje jasným a jednoznačným způsobem. Pokud dotčené subjekty zveřejňují výstupní údaje, uvedou ve sdělení, které toto zveřejnění doprovází, následující prohlášení: „Emise skleníkových plynů „od vrtu po kola“ („well-to-wheel“) vypočtené v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady [odkaz na toto nařízení]“, a to alespoň v jednom z úředních jazyků EU, a je-li to možné, v úředním jazyce členského státu, na jehož území je služba poskytována.
2. Pokud výstupní údaje získává a zveřejňuje zprostředkovatel údajů na základě samostatných ujednání, použijí se pravidla stanovená v odstavci 1 a v čl. 9 odst. 3. Při zveřejňování výstupních údajů uvede zprostředkovatel údajů odkaz na zdroj těchto údajů.
3. V případě používání primárních údajů ve smyslu čl. 5 odst. 1 jsou dotčené subjekty oprávněny sdělit tuto skutečnost jakékoli třetí straně, pokud bylo používání primárních údajů ověřeno v souladu s články 12 a 13.
4. Dotčené subjekty musí být schopny předložit důkazy dokládající, jak byly výstupní údaje stanoveny. Uvedené důkazy se předkládají v souladu s požadavky referenční metodiky uvedené v čl. 4 odst. 1 a:
 - (a) slouží jako podklad pro ověření v souladu s články 12 a 13;

- (b) zpřístupní se na žádost příslušného orgánu nebo jiné třetí strany, pokud se na ni vztahují samostatná právní nebo smluvní ujednání;
 - (c) pokud se ověření provádí v souladu s články 12 a 13, obsahují odkaz na důkaz shody uvedený v čl. 13 odst. 6 a kontaktní údaje subjektu posuzování shody, který důkaz shody vypracoval;
 - (d) pokud jsou výstupní údaje stanoveny pomocí externího výpočetního nástroje uvedeného v čl. 9 odst. 2, obsahují odkaz na uvedený výpočetní nástroj.
5. Výstupní údaje a důkazy uvedené v odstavci 5 se vyhotovují jasným a jednoznačným způsobem alespoň v jednom z úředních jazyků Unie. Pokud je to možné, jsou k dispozici ve formě internetového odkazu, QR kódu nebo rovnocenného prostředku.
 6. Osobní údaje se zpracovávají v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679⁶⁵.
 7. 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 údajům bylo možné přistupovat, zpracovávat je a sdělovat pouze v případech, že je to povoleno.

KAPITOLA V

DOPLŇKOVÁ OPATŘENÍ

Článek 11

Certifikace výpočetních nástrojů

1. Externí výpočetní nástroje uvedené v čl. 9 odst. 2 jsou certifikovány subjektem posuzování shody uvedeným v článku 14.
2. Tvůrce výpočetního nástroje předloží žádost subjektu posuzování shody, který posoudí soulad výpočetního nástroje s požadavky stanovenými v člancích 4 až 9. Je-li posouzení kladné, vydá subjekt posuzování shody certifikát shody výpočetního nástroje s tímto nařízením. Je-li posouzení záporné, poskytne subjekt posuzování shody žadateli odůvodnění záporného posouzení.
3. Dotčený subjekt posuzování shody vede aktualizovaný seznam výpočetních nástrojů, které certifikoval a kterým certifikaci odňal nebo pozastavil. Uvedený seznam zveřejní na svých internetových stránkách a adresu daných stránek neprodleně sdělí Komisi.
4. Certifikát je platný po dobu dvou let.
5. Komise na svých oficiálních internetových stránkách zveřejní seznam všech výpočetních nástrojů, které jsou certifikovány v souladu s odstavci 1 a 2.

⁶⁵ 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](#)).

6. Komise přijme prováděcí akty v souladu s článkem 17 za účelem stanovení pravidel pro certifikaci výpočetních nástrojů, související certifikáty shody, včetně pravidel pro obnovení, pozastavení a odnětí certifikace.

KAPITOLA VI

OVĚŘOVÁNÍ ÚDAJŮ O EMISÍCH SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ A POSTUPŮ VÝPOČTU

Článek 12

Rozsah ověřování

1. Výstupní údaje uvedené v článku 9 podléhají ověřování jejich shody s požadavky stanovenými v člancích 4 až 9 tohoto nařízení.
2. Požadavky na ověřování uvedené v odstavci 1 se vztahují na dotčené subjekty uvedené v článku 2, s výjimkou mikropodniků a malých a středních podniků uvedených v doporučení Komise 2003/361/ES⁶⁶. Mikropodniky a malé a střední podniky se mohou podrobit ověření na vlastní žádost.

Článek 13

Ověřovací činnosti a proces ověřování

1. Subjekt posuzování shody uvedený v článku 14 ověří spolehlivost, důvěryhodnost, soudržnost a přesnost výstupních údajů zveřejněných dotčeným subjektem.
2. Ověřování se provádí v souladu s požadavky stanovenými v člancích 4 až 9 a na základě důkazů uvedených v čl. 10 odst. 5. Toto ověření se týká:
 - (a) použité metodiky výpočtu;
 - (b) zdroje (zdrojů) vstupních údajů použitých pro výpočet;
 - (c) správnosti provedeného výpočtu;
 - (d) použité metriky.
3. Pokud se používají externí výpočetní nástroje, subjekt posuzování shody zohlední jejich příslušný certifikát shody uvedený v článku 11.
4. Pokud se při ověřování zjistí nesprávné výpočty nebo nesoulad s články 4 až 9 tohoto nařízení, subjekt posuzování shody o tom včas informuje dotčený subjekt. Uvedený subjekt poté opraví výpočet nebo napraví nesoulad tak, aby bylo možné proces ověřování dokončit.
5. Dotčený subjekt poskytne subjektu posuzování shody veškeré další informace, které mu umožní provést postupy ověřování. Subjekt posuzování shody může během procesu ověřování provádět kontroly k určení spolehlivosti údajů a výpočtů.

⁶⁶ Doporučení Komise 2003/361/ES ze dne 6. května 2003 o definici mikropodniků, malých a středních podniků (Úř. věst. L 124, 20.5.2003, s. 36).

6. Po dokončení ověření vypracuje subjekt posuzování shody v případě potřeby důkaz shody, který potvrzuje, že výstupní údaje splňují příslušné požadavky stanovené v tomto nařízení.
7. Dotčený subjekt posuzování shody vypracuje a vede aktualizovaný seznam subjektů, které se podrobily ověření podle odstavců 1 až 6. Do 31. března každého roku oznámí subjekt posuzování shody uvedený seznam Komisi.
8. Pokud jiné právní předpisy Unie stanoví zvláštní pravidla pro ověřování výstupních údajů, zachází se s uvedenými pravidly rovnocenným způsobem za podmínky, že ověřování je prováděno v souladu s tímto nařízením.
9. Komise přijme prováděcí akty v souladu s článkem 17, kterými stanoví podrobná pravidla pro ověřování výstupních údajů a související důkaz shody. 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.

KAPITOLA VII

AKREDITACE

Článek 14

Subjekty posuzování shody

1. Subjekty posuzování shody jsou akreditovány k provádění ověřovacích nebo certifikačních činností uvedených v člancích 11, 12 a 13.
2. Subjekt posuzování shody je nezávislý na subjektu, který žádá o ověřování nebo certifikaci podle článků 11, 12 a 13.
3. Subjekt posuzování shody, jeho vrcholové vedení a pracovníci odpovědní za provádění úkolů ověřování se nesmí podílet na žádné činnosti, která by mohla být v rozporu s jejich nezávislým úsudkem nebo bezúhonností ve vztahu k ověřovacím nebo certifikačním činnostem.
4. Subjekt posuzování shody a jeho pracovníci vykonávají ověřovací nebo certifikační činnosti na nejvyšší úrovni profesionální důvěryhodnosti a požadované odborné způsobilosti a nesmějí být vystaveni žádným tlakům a podnětům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky jejich ověřovacích 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 ověřovacích nebo certifikačních činností, pro něž byl akreditován.
6. Pracovníci subjektu posuzování shody zachovávají služební tajemství, pokud jde o veškeré informace získané při provádění ověřovacích a certifikačních úkolů.
7. Pokud subjekt posuzování shody zadává konkrétní úkoly spojené s ověřováním nebo certifikací subdodavatelům nebo využívá služeb dceřiné společnosti, nese plnou odpovědnost za úkoly prováděné subdodavatelem nebo dceřinými společnostmi, ať jsou usazeni 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 jsou akreditovány vnitrostátním akreditačním orgánem podle kapitoly II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008.
2. Každý členský stát určí orgán, který vede aktualizovaný seznam akreditovaných subjektů posuzování shody. Uvedené určené vnitrostátní orgány daný seznam veřejně zpřístupní na oficiálních internetových stránkách veřejné správy.
3. Do 31. března každého roku vnitrostátní akreditační orgán oznámí Komisi seznam akreditovaných subjektů posuzování shody spolu se všemi příslušnými kontaktními údaji.
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 16 akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením dalších metod a kritérií akreditace subjektů posuzování shody.

KAPITOLA VIII

PŘENESENÉ A PROVÁDĚCÍ PRAVOMOCI

Článek 16

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. 4 odst. 4 a 5, čl. 9 odst. 4 a čl. 15 odst. 4 je svěřena Komisi na dobu neurčitou od [Úřad pro publikace: vložte datum: vstupu tohoto nařízení v platnost].
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 4 a 5, čl. 9 odst. 4 a čl. 15 odst. 4 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. Nedomáhá 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 nepromdleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 4 a 5, čl. 9 odst. 4 a čl. 15 odst. 4 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 17

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor 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 18

Zpráva a přezkum

Komise provede hodnocení tohoto nařízení s ohledem na cíle, které sleduje, a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o hlavních zjištěních do [Úřad pro publikace: vložte datum: pět let od data použitelnosti nařízení].

Článek 19

Vstup v platnost a použitelnost

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Použije se od [Úřad pro publikace: vložte datum: 42 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost].
3. Ustanovení čl. 4 odst. 4, 5 a 6, čl. 7 odst. 4, čl. 9 odst. 4, čl. 11 odst. 6, čl. 13 odst. 9 a čl. 15 odst. 4 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
předseda / předsedkyně*

*Za Radu
předseda / předsedkyně*

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

OBSAH

1.	RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU	3
1.1	Název návrhu/podnětu	4
1.2	Příslušné oblasti politik	4
1.3	Návrh/podnět se týká:	4
1.4	Cíle	4
1.4.1	Obecné cíle	4
1.4.2	Specifické cíle	4
1.4.3	Očekávané výsledky a dopady	4
1.4.4	Ukazatele výkonnosti	5
1.5	Odůvodnění návrhu/podnětu	5
1.5.1	Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu	5
1.5.2	Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou ze zapojení Unie“ rozumí hodnota plynoucí ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.	6
1.5.3	Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti	6
1.5.4	Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji	7
1.5.5	Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků	8
1.6	Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu	8
1.7	Předpokládaný způsob plnění rozpočtu	8
2.	SPRÁVNÍ OPATŘENÍ	9
2.1	Pravidla pro sledování a podávání zpráv	9
2.2	Systémy řízení a kontroly	9
2.2.1	Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie	9
2.2.2.	Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění	10
2.2.3	Odhad a odůvodnění nákladové efektivnosti kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)	10
2.3	Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí	10

3.	ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU	12
3.1	Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky	12
3.2	Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky	13
3.2.1	Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky	13
3.2.2	Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků	16
3.2.3	Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky	17
3.2.3.1	Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů	18
3.2.4	Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem	19
3.2.5	Příspěvky třetích stran	19
3.3	Odhadovaný dopad na příjmy	20

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1 Název návrhu/podnětu

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb

1.2 Příslušné oblasti politik

Mobilita a doprava

1.3 Návrh/podnět se týká:

- ☒ nové akce
- ☐ nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci⁶⁷
- ☐ prodloužení stávající akce
- ☐ sloučení jedné či více akcí v jinou/novou akci nebo přesměrování jedné či více akcí na jinou/novou akci

1.4 Cíle

1.4.1 Obecné cíle

Obecným cílem tohoto nařízení je motivovat podniky a zákazníky ke změně chování s cílem snížit emise skleníkových plynů z dopravních služeb prostřednictvím zavádění a používání srovnatelných a spolehlivých údajů o emisích skleníkových plynů. Tato iniciativa přispěje k naplňování cílů udržitelného rozvoje č. 13 („Přijmout bezodkladná opatření na boj se změnou klimatu a zvládnutí jejích dopadů“), č. 7 („Zajistit přístup k cenově dostupným, spolehlivým, udržitelným a moderním zdrojům energie pro všechny“) a č. 12 („Zajistit udržitelnou spotřebu a výrobu“).

1.4.2 Specifické cíle

Specifickými cíli nařízení jsou:

zajistit srovnatelnost výsledků započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb,

usnadnit zavádění započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb do podnikatelské praxe.

1.4.3 Očekávané výsledky a dopady

Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.

Očekává se, že návrh zlepší srovnatelnost údajů o emisích skleníkových plynů sdílených v dopravním řetězci. Výsledkem bude používání společné referenční metodiky, přesných vstupních údajů a jednoznačné a jasné sdělování informací.

Očekává se také, že návrh zvýší využívání započítávání emisí skleníkových plynů hospodářskými subjekty a dalšími příslušnými subjekty za účelem snižování emisí skleníkových plynů z dopravních služeb.

⁶⁷

Uvedené v čl. 58 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

1.4.4 Ukazatele výkonnosti

Upřesněte ukazatele pro sledování pokroku a dosažených výsledků.

Účinnost navrhovaného nařízení s ohledem na specifický cíl č. 1 bude stanovena na základě ukazatelů týkajících se srovnatelnosti údajů o skleníkových plynech z dopravních služeb:

počtu externích databází standardních hodnot, které jsou podrobeny kontrole kvality, počtu subjektů, které se podrobují ověřování údajů a procesů.

Účinnost navrhovaného nařízení s ohledem na specifický cíl č. 2 bude stanovena na základě ukazatelů týkajících se zavádění započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb:

počtu společností, které na základě tohoto nařízení započítávají emise skleníkových plynů z dopravních služeb,

počtu subjektů, které se podrobují certifikaci technických výpočetních nástrojů,

používání základních databází standardních hodnot (přístup na internetové stránky a požadavky),

počtu subjektů, které používají certifikační nástroje.

1.5 Odůvodnění návrhu/podnětu

1.5.1 *Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu*

Iniciativa stanoví harmonizovaný regulační rámec pro započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb a konkrétní pravidla stimulující jeho využívání v celém multimodálním dopravním řetězci. Zahrnuje:

společnou referenční metodiku stanovenou normou EN ISO 14083, která zajišťuje, že se výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb provádí standardizovaným způsobem v celém odvětví dopravy,

harmonizovaný přístup ke vstupním údajům tím, že se motivuje k používání primárních údajů, umožní se modelování údajů, zvýší se spolehlivost, dostupnost a přiměřenost standardních hodnot (standardních hodnot intenzity emisí a emisních faktorů skleníkových plynů) a zmírní se rozdíly mezi vnitrostátními, regionálními a odvětvovými soubory údajů,

vhodné metriky pro generování a sdílení údajů o emisích skleníkových plynů, jakož i společná pravidla pro sdělování a transparentnost výsledků započítávání emisí,

podporu pro provádění této iniciativy v různých segmentech dopravy,

společný, přiměřený a spolehlivý systém ověřování informací o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb a základních postupů výpočtu,

pravidla týkající se vývoje a používání technických nástrojů pro výpočet emisí.

Všechna tato ustanovení by měla být plně použitelná 42 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost.

Tento legislativní finanční výkaz se konkrétně týká vývoje a správy společného prostředí standardních hodnot v rámci harmonizovaného přístupu ke vstupním údajům. Tyto úkoly bude provádět Evropská agentura pro životní prostředí (EEA) s podporou programu Horizont Evropa (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). Podrobná

pravidla týkající se poskytování údajů budou stanovena v příslušných aktech v přenesené pravomoci a v budoucích dohodách s agenturou EEA. Agentura EEA bude mít za úlohy:

vývoj a údržbu základní databáze standardních hodnot intenzity emisí,

vytvoření databáze emisních faktorů skleníkových plynů,

kontrolu kvality databází intenzity emisí a emisních faktorů vedených třetími stranami.

- 1.5.2 *Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou ze zapojení Unie“ rozumí hodnota plynoucí ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.*

Důvody pro akci na evropské úrovni (*ex ante*):

Stanovením harmonizovaných pravidel pro započítávání emisí skleníkových plynů na úrovni dopravní služby má tato iniciativa zvláštní význam pro přeshraniční činnosti mezi členskými státy EU. Této úrovni harmonizace, která se týká metodických rozhodnutí, vstupních údajů a společných pravidel pro ověřování, nelze v rámci celé EU opatřeními jednotlivých členských států účinně dosáhnout.

Očekávaná vytvořená přidaná hodnota na úrovni Unie (*ex post*):

Celkově má odvětví dopravy EU silný přeshraniční rozměr a hraje důležitou roli pro volný pohyb osob a zboží na vnitřním trhu EU. Efektivní dopravní služby jsou pro uspokojení poptávky uživatelů dopravy, podporu růstu hospodářství EU a zachování životního stylu občanů klíčové. Současně je třeba upozornit na problémy související s dopady dopravy na životní prostředí, kterých stále přibývá zejména v důsledku nárůstu nákladní a osobní dopravy v evropské síti. Toto nařízení je proto koncipováno jako nástroj pro usnadnění ekologické transformace dopravní komunity. Iniciativa přispěje k vytvoření rovných podmínek pro započítávání emisí skleníkových plynů mezi všemi segmenty a druhy dopravy a napříč vnitrostátními sítěmi. Zajištěním lepší transparentnosti ohledně výkonnosti dopravních služeb a podporou využívání údajů o emisích skleníkových plynů při rozhodování o konkrétní dopravě povede k vytváření pobídek pro udržitelnější řešení a inovace. Jakékoli vnitrostátní přístupy by byly pro dosažení těchto cílů značně kontraproduktivní, protože by s sebou nesly značné riziko protichůdných požadavků a nekonzistentních metodik a údajů. Tyto rozdílné vnitrostátní přístupy by způsobily dodatečné náklady a zbytečnou zátěž podniků provozujících činnost mezi různými členskými státy.

- 1.5.3 *Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti*

CountEmissionsEU je nová iniciativa, která navazuje na různé snahy Evropské komise i odvětví vytvořit harmonizovaný metodický rámec. V letech 2011–2019 se dva po sobě jdoucí projekty financované EU, 7. rámcový program – Carbon Footprint of Freight Transport (Uhlíková stopa nákladní dopravy, COFRET) a Horizont 2020 – Logistics Emissions Accounting & Reduction Network (Síť pro započítávání a snížení emisí z logistiky, LEARN), zabývaly výpočtem, vykazováním a ověřováním emisí skleníkových plynů z dopravních služeb s cílem vytvořit globální metodu. Tyto snahy iniciovaly koordinované opatření směřující k vytvoření komplexní a specificky přizpůsobené normy na úrovni Mezinárodní organizace pro normalizaci (ISO). Tuto novou normu, označovanou jako ISO 14083, vydala

organizace ISO v březnu 2023 a výbor CEN jako ekvivalentní evropskou normu EN ISO 14083:2023. Vychází mimo jiné z evropské normy EN 16258:2012 a protokolu o skleníkových plynech.

Specifické metodiky pro započítávání emisí skleníkových plynů existují také v různých segmentech odvětví dopravy, zejména v nákladní dopravě. V mnoha případech jsou součástí širších programů v oblasti ekologické dopravy nebo jiných iniciativ podporujících efektivní a nízkouhlíkové dopravní činnosti. Patří mezi ně například rámec Globální rady pro emise z logistiky (GLEC) pod vedením odvětví, veřejně-soukromý americký program SmartWay a program spolupráce nizozemské vlády a podniků v oblasti logistiky Topsector.

Kromě toho existuje řada metod a požadavků na započítávání emisí specifických pro daný druh dopravy, které jsou buď vypracovány samotnými odvětvími, nebo jsou zavedeny orgány veřejné správy jako součást specifických legislativních rámců. V námořní dopravě existuje například pracovní skupina pro čistou nákladní dopravu Clean Cargo, což je iniciativa mezi podniky pro kontejnerovou námořní dopravu. Mezinárodní námořní organizace (IMO) rovněž přijala povinný systém sběru dat o topném oleji pro mezinárodní lodní dopravu, který vyžaduje, aby plavidla shromažďovala a vykazovala příslušné údaje do společné databáze. Pokud jde o letectví, program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), který vypracovala Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), stanoví metodu výpočtu emisí CO₂ na úrovni letu. Organizace ICAO a Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA) rovněž stanovily normy pro odvětví letecké dopravy, které podrobněji nařizují, jakým způsobem je třeba vykazovat emise na cestujícího a na tunu nákladu.

Na vnitrostátní úrovni francouzský dopravní zákoník vyžaduje, aby všechny subjekty nabízející dopravní služby na trhu (nákladní i osobní, včetně všech druhů dopravy) vypočítávaly emise skleníkových plynů pro každou službu začínající a/nebo končící ve Francii na základě zvláštní metodiky. Francouzský dopravní zákoník rovněž stanoví, že informace o emisích by měly být vykazovány příslušným stranám, což je jediný povinný požadavek tohoto typu v EU.

1.5.4 Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji

Navrhované nařízení je klíčovým výstupem sdělení Komise o strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, které stanoví vizi EU pro dopravní systém budoucnosti. Ve strategii bylo oznámeno, že Komise plánuje vytvořit rámec EU pro harmonizované měření emisí z dopravy a logistiky (v rámci stěžejní iniciativy č. 5 – Stanovení cen uhlíku a poskytování lepších pobídek pro uživatele).

Nařízení vytvoří synergie s dalšími částmi regulačního rámce EU, které se týkají rámců pro snižování emisí, palivových a emisních norem, větší transparentnosti pro uživatele a posílení práv spotřebitelů. Tyto vazby se v zásadě týkají používání vstupních údajů a metod započítávání emisí, jakož i požadavků souvisejících s jednoznačným sdělováním informací o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb. Patří mezi ně zejména: nařízení (EU) 2015/757, směrnice 2003/87/ES, COM(2021) 550, COM(2022) 222, COM(2021) 561, COM(2021) 562, nařízení (EU) 2019/1242, nařízení (EU) 2019/631 a směrnice 2005/29/ES.

Návrh je v souladu s víceletým finančním rámcem. Úkoly přidělené agentuře EEA budou vyžadovat dohodu o přiznání příspěvku vztahující se na počáteční období

provádění nařízení do roku 2027 a následné dlouhodobé přidělení zdrojů na údržbu a aktualizaci databází standardních hodnot a na organizaci kontroly kvality pro třetí strany poskytující databáze.

1.5.5 Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků

V tomto legislativním finančním výkazu je řešena většina rozpočtových důsledků tohoto návrhu. Pokud jde o výdaje, konkrétní rozpočtový dopad této iniciativy se omezuje na prostředky na lidské zdroje a nezbytný vývoj informačních systémů na podporu vytváření a údržby databází a kontrolu kvality databází třetích stran. Jedná se o nové úkoly pro agenturu EEA, které se postupně stanou trvalými, přičemž stávající úkoly se nezmění ani nebudou částečně ukončeny. Potřeba dodatečných zdrojů po skončení zřizovacího období, tedy od roku 2028, bude zvážena v rámci nadcházejícího posouzení zdrojů agentury EEA a bude pokryta z dotace EU pro agenturu (prostřednictvím případného vyrovnávacího snížení plánovaných výdajů v rámci programu LIFE nebo jiných příslušných rozpočtových položek pro financování agentury EEA), aniž by byla dotčena dohoda o budoucím víceletém finančním rámci.

1.6 Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu

☐ **Časově omezená doba trvání**

- ☐ s platností od [DD.MM.]RRRR do [DD.MM.]RRRR,
- ☐ finanční dopad od RRRR do RRRR u prostředků na závazky a od RRRR do RRRR u prostředků na platby.
- ☒ Časově neomezená doba trvání
- Provádění s obdobím rozběhu od roku 2025 do roku 2027,
- poté plné fungování, kdy budou úkoly zahrnuty do nového pověření agentury EEA.

1.7 Předpokládaný způsob plnění rozpočtu⁶⁸

☐ **Přímé řízení Komisí**

- ☐ prostřednictvím jejích útvarů, včetně jejích zaměstnanců v delegacích Unie,
- ☐ prostřednictvím výkonných agentur.

☐ **Sdílené řízení s členskými státy**

☒ **Nepřímé řízení**, při kterém jsou úkoly souvisejícími s plněním rozpočtu pověřeny:

- ☐ třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi,
- ☐ mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte),
- ☐ EIB a Evropský investiční fond,
- ☒ subjekty uvedené v člancích 70 a 71 finančního nařízení,

⁶⁸

Vysvětlení způsobů plnění rozpočtu spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- ☐ veřejnoprávní subjekty,
 - ☐ soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém jim byly poskytnuty dostatečné finanční záruky,
 - ☐ soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství veřejného a soukromého sektoru a poskytující dostatečné finanční záruky,
 - ☐ subjekty nebo osoby pověřené prováděním specifických akcí v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o EU a určené v příslušném základním právním aktu.
- *Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.*

Poznámky

Nepoužije se

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1 Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky.

Komise ponese celkovou odpovědnost za provádění navrhovaného nařízení, jakož i za podávání zpráv Evropskému parlamentu a Radě o jeho provádění a dodržování.

Agentura EEA bude pravidelně podávat zprávy o provádění dohod o přiznání příspěvku a souvisejících opatřeních.

Požaduje se shromažďování údajů z různých zdrojů, včetně údajů od orgánů členských států. Koordinaci shromažďování údajů provádí agentura EEA.

Útvary Komise budou sledovat provádění a účinnost této iniciativy prostřednictvím řady opatření a souboru hlavních ukazatelů, které budou měřit pokrok při dosahování cílů. A konečně pět let po skončení lhůty pro provedení tohoto právního předpisu by útvary Komise měly provést hodnocení s cílem ověřit, do jaké míry bylo cílů iniciativy dosaženo.

2.2 Systémy řízení a kontroly

2.2.1 *Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie*

Při provádění ustanovení nařízení bude Komisi nápomocna agentura EEA, zejména pokud jde o vývoj a údržbu základní databáze standardních hodnot intenzity emisí skleníkových plynů, vytvoření databáze emisních faktorů skleníkových plynů a kontrolu kvality databází třetích stran. Agentura EEA má pro plnění těchto úkolů na úrovni EU nejlepší předpoklady, protože vyžadují rozsáhlé odborné znalosti v oblasti správy a harmonizace environmentálních údajů, jakož i hluboké porozumění složitým technickým otázkám souvisejícím s emisemi skleníkových plynů z dopravních služeb, což odůvodňuje způsob nepřímého řízení. Provádění nařízení a jeho výsledky budou sledovat kontrolní strategie GŘ MOVE. GŘ pro životní prostředí v rámci svého dohledu nad decentralizovanými subjekty a agentura EEA uplatní na tyto výdaje své příslušné kontrolní strategie.

2.2.2. *Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění*

Zatímco celkovou odpovědnost za provádění navrhovaného nařízení a za podávání zpráv o jeho provádění a dodržování Evropskému parlamentu a Radě ponese Komise, agentura EEA bude odpovídat za plnění stanovených úkolů a operací a za provádění svého rámce vnitřní kontroly. Bude třeba vyvíjet nástroje a moduly IT a zajišťovat kontrolu kvality databází třetích stran.

Agentura EEA, která je autonomním orgánem EU, je odpovědná za zavedení vhodných kontrolních systémů, aby zajistila soulad s pěti cíli vnitřní kontroly, což je legalita a správnost, výkon svých činností, předcházení podvodům, ochrana majetku a pravdivé a poctivé vykazování. Dodatečné zdroje, které bude mít agentura EEA k dispozici, budou pokryty systémem agentury pro vnitřní kontrolu a řízení rizik, který je v souladu s příslušnými mezinárodními normami a zahrnuje zvláštní kontroly za účelem předcházení střetu zájmů a zajištění ochrany oznamovatelů.

GŘ pro životní prostředí bude uplatňovat kontroly související s dohledem nad agenturou EEA jako decentralizovanou agenturou. V souvislosti s plněním dodatečného rozpočtu, který má být agentuře EEA poskytnut, nebyla zjištěna žádná zvláštní rizika.

2.2.3 *Odhad a odůvodnění nákladové efektivnosti kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)*

Očekává se, že riziko výskytu chyb při platbě a při uzávěrce zůstane pod 2 %.

Agentura EEA nese plnou odpovědnost za plnění svého rozpočtu, zatímco GŘ pro životní prostředí odpovídá za pravidelné platby příspěvků stanovených rozpočtovým orgánem. Neočekává se, že by dodatečné úkoly vyplývající z navrhovaného nařízení vedly k významným dodatečným kontrolám. Očekává se proto, že náklady na kontrolu pro GŘ MOVE (měřeno proti hodnotě spravovaných prostředků) a GŘ pro životní prostředí zůstanou stabilní.

2.3 **Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí**

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření, např. opatření uvedená ve strategii pro boj proti podvodům.

Kromě kontrol vyplývajících z výše uvedené kontrolní strategie podléhá akce kontrole ze strany útvaru interního auditu jako interního auditora Komise a decentralizovaných agentur a Evropského účetního dvora jako externího auditora orgánů EU.

Dohody o přiznání příspěvku mezi Komisí a agenturou EEA budou obsahovat zvláštní ustanovení, která zajistí, aby auditoři a v případě potřeby vyšetřovací orgány (EPPO, OLAF) měli neomezený přístup k potřebným informacím. Budou rovněž obsahovat ustanovení nezbytná k zajištění toho, aby byla Komise včas informována o jakýchkoli problémech, které by mohly provádění akcí narušit.

Komise udržuje robustní strategii boje proti podvodům, CAFS, která je v současné době revidována. GŘ MOVE / GŘ pro životní prostředí je doplňují vlastními strategiemi boje proti podvodům, které se vztahují na činnosti spadající do jejich působnosti.

Agentura EEA, která je autonomním orgánem EU, je odpovědná za udržování strategie boje proti podvodům a za zajištění ochrany zájmů EU.

Navrhované nařízení obsahuje ustanovení, která jsou konkrétně zaměřena zejména na zamezování podvodům a nesrovnalostem. Subjekty posuzování shody pověřené ověřováním budou muset být akreditovány vnitrostátními akreditačními orgány. Ověřování údajů o emisích skleníkových plynů a výpočetních procesů je založeno na zvláštních pravidlech posuzování shody stanovených EU prostřednictvím sekundárních právních předpisů a provádí je ověřovatel akreditovaný vnitrostátními akreditačními orgány jmenovanými členskými státy podle nařízení (ES) č. 765/2008.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1 Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- Stávající rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP ⁶⁹	zemí ESVO ⁷⁰	kandidátských zemí a potenciálních kandidátů ⁷¹	jiných třetích zemí	jiné účelově vázané příjmy
1	02 20 04 01	RP	NE	NE	NE	NE

- Nové rozpočtové položky, jejichž vytvoření se požaduje

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP	zemí ESVO	kandidátských zemí a potenciálních kandidátů	jiných třetích zemí	jiné účelově vázané příjmy
	[XX.YY.YY.YY]		ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE

⁶⁹ RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

⁷⁰ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

⁷¹ Kandidátské země a případně potenciální kandidáti ze západního Balkánu.

3.2 Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky

3.2.1 Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků.
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	1	Jednotný trh, inovace a digitální agenda
--	---	--

GŘ MOVE			Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	CELKEM
• Operační prostředky						
Rozpočtová položka 02 20 04 01	Závazky	(1a)	0,600			0,600
	Platby	(2a)	0,200	0,200	0,200	0,600
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy ⁷²						
Rozpočtová položka		(3)				
Prostředky na GŘ MOVE CELKEM	Závazky	=1a+1b +3	0,600			0,600
	Platby	=2a+2b +3	0,200	0,2005	0,200	0,600

Potřeba dodatečných zdrojů pro agenturu EEA na období 2028 až 2050, která se odhaduje na jeden přepočtený plný pracovní úvazek (k dispozici po celé uvedené období) a 6,3 milionu EUR (na pokrytí nákladů po celé uvedené období), bude zvažena v rámci probíhajícího hodnocení zdrojů agentury EEA a bude pokryta z dotace EU pro agenturu (prostřednictvím případného vyrovnávacího snížení plánovaných výdajů v rámci

⁷²

Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

programu LIFE nebo jiných příslušných rozpočtových položek pro financování agentury EEA), aniž by byla dotčena dohoda o budoucím víceletém finančním rámci.

• Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)	0,600				0,600
	Platby	(5)	0,200	0,200	0,200		0,600
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)					
Prostředky z OKRUHU 1 víceletého finančního rámce CELKEM	Závazky	=4+6	0,600				0,600
	Platby	=5+6	0,200	0,200	0,200		0,600

Pokud je návrhem/podnětem dotčen více než jeden operační okruh, zopakuje se výše uvedený oddíl:

• Operační prostředky CELKEM (všechny operační okruhy)	Závazky	(4)								
	Platby	(5)								
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy (všechny operační okruhy) CELKEM		(6)								
Prostředky z OKRUHŮ 1 až 6 víceletého finančního rámce CELKEM (referenční částka)	Závazky	=4+6								
	Platby	=5+6								

Okruh víceletého finančního rámce	7	Správní výdaje
--	----------	-----------------------

Tento oddíl se vyplní pomocí „rozpočtových údajů správní povahy“, jež se nejprve uvedou v [příloze legislativního finančního výkazu](#) (příloha 5 rozhodnutí Komise o interních pravidlech pro plnění oddílu Komise v souhrnném rozpočtu Evropské unie), která se pro účely konzultace mezi útvary vloží do aplikace DECIDE.

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			CELKEM
GŘ MOVE									
• Lidské zdroje									
• Ostatní správní výdaje									
GŘ <.....> CELKEM	Prostředky								

Prostředky z OKRUHU 7 víceletého finančního rámce CELKEM	(Závazky celkem = platby celkem)								
---	-------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	CELKEM
Prostředky z OKRUHŮ 1 až 7 víceletého finančního rámce CELKEM	Závazky	0,600			0,600
	Platby	0,200	0,200	0,200	0,600

Potřeba dodatečných zdrojů pro agenturu EEA na období 2028 až 2050, která se odhaduje na jeden přepočtený plný pracovní úvazek (k dispozici po celé uvedené období) a 6,3 milionu EUR (na pokrytí nákladů po celé uvedené období), bude zvážena v rámci probíhajícího hodnocení zdrojů agentury EEA a bude pokryta z dotace EU pro agenturu (prostřednictvím případného vyrovnávacího snížení plánovaných výdajů v rámci

programu LIFE nebo jiných příslušných rozpočtových položek pro financování agentury EEA), aniž by byla dotčena dohoda o budoucím víceletém finančním rámci.

3.2.2 Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků

Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

Uved'te cíle a výstupy			Rok N		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)						CELKEM	
	VÝSTUPY																	
	↓	Druh ⁷³	Průměrné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Celkový počet
SPECIFICKÝ CÍL č. 1 ⁷⁴ ...																		
– Výstup																		
– Výstup																		
– Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 1																		
SPECIFICKÝ CÍL č. 2 ...																		
– Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 2																		
CELKEM																		

⁷³ Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např. počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).

⁷⁴ Popsaný v bodě 1.4.2. „Specifické cíle...“.

3.2.3 Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky

- ☒ Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.
- ☐ Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

	Rok N ⁷⁵	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	CELKEM
--	------------------------	------------	------------	------------	--	--------

OKRUH 7 víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje								
Ostatní správní výdaje								
Mezisoučet za OKRUH 7 víceletého finančního rámce								

Mimo OKRUH 7⁷⁶ víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje								
Ostatní výdaje správní povahy								
Mezisoučet mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce								

CELKEM								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Potřebné prostředky na oblast lidských zdrojů a na ostatní výdaje správní povahy budou pokryty z prostředků GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GŘ a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

⁷⁵ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

⁷⁶ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

3.2.3.1 Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

- ☒ Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů.
- ☐ Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky

	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)		
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)							
20 01 02 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)							
20 01 02 03 (při delegacích)							
01 01 01 01 (v nepřímém výzkumu)							
01 01 01 11 (v přímém výzkumu)							
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)							
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE) ⁷⁷							
20 02 01 (SZ, VNO, ZAP z celkového rámce)	0	0	0				
20 02 03 (SZ, MZ, VNO, ZAP a MOD při delegacích)							
XX 01 xx yy zz ⁷⁸	– v ústředí						
	– při delegacích						
01 01 01 02 (SZ, VNO, ZAP v nepřímém výzkumu)							
01 01 01 12 (SZ, VNO, ZAP v přímém výzkumu)							
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)							
CELKEM	0						

XX je oblast politiky nebo dotčená hlava rozpočtu.

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeořazeny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	
Externí zaměstnanci	

⁷⁷ SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

⁷⁸ Dílčí strop na externí zaměstnance financované z operačních prostředků (bývalé položky „BA“).

3.2.4 Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem

Návrh/podnět:

- ☒ může být v plném rozsahu financován přerozdělením prostředků v rámci příslušného okruhu víceletého finančního rámce (VFR).

Tato akce je financována z rozpočtové položky na podporu dopravní politiky (02 20 04 01), která mimo jiné podporuje činnosti zaměřené na vývoj a údržbu společných nástrojů IT a databází a shromažďování potřebných údajů pro odvětví dopravy. Potřeba dodatečných zdrojů pro agenturu EEA od roku 2028 (jeden přepočtený plný pracovní úvazek) bude zvážena v rámci probíhajícího hodnocení zdrojů agentury EEA, aniž by byla dotčena dohoda o budoucím víceletém finančním rámci.

- ☐ vyžaduje použití nepřiděleného rozpětí v rámci příslušného okruhu VFR a/nebo použití zvláštních nástrojů definovaných v nařízení o VFR.

Upřesněte, co se požaduje, příslušné okruhy a rozpočtové položky, odpovídající částky a navrhované nástroje, které mají být použity.

- ☐ vyžaduje revizi VFR.

Upřesněte, co se požaduje, příslušné okruhy a rozpočtové položky a odpovídající částky.

3.2.5 Příspěvky třetích stran

Návrh/podnět:

- ☒ nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.
- ☐ počítá se spolufinancováním od třetích stran podle následujícího odhadu:

prostředky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	Rok N ⁷⁹	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			Celkem
Upřesněte spolufinancující subjekt								
Spolufinancované prostředky CELKEM								

⁷⁹

Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

3.3 Odhadovaný dopad na příjmy

- ☒ Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.
- ☐ Návrh/podnět má tento finanční dopad:
 - ☐ na vlastní zdroje
 - ☐ na jiné příjmy
 - uveďte, zda je příjem účelově vázán na výdajové položky ☐

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři
desetinná místa)

Příjmová položka:	rozpočtová	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu ⁸⁰						
			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)		
Článek									

U účelově vázaných příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

Jiné poznámky (např. způsob/vzorec výpočtu dopadu na příjmy nebo jiné údaje).

⁸⁰

Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 20 % nákladů na výběr.