



Rada
Európskej únie

V Bruseli 14. júla 2023
(OR. en)

11821/23

**Medziinštitucionálny spis:
2023/0266(COD)**

**TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185**

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	12. júla 2023
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2023) 441 final
Predmet:	Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o započítavaní emisií skleníkových plynov z dopravných služieb

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2023) 441 final.

Príloha: COM(2023) 441 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Štrasburgu 11. 7. 2023
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o započítavání emisií skleníkových plynů z dopravných služeb

(Text s významom pre EHP)

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

DÔVODOVÁ SPRÁVA

- Dôvody a ciele návrhu

Započítavanie emisií skleníkových plynov je opatrenie používané v rôznych hospodárskych odvetviach na získavanie údajov o emisiách skleníkových plynov z konkrétnych činností podnikov a jednotlivcov. V odvetví dopravy umožňujú transparentné informácie o emisiách z dopravných služieb zákazníkom prijímať riadne informované rozhodnutia a ovplyvňujú obchodné rozhodnutia subjektov, ktoré organizujú a poskytujú tieto služby na trhu. Sprístupnenie spoľahlivých údajov o emisiách môže podnietiť udržateľnosť, inovácie a zmenu správania v prospech udržateľných možností dopravy. O prínosoch a pridanej hodnote započítavania emisií svedčia výsledky existujúcich systémov monitorovania a vykazovania emisií v EÚ aj mimo nej¹.

Využívanie potenciálu započítavania emisií skleníkových plynov v doprave si vyžaduje, aby podkladové výpočty boli porovnateľné a presné a aby zohľadňovali špecifické vlastnosti konkrétnej dopravnej služby. Emisie by preto mali byť kvantifikované na základe vedecky podloženého, podrobného a harmonizovaného metodického prístupu.

V súčasnosti však neexistuje všeobecne uznávaný rámec pre započítavanie emisií skleníkových plynov z dopravných služieb². Na kvantifikáciu týchto emisií si zainteresované strany v oblasti dopravy môžu vybrať spomedzi rôznych noriem, metodík, nástrojov na výpočet a viacerých databáz a súborov údajov so štandardnými hodnotami emisií. To často vedie k podstatnému nesúladu výsledkov, ktorý narúša porovnateľnosť údajov o emisiách skleníkových plynov na trhu a poskytuje nepresné a zavádzajúce informácie o výkonnosti dopravnej služby. Takisto existuje riziko, že daný subjekt si metódu výpočtu emisií a štandardné údaje vyberie na základe toho, čo je preň výhodnejšie. Vznikajú tak podmienky pre environmentálne klamlivú reklamu³ a používateľom sa poskytujú nesprávne stimuly. To, že chýba štandardný rámec, je všeobecne uznávanou skutočnosťou, ktorá viedla k viacerým pokusom odvetvia či národných vlád⁴ o vytvorenie takéhoto rámca. Žiadne z týchto snáh však nevedli k harmonizácii metód započítavania emisií skleníkových plynov ani k jednotnému využívaniu údajov o skleníkových plynov na úrovni Únie.

Nedostatok spoľahlivých a porovnateľných informácií o emisiách skleníkových plynov z dopravných služieb považuje za problém aj odvetvie dopravy. V rámci otvorenej verejnej konzultácie zastávalo 80 % respondentov názor, že tento problém je značne rozšírený, a považovali ho za významný alebo veľmi významný. Podobné názory boli zaznamenané pri

¹ Napríklad v odvetví nákladnej dopravy programy [Lean and Green](#) v EÚ a [SmartWay](#) v USA.

² Členské štáty zostavujú harmonizované štatistiky a environmentálne účty o emisiách skleníkových plynov vo všetkých hospodárskych odvetviach vrátane dopravy a predkladajú o nich správy Komisii podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 691/2011 zo 6. júla 2011 o európskych environmentálnych ekonomických účtoch ([Ú. v. EÚ L 192, 22.7.2011, s. 1 – 16](#)). Tieto údaje sú dostupné na vnútroštátnej úrovni a sú rozčlenené podľa klasifikácie ekonomických činností NACE Rev. 2, a teda nie sú dostatočne podrobné na to, aby sa nimi zmiernil nastolený problém.

³ Environmentálne klamlivá reklama je praktika, ktorú spoločnosti využívajú na vytvorenie falošne pozitívneho dojmu o svojich environmentálnych vplyvoch alebo prínosoch.

⁴ Prvú normu špecifickú pre dopravné služby zaviedol v roku 2012 [Európsky výbor pre normalizáciu \(CEN\)](#). V norme CEN EN 16258:2012 sa stanovuje spoločná metodika výpočtu a deklarovania spotreby energie a emisií skleníkových plynov súvisiacich s akoukoľvek dopravnou službou. Norma EN 16258:2012 významne prispela k harmonizácii procesov započítavania emisií v doprave. Nepovažovala sa však za dostatočne presnú na to, aby poskytovala úplne porovnateľné a konzistentné údaje o emisiách z rôznych dopravných služieb. Medzi ďalšie príklady iniciatív na harmonizáciu započítavania emisií skleníkových plynov z dopravných služieb patrí [článok L. 1431-3 francúzskeho zákona o doprave](#) a rámec [Rady pre globálne emisie z logistiky](#).

analýze odpovedí na výzvu na prekladanie podkladov, v rámci cieľeného prieskumu medzi zainteresovanými stranami a diskusií na seminári v súvislosti s prípravou tejto iniciatívy.

Napriek rastúcemu záujmu zainteresovaných strán v oblasti dopravy o údaje o výkonnosti dopravy v súvislosti so skleníkovými plynmi je okrem toho celkové zavádzanie započítavania emisií skleníkových plynov z dopravných služieb stále veľmi obmedzené. Používatelia dopravných služieb zvyčajne nedostávajú presné informácie o výkonnosti dopravných služieb a organizátori (vrátane prevádzkovateľov) dopravných služieb svoje emisie skleníkových plynov systematicky nevypočítavajú. Zároveň platí, že väčšina tých, ktorí emisie vypočítavajú, tak zvyčajne robí na úrovni spoločnosti alebo vozidla a nie je schopná generovať údaje o emisiách skleníkových plynov z konkrétnej dopravnej služby⁵. Pre účinnú podporu a ovplyvňovanie rozhodnutí používateľov dopravných služieb je však relevantný len tento druh informácií. Odhaduje sa, že svoje emisie skleníkových plynov meria takmer 600 000 subjektov v odvetví dopravy EÚ (údaje z roku 2020), no len 21 660 z nich to robí na úrovni členenia potrebnej na získanie údajov o emisiách skleníkových plynov z dopravných služieb. To je len 1,2 % z približne 1,8 milióna subjektov samostatne vykonávajúcich dopravné operácie⁶. Nízka miera započítavania emisií skleníkových plynov existuje najmä v mikropodnikoch, malých a stredných podnikoch (MSP)⁷, ktoré predstavujú prevažnú väčšinu subjektov pôsobiacich na trhu EÚ s dopravnými službami.

Nízka miera započítavania emisií skleníkových plynov z dopravných služieb bola zdôraznená ako problém aj v rámci rôznych konzultačných činností. V rámci otvorenej verejnej konzultácie 45 z 56 organizácií (80 %), 61 zo 70 jednotlivcov (87 %) a 60 zo 65 online zákazníkov (92 %) uviedlo, že im pri plánovaní/organizovaní cesty, zásielky alebo výbere spôsobu dodania balíka nie sú poskytované dostatočné informácie. V cieľenom prieskume okrem toho 26 z 31 (84 %) respondentov považovalo súčasnú úroveň miery využívania za nízku alebo veľmi nízku. Pokiaľ ide o započítavanie emisií skleníkových plynov, z cieľeného prieskumu vyplynulo, že 78 % respondentov (29 z 37) už určitým spôsobom svoje emisie meria, ale len 35 % (9 z 26) z nich to robí na úrovni dopravnej služby. Toto zistenie však nemusí byť úplne reprezentatívne za všetky dotknuté subjekty, keďže sa zdá, že skutočný počet spoločností, ktoré vypočítavajú emisie skleníkových plynov z dopravných služieb, je značne nižší.

EÚ uznala potrebu harmonizovaného metodického rámca pre započítavanie emisií z dopravných služieb. V rokoch 2011 až 2019 boli realizované dva po sebe nasledujúce projekty financované z prostriedkov EÚ: Uhlíková stopa nákladnej dopravy (COFRET)⁸ ako súčasť siedmeho rámcového programu (RP7) a Siet' na účtovanie a znižovanie logistických emisií (LEARN)⁹ v rámci programu Horizont 2020. Tieto projekty sa zaoberali výpočtom, nahlasovaním a overovaním emisií skleníkových plynov z dopravných služieb s cieľom vypracovať globálnu metodiku. Na základe tohto úsilia sa podporilo zriadenie a rozvoj odvetvového rámca Rady pre globálne emisie z logistiky¹⁰ a zaviedli sa koordinované činnosti na vypracovanie komplexnej a špecializovanej normy Medzinárodnej organizácie pre

⁵ Na získanie presných údajov o výkonnosti dopravnej služby z hľadiska skleníkových plynov (najmä v multimodálnom dopravnom reťazci) sa musia vypočítavať emisie každého jednotlivého prvku dopravného reťazca (úseku dopravy). Táto úroveň výpočtu si vyžaduje špecifické údaje a pre jednotlivú organizáciu je zložitejšia a nákladnejšia.

⁶ Spolu približne 1,8 milióna, Ecorys a CE Delft (2023), podporná štúdia na účely posúdenia vplyvu.

⁷ Odporúčanie Komisie 2003/361/ES zo 6. mája 2003 o vymedzení mikropodnikov, malých a stredných podnikov (Ú. v. EÚ L 124, 20.5.2003, s. 36).

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

⁹ <https://learnproject.net/>.

¹⁰ [Smart Freight Centre](https://www.smartfreightcentre.eu/).

normalizáciu (ISO)¹¹. Túto novú normu ISO 14083:2023 uverejnila organizácia ISO v marci 2023. Výbor CEN ju následne transponoval ako zodpovedajúcu európsku normu EN ISO 14083:2023.

Cieľom tejto iniciatívy je prekonať prekážky, ktoré bránia harmonizácii merania a výpočtu emisií skleníkových plynov, a uľahčiť ich zavádzanie v odvetví dopravy. Stanovuje sa v nej spoločný regulačný rámec pre započítavanie emisií skleníkových plynov z dopravných služieb v celom multimodálnom dopravnom reťazci, čím sa vytvárajú rovnaké podmienky pre jednotlivé druhy a segmenty dopravy a vnútroštátne siete v Únii. Výsledkom zvýšenej transparentnosti, pokiaľ ide o výkonnosť rôznych služieb, by mala byť motivácia pre účastníkov trhu, aby znižovali emisie skleníkových plynov a zvyšovali efektívnosť a udržateľnosť dopravy.

Týmto nariadením sa neukladá povinnosť nahlasovať emisie skleníkových plynov. Je koncipované tak, aby podporovalo iné špecifické opatrenia prijaté daným odvetvím a verejnými orgánmi na uľahčenie zelenej transformácie. Tieto opatrenia zahŕňajú zavedenie doložiek o transparentnosti skleníkových plynov v zmluvách o doprave, poskytovanie informácií o emisiách skleníkových plynov z danej služby cestujúcim alebo stanovenie klimatických kritérií pre postupy zeleného obstarávania a programy ekologickej dopravy. Môžu sa vykonávať prostredníctvom samostatných individuálnych dohôd, najmä z hľadiska vzťahu medzi orgánmi a podnikmi a z medzipodnikového hľadiska, musia však vždy dodržiavať osobitné pravidlá výpočtu, odôvodňovania a oznamovania emisií skleníkových plynov z dopravných služieb, ako sa stanovuje v tejto iniciatíve.

Tu treba zároveň poznamenať, že hoci sa toto nariadenie zaoberá emisiami skleníkových plynov od zdroja ku kolesám, ktoré vznikajú pri používaní vozidla, ako aj pri poskytovaní energie pre vozidlo¹², odvetvie dopravy v skutočnosti vytvára ďalšie nepriaznivé účinky. Medzi ne patria emisie látok znečisťujúcich ovzdušie a emisie hluku a ich vplyv na zdravie a životné prostredie. Tieto dôsledky sú mimo rozsahu pôsobnosti navrhovanej iniciatívy.

Iniciatíva je v záujme riadneho riešenia cieľov rozdelená do siedmich hlavných oblastí politiky:

- Metodika – stanovenie spoločnej referenčnej metodiky, ktorou sa zabezpečí, aby sa výpočet emisií skleníkových plynov z dopravných služieb vykonával štandardizovane v celom odvetví dopravy.

Referenčná metodika je kľúčovou súčasťou iniciatívy, a preto sa jej pri prípravných prácach venovala mimoriadna pozornosť. Bolo analyzovaných niekoľko prístupov, ktoré sa líšili z hľadiska rozsahu a metódy výpočtu emisií skleníkových plynov a pridelovania emisií dopravným službám. Napokon bola vybraná nová norma ISO 14083:2023¹³ ako v danom čase najrelevantnejšia a najprimeranejšia na dosiahnutie stanovených cieľov. Norma ISO 14083:2023 je krokom vpred pri stanovovaní spoločného súboru pravidiel a zásad výpočtu emisií skleníkových plynov pre dopravné operácie, pri ktorých sa kvantifikácia vykonáva od zdroja ku kolesám. Keďže je táto norma uznávaná na celom svete, možno ju použiť na získavanie údajov o emisiách skleníkových plynov v prípade medzinárodných dopravných reťazcov, čím sa vytvorí príležitosť na celosvetové zosúladenie.

¹¹ <https://www.iso.org/home.html>.

¹² Na účely tohto nariadenia sa koncepcia „od zdroja ku kolesám“ vzťahuje na všetky druhy dopravy.

¹³ Na účely tohto nariadenia sa ako referenčná metodika použila európska verzia tejto normy (EN ISO 14083:2023).

Na druhej strane by sa v nariadení mal zohľadniť potenciálny budúci vývoj normy a malo by byť schopné riešiť flexibilitu, ktorá je zakotvená v určitých komponentoch normy. Budúce revízie a zmeny normy by sa preto mali dôkladne monitorovať, kontrolovať a v odôvodnených prípadoch vylúčiť z rozsahu tejto iniciatívy, aby sa zabezpečil súlad referenčnej metodiky s cieľmi tohto nariadenia a inými uplatniteľnými právnymi predpismi Únie. Okrem toho by sa mala zvážiť potreba dodatočných úprav a objasnení, a to najmä ak použitie tejto normy vytvára riziko neprimeranej nerovnováhy vyplývajúcej z výpočtu emisií skleníkových plynov z dopravných služieb v špecifických dopravných segmentoch.

- Vstupné údaje a zdroje – poskytnutie harmonizovaného prístupu k vstupným údajom vytváraním stimulov na používanie primárnych údajov, povolením modelovaných údajov, zvýšením spoľahlivosti, prístupnosti a primeranosti štandardných hodnôt a zmenšovaním odchýlok medzi vnútroštátnymi, regionálnymi a odvetvovými súbormi údajov.

Bez spoločného prístupu k vstupným údajom budú výsledky výpočtov emisií skleníkových plynov naďalej nejednotné a neporovnateľné aj v prípade použitia rovnakej referenčnej metodiky. Tento problém bol na poprednom mieste vo všetkých konzultačných činnostiach so zainteresovanými stranami. Na výpočet emisií skleníkových plynov z dopravných služieb sú potrebné alebo sa používajú rôzne druhy vstupných údajov vrátane primárnych a sekundárnych údajov. Najspoľahlivejšie výsledky výpočtov sa dosiahnu pri použití primárnych údajov. Tento druh údajov je však pre niektoré zainteresované strany, najmä MSP, často nedostupný alebo nedostupne drahý, a preto by sa malo zvážiť aj používanie sekundárnych údajov. S cieľom zabezpečiť porovnateľné a presné výstupy výpočtov emisií skleníkových plynov by sa preto malo uznať a uprednostniť používanie primárnych údajov, pričom sekundárne údaje by mali vychádzať z dôveryhodných odhadov a vedecky overených a spoľahlivých databáz a súborov údajov. Sekundárne údaje možno určiť pomocou štandardných hodnôt alebo modelov.

Použitie štandardných hodnôt by malo viesť k presným a spoľahlivým informáciám o emisiách skleníkových plynov konkrétnej dopravnej služby. Tieto hodnoty by preto mali byť vytvorené neutrálnym a objektívnym spôsobom a mali by pochádzať z dôveryhodných zdrojov. Štandardné hodnoty sú odvodené z literatúry a iných publikácií a zahŕňajú hodnoty intenzity emisií skleníkových plynov a emisné faktory skleníkových plynov (v závislosti od použitého zdroja označované aj ako emisné faktory energie alebo paliva).

Štandardné hodnoty intenzity emisií skleníkových plynov predstavujú vzťah medzi špecifickými údajmi o výkonnosti (aktivite) dopravy a emisiami skleníkových plynov a používajú sa na získavanie informácií o emisiách určitej dopravnej služby. Tieto hodnoty by preto mali vychádzať z parametrov, ktoré sa veľmi podobajú parametrom konkrétnej služby. Na zabezpečenie porovnateľných výsledkov výpočtov emisií by sa mala vytvoriť základná databáza EÚ pre tieto hodnoty. Vzhľadom na ich výraznú odvetvovú, vnútroštátnu a regionálnu špecifickosť by sa však mali povoliť aj iné relevantné databázy a súbory údajov prevádzkované tretími stranami, a to pod podmienkou, že sa podrobia osobitnej kontrole kvality na úrovni EÚ.

Emisné faktory skleníkových plynov predstavujú vzťah medzi množstvom energie použitej pri vykonávaní operácie a emisiami skleníkových plynov od zdroja ku kolesám. Tieto faktory sú nevyhnutnými vstupmi pri výpočte intenzity emisií skleníkových plynov od zdroja ku kolesám danej dopravnej služby. Určenie emisných faktorov skleníkových plynov na základe jednotnej metodiky a dôveryhodných zdrojov vedie k prijateľným úrovňam variability. Mala by sa preto vytvoriť centrálna databáza EÚ pre emisné faktory skleníkových plynov, a to s náležitým ohľadom na príslušné regulačné iniciatívy Únie a iné spoľahlivé zdroje vrátane

revidovanej smernice o energii z obnoviteľných zdrojov (RED II)¹⁴ (po jej prijatí) a na osobitnú tému programu Horizont Európa¹⁵.

Databázy EÚ pre štandardné hodnoty intenzity emisií skleníkových plynov a emisné faktory skleníkových plynov by mal vytvoriť a udržiavať neutrálny a príslušný orgán EÚ. Tento orgán by mal vykonávať aj technické kontroly kvality externých databáz a súborov údajov tretích strán. Za najvhodnejší orgán na poskytovanie potrebnej pomoci pri riadnom vykonávaní tejto časti nariadenia sa považuje Európska environmentálna agentúra (EEA). Jej práca sa v relevantných prípadoch môže opierať o príspevky a podporu iných odvetvových orgánov EÚ, ako je Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA), ktorá bude poverená implementáciou environmentálnej značky pre lety v kontexte iniciatívy ReFuelEU Aviation¹⁶.

Modelované údaje kombinujú primárne údaje s určitými parametrami relevantnými z hľadiska emisií skleníkových plynov pre konkrétnu dopravnú operáciu alebo prevádzku uzla. Tieto parametre by mali byť reprezentatívne, presné a striktné založené na požiadavkách referenčnej metodiky. Výsledkom bude najlepší možný pohľad na skutočné emisie skleníkových plynov z dopravnej služby.

- Uplatniteľnosť – určenie správneho politického nástroja (od povinného po dobrovoľný) na účinné uplatňovanie iniciatívy na trhu Únie.

Po zvážení účinnosti nástroja vo vzťahu k možnému administratívne zaťaženiu a nákladom pre odvetvie dopravy sa ako najvhodnejšia možnosť ukázal prístup záväzného zapojenia sa. V rámci neho sa ukladá požiadavka používať spoločný rámec len vtedy, ak sa subjekt poskytujúci alebo organizujúci dopravnú službu v prípade tejto služby rozhodne vypočítavať a sprístupňovať údaje o emisiách skleníkových plynov, prípadne ak mu to je nariadené inými prostriedkami¹⁷. Tento prístup je osobitne relevantný pre MSP, ktoré predstavujú prevažnú väčšinu spoločností v odvetví dopravy a veľmi často nemajú dostatočnú kapacitu na meranie a výpočet emisií skleníkových plynov zo svojich dopravných činností. Zaručuje sa ním však regulačná predvídateľnosť a rovnaké podmienky na započítavanie emisií skleníkových plynov medzi subjektmi, ktoré informácie o emisiách zverejňujú alebo zdieľajú. Časom by to malo viesť k postupnému zosilňovaniu trhového tlaku na zvýšenie miery zavádzania tohto rámca v odvetví dopravy.

- Výstupné údaje o emisiách skleníkových plynov a transparentnosť – stanovenie vhodných parametrov na generovanie a výmenu údajov o emisiách skleníkových plynov a stanovenie spoločných pravidiel oznamovania a transparentnosti výsledkov započítavania emisií.

Harmonizované parametre pre výstupné údaje o emisiách sú nevyhnutné na zaistenie konzistentných jednotiek meraní pri sprístupňovaní údajov o emisiách skleníkových plynov z dopravných služieb medzi všetkými stranami v dopravnom reťazci a mimo neho. Spoločné parametre umožňujú jasnú komunikáciu zo strany poskytovateľov údajov a presné chápanie príjemcami údajov. To je nevyhnutne dôležité v záujme správneho porovnávania údajov

¹⁴ Návrh SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999 a smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 98/70/ES, pokiaľ ide o podporu energie z obnoviteľných zdrojov, a ktorou sa zrušuje smernica Rady (EÚ) 2015/652 [COM(2021) 557 final].

¹⁵ [Financovanie a verejné súťaže \(europa.eu\)](#).

¹⁶ Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o zaistení rovnakých podmienok pre udržiateľnú leteckú dopravu [COM(2021) 561 final].

¹⁷ Napríklad inými právnymi predpismi EÚ, vnútroštátnymi právnymi predpismi alebo zmluvnými vzťahmi.

o emisiách skleníkových plynov na trhu a podpory používateľov dopravy pri ich rozhodovaní. Subjekty, ktoré údaje o emisiách skleníkových plynov vypočítavajú a sprístupňujú, musia okrem toho vypracovať a uchovávať dôkazy o realizovaných výpočtoch. Takéto dôkazy by sa mali sprístupniť na žiadosť príslušného orgánu alebo akejkoľvek inej tretej strany na základe samostatných individuálnych dohôd, ako sú dohody, ktoré vyplývajú z osobitných právnych požiadaviek alebo medzipodnikových zmluvných doložiek. Tieto ustanovenia sú v prvom rade určené na zabezpečenie dôvery v spoľahlivosť a presnosť sprístupnených údajov.

- Podpora vykonávania – zabezpečenie harmonizovaného vykonávania tejto iniciatívy v rôznych dopravných segmentoch.

Podporou vykonávania sa zabezpečuje, aby orgány pôsobiace v rôznych segmentoch dopravného reťazca v celej EÚ vykladali a uplatňovali pravidlá nariadenia rovnakým spôsobom. Zahŕňa najmä všeobecné usmernenia, ktorými sa objasňujú a vysvetľujú určité časti iniciatívy rôznym zainteresovaným stranám. Tieto usmernenia im pomôžu zaviesť pravidlá do svojej bežnej podnikateľskej praxe. Môže ísť o usmernenie týkajúce sa požiadaviek na údaje, riadenia a spoločného využívania údajov, postupov výpočtu emisií a overovania zhody. Komisia si vyhradzuje výlučné právo na vypracovanie týchto všeobecných usmernení na základe svojho posúdenia potrieb odvetvia dopravy a pridanej hodnoty, ktorú by tieto usmernenia priniesli trhu.

- Zhoda – zaistenie spoločného, primeraného a spoľahlivého systému overovania údajov o emisiách skleníkových plynov z dopravných služieb a príslušných postupov výpočtu.

Systém overovania údajov o emisiách skleníkových plynov a príslušných postupov výpočtu predstavuje ďalšiu potrebu, ktorá bola zdôraznená počas konzultácií so zainteresovanými stranami. V posúdení vplyvu sa táto potreba potvrdila a ukázalo sa, že riadne navrhnutý systém overovania môže podstatne zvýšiť dôveru odvetvia dopravy v údaje o emisiách skleníkových plynov a zlepšiť zavádzanie započítavania emisií skleníkových plynov vo všeobecnosti. Požiadavky spojené s postupmi overovania však často vedú k dodatočným nákladom a administratívnej záťažii odvetvia. Preto treba venovať pozornosť tomu, aby sa nevytvárala väčšia byrokracia, ktorá by kontraproduktívne bránila používaniu spoločného rámca pre započítavanie emisií skleníkových plynov v rámci širšej podnikateľskej praxe. Z tohto dôvodu sa v tomto návrhu vyžaduje len od veľkých subjektov, aby overovali svoj súlad s pravidlami stanovenými v tomto nariadení, pričom MSP sa umožňuje využívať overovanie na dobrovoľnom základe.

- Doplnkové opatrenia – vývoj a používanie technických nástrojov na výpočet.

Dostupnosť technických nástrojov na výpočet (ako sú webové aplikácie, modely a softvér) je užitočným prvkom umožňujúcim uľahčiť zavádzanie spoločnej metodiky započítavania emisií v odvetví dopravy. Účel tejto iniciatívy dokážu účinne podporiť externé komerčné i nekomerčné nástroje na výpočet, ktoré sú na trhu v ponuke na širšie využitie. Tieto nástroje poskytujú vhodné funkcie na automatický výpočet emisií a v prípade potreby ponúkajú dostatočnú flexibilitu na rýchle úpravy vzorcov na výpočet a údajov. Pri používaní týchto nástrojov sa však musí zabezpečiť súlad s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení, najmä pokiaľ ide o používanie spoločnej referenčnej metodiky, parametrov modelovania a vhodného súboru štandardných hodnôt. Používanie externých nástrojov na výpočet by sa preto malo povoliť pod podmienkou, že sú formálne osvedčené.

- Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky

Na dopravu¹⁸ v roku 2020 pripadalo 26 % všetkých emisií skleníkových plynov v EÚ, pričom samotná cestná doprava predstavovala približne 20 % z celkového objemu¹⁹. Túto iniciatívu preto treba vnímať v kontexte Európskej zelenej dohody²⁰ a európskeho právneho predpisu v oblasti klímy²¹, v ktorom sa stanovujú kroky smerom ku klimatickej neutralite do roku 2050.

V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu²² zverejnenej 9. decembra 2020 sa stanovuje základ toho, ako môže dopravný systém EÚ dosiahnuť túto zmenu (vrátane 90 % zníženia emisií skleníkových plynov z dopravy do roku 2050) a realizovať ju pomocou inteligentného, konkurencieschopného, bezpečného, prístupného a cenovo dostupného dopravného systému. Okrem cielených opatrení na zvýšenie udržateľnosti jednotlivých druhov dopravy sa v stratégii uvádzajú aj stimuly na výber najudržateľnejších možností dopravy v rámci druhov dopravy a medzi nimi. Stimuly môžu byť hospodárskej aj inej ako hospodárskej povahy vrátane poskytovania lepších informácií používateľom a zvýšenej transparentnosti výkonnosti dopravných služieb z hľadiska skleníkových plynov. V stratégii boli preto oznámené plány²³ „vytvoriť európsky rámec pre harmonizované meranie emisií skleníkových plynov v doprave a logistike založený na globálnych normách, ktorý by sa potom mohol využiť na to, aby mali podniky a koncoví používatelia k dispozícii odhad uhlíkovej stopy dostupných alternatív a aby sa zvýšil dopyt koncových používateľov a spotrebiteľov po udržateľnejších riešeniach v oblasti dopravy a mobility, pričom by sa zároveň zabránilo tzv. greenwashingu, teda environmentálne klamlivej reklame“. Toto nariadenie je tak vhodnou politickou reakciou.

Započítavanie emisií z dopravných služieb už bolo predmetom istých politických úvah. V bielej knihe o doprave z roku 2011²⁴ Komisia predstavila víziu budúcnosti dopravného systému EÚ. Stanovuje sa v nej politický program na riešenie budúcich výziev, najmä zachovanie a rozvoj dopravy a výrazné zníženie uhlíkovej stopy dopravných a logistických operácií. Jednou zo špecifických iniciatív zameraných na pomoc pri dosahovaní týchto cieľov bolo vypracovanie spoločných noriem EÚ na odhad uhlíkovej stopy služieb osobnej a nákladnej dopravy. Zámerom bolo poskytnúť nástroj spoločnostiam, ktoré chcú obstarávať služby s menším škodlivým vplyvom na životné prostredie, a cestujúcim, ktorí chcú cestovať environmentálne udržateľnejším spôsobom. Tieto plány podnietili ďalšie opatrenia v tejto oblasti politiky vrátane uvedeného výskumného projektu LEARN.

- Súlad s ostatnými politikami Únie

Toto nariadenie ako prierezová iniciatíva týkajúca sa všetkých druhov dopravy vytvára synergie s inými regulačnými opatreniami EÚ v oblasti rámcov na znižovanie emisií, palivových a emisných noriem, lepšej transparentnosti pre používateľov a silnejších práv spotrebiteľov a tieto opatrenia dopĺňa. Tieto prepojenia s inými politikami sa týkajú najmä

¹⁸ Vrátane medzinárodnej leteckej a námornej dopravy.

¹⁹ [Statistical pocketbook 2022 \(Štatistická príručka 2022\) \(europa.eu\)](#).

²⁰ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov, Európska zelená dohoda [COM(2019) 640 final].

²¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) ([Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1 – 17](#)).

²² Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov, Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti [COM(2020) 789 final].

²³ Opatrenie 33 akčného plánu, ktorý je priložený k stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu.

²⁴ BIELA KNIHA Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje [KOM(2011) 144 v konečnom znení].

používania vstupných údajov a metód započítavania emisií, ako aj požiadaviek na jednoznačné informovanie o emisiách skleníkových plynov z dopravných služieb.

Významné sú vzájomné prepojenia s regulačnými opatreniami na zber informácií o emisiách a podávanie správ o životnom prostredí. Podľa rámca EÚ pre monitorovanie, nahlasovanie a overovanie²⁵ námorné plavidlá s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton, ktoré sa plavia do prístavov EÚ a z nich, musia monitorovať, overovať a každoročne nahlasovať svoje emisie CO₂ na základe paliva spáleného pri vykonávaní svojich činností²⁶. V leteckej doprave sa v rámci systému Európskej únie na obchodovanie s emisiami (EU ETS)²⁷ vyžaduje, aby letecké spoločnosti vypočítavali emisie CO₂ na jeden let a každoročne predkladali správu o emisiách. Hoci rámec EÚ pre monitorovanie, nahlasovanie a overovanie a EU ETS plnia rôzne účely a nevedú k započítavaniu emisií skleníkových plynov z konkrétnych služieb, možno ich považovať za komplementárne k tomuto nariadeniu, a to najmä pokiaľ ide o zber údajov o skutočne spálenom palive.

Konzistentnosť vstupných údajov na kvantifikáciu emisií skleníkových plynov sa takisto rieši v rámci vznikajúcich iniciatív EÚ v oblasti zavádzania palív z obnoviteľných zdrojov s nízkymi a nulovými emisiami uhlíka. Súčasťou tejto iniciatívy je dôkladné zohľadnenie balíka Fit for 55²⁸ s osobitným odkazom na návrhy Komisie na revidovanú smernicu o energii z obnoviteľných zdrojov (RED II) a novú iniciatívu FuelEU Maritime²⁹. V revidovanej smernici RED II a iniciatíve FuelEU Maritime sa konkrétne stanovujú súbory štandardných hodnôt (energetických) emisných faktorov skleníkových plynov. Pôjde o odhady emisií skleníkových plynov na základe množstva energie spotrebovanej pri uplatnení prístupu od zdroja ku kolesám³⁰. Všetky tieto aspekty sú veľmi relevantné pre jednotné vykonávanie tejto iniciatívy na trhu Únie. Pri tomto vykonávaní sa však zohľadnia aj ďalšie legislatívne rámce, ako sú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá³¹ a ľahké úžitkové vozidlá³², štatistické usmernenia Eurostatu pre environmentálne ekonomické účty³³, ako aj plánované opatrenia EÚ týkajúce sa prístupu k údajom generovaným vo vozidle³⁴. V tejto

²⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55 – 76).

²⁶ Údaje monitorované a nahlasované na účely nariadenia EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní sa majú použiť na ďalšie nadchádzajúce iniciatívy, ako je možné začlenenie námornej prepravy do systému EU ETS alebo iniciatíva FuelEU Maritime.

²⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32 – 46).

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

²⁹ Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice 2009/16/ES [COM(2021) 562 final].

³⁰ Tento prístup sa líši od aktuálneho prístupu uplatňovaného v rámci EÚ pre monitorovanie, nahlasovanie a overovanie, v systéme IMO pre zber údajov o lodnom palive, v systéme CORSIA a EU ETS, ktoré sa týkajú len emisií súvisiacich s pohonom vozidla („od nádrže ku kolesám“).

³¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019).

³² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13 – 53).

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

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

súvislosti môžu byť možné synergie spojené napríklad so zberom údajov o spotrebe paliva a s vytvorením spoločného prostredia pre štandardné hodnoty.

Informácie o emisiách skleníkových plynov vypočítané a zozbierané pri uplatňovaní pravidiel stanovených v tomto nariadení sa môžu použiť na účely podnikového vykazovania, napríklad v zmysle smernice o vykazovaní informácií o udržateľnosti podnikov³⁵ a súvisiacich európskych štandardov vykazovania informácií o udržateľnosti, ktoré sa aktuálne vypracúvajú³⁶. Smernica o vykazovaní informácií o udržateľnosti podnikov a táto iniciatíva sú z hľadiska prístupu konzistentné, pričom sa v oboch uznávajú emisie v ekvivalentoch CO₂ rozsahu 1 (priame emisie z vlastnej činnosti), rozsahu 2 (nepriame emisie z výroby nakúpenej alebo získanej elektriny, pary, tepla alebo chladenia spotrebovaných vykazujúcou spoločnosťou) a rozsahu 3 (nepriame emisie, ktoré vznikajú v hodnotovom reťazci)³⁷. Tieto rámce sa líšia z hľadiska predmetu a úrovne presnosti (smernica o vykazovaní informácií o udržateľnosti podnikov sa vzťahuje na emisie celej spoločnosti a toto nariadenie sa vzťahuje na emisie z dopravných služieb). Informácie získané na základe tejto iniciatívy však môžu spoločnostiam slúžiť ako podklad pri vypracovaní všeobecných správ o udržateľnosti, čím sa uľahčí vykonávanie smernice o vykazovaní informácií o udržateľnosti podnikov.

ReFuelEU Aviation, ďalšia iniciatíva v rámci balíka Fit for 55, obsahuje ustanovenia o špecializovanej environmentálnej značke pre lety³⁸, ktorá má pomôcť spotrebiteľom informovane sa rozhodovať a podporovať ekologickejšie cestovanie. Komisia zabezpečí, aby bol vývoj systému označovania letov riadne koordinovaný s vykonávaním tejto iniciatívy s cieľom zaistiť konzistentnosť a spoľahlivosť všetkých vygenerovaných údajov o emisiách skleníkových plynov z dopravy.

Nariadenie (EÚ) 2020/1056 o elektronických údajoch o nákladnej doprave³⁹ sa týka výmeny regulačných informácií v elektronickom formáte o cestnej, železničnej, leteckej a vnútrozemskej vodnej preprave tovaru. Prevádzkovateľom umožní preukázať, že dodržiavajú mnohé formálne požiadavky na vykazovanie na úrovni EÚ a na vnútroštátnej úrovni, ktoré sa vzťahujú na prepravu tovaru. Očakáva sa, že po zriadení plne decentralizovanej, ale harmonizovanej a dôveryhodnej siete na výmenu údajov elektronické údaje o nákladnej doprave podpora výmenu údajov o emisiách skleníkových plynov medzi rôznymi orgánmi a jednotlivými používateľmi, čím sa podporí vykonávanie tejto iniciatívy.

Cieľom tohto nariadenia je zároveň doplniť akčný plán pre obehové hospodárstvo⁴⁰ a v rámci neho osobitné iniciatívy zamerané na poskytovanie správnych informácií spotrebiteľom. Konkrétne má potenciálne prepojenia s iniciatívou v oblasti environmentálnej stopy

³⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2464 zo 14. decembra 2022, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 537/2014, smernica 2004/109/ES, smernica 2006/43/ES a smernica 2013/34/EÚ, pokiaľ ide o vykazovanie informácií o udržateľnosti podnikov (Ú. v. EÚ L 322, 16.12.2022, s. 15 – 80).

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

³⁷ Vymedzené v [protokole o skleníkových plynoch](#).

³⁸ Vývoj environmentálnej značky pre leteckú dopravu vychádza z opatrenia 35 stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu. Značka môže pozostávať z rôznych prvkov vrátane posúdenia emisií z letu. Značka v rámci iniciatívy ReFuelEU Aviation bude zameraná len na emisie z letov, pričom v neskoršej fáze by sa mohli samostatne vyvinúť ďalšie značky zamerané na lietadlá alebo letecké spoločnosti.

³⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 z 15. júla 2020 o elektronických údajoch o nákladnej doprave (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 33).

⁴⁰ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov, Nový akčný plán EÚ pre obehové hospodárstvo Za čistejšiu a konkurencieschopnejšiu Európu [COM(2020) 98 final].

výrobkov⁴¹ týkajúce sa metodických požiadaviek na kvantifikáciu emisií. Environmentálna stopa výrobkov bola pôvodne vypracovaná ako súčasť iniciatívy jednotného trhu pre ekologické výrobky⁴². Poskytuje všeobecnú medziodvetvovú metódu merania environmentálnych vlastností tovaru alebo služby počas ich životného cyklu. Všeobecný rámec environmentálnej stopy výrobkov sa však osobitne nezaobrá dopravnými službami a jeho vykonávanie na účely referenčného porovnávania emisií by si vyžadovalo vypracovanie ďalších podrobných pravidiel pre kategórie⁴³.

Identifikované boli aj synergie: i) so smernicou 2005/29/ES o nekalých obchodných praktikách podnikateľov voči spotrebiteľom na vnútornom trhu, ktorá sa vzťahuje na klamlivé tvrdenia týkajúce sa životného prostredia, a ii) s návrhom smernice o posilnení postavenia spotrebiteľov v rámci zelenej transformácie (ktorou sa mení smernica 2005/29/ES), v ktorom sa stanovuje niekoľko osobitných požiadaviek na tvrdenia týkajúce sa životného prostredia a zakazuje sa oznamovanie všeobecných tvrdení týkajúcich sa životného prostredia, ktoré nie sú založené na uznaných a relevantných environmentálnych vlastnostiach⁴⁴. Tieto synergie sa týkajú predovšetkým potreby lepších a spoľahlivých informácií o udržateľnosti služieb. Patrí sem aj ochrana spotrebiteľov pred nepravdivými alebo zavádzajúcimi informáciami, ktoré môžu vzbudzovať dojem, že služba je šetrnejšia k životnému prostrediu ako v skutočnosti. Touto iniciatívou by sa regulovali osobitné aspekty tvrdení týkajúcich sa životného prostredia zavedením harmonizovaného všeobecne uplatniteľného rámca. Zabezpečilo by sa tým, aby orgány započítavajúce emisie z dopravných služieb spotrebiteľom sprístupňovali presné a porovnateľné údaje o emisiách.

Návrh smernice o zdôvodňovaní a oznamovaní výslovných tvrdení týkajúcich sa životného prostredia (smernica o tvrdeniach týkajúcich sa životného prostredia)⁴⁵, ktorý vypracovala Komisia, je koncipovaný ako *lex specialis* k smernici 2005/29/ES. V smernici o tvrdeniach týkajúcich sa životného prostredia sa stanovujú podrobné požiadavky na posúdenie, ktorým sa zdôvodňujú výslovné tvrdenia týkajúce sa životného prostredia, a osobitné pravidlá týkajúce sa systémov environmentálneho označovania s cieľom zvýšiť dôveru vo vierohodnosť tvrdení týkajúcich sa životného prostredia a obmedziť nekontrolované šírenie environmentálnych značiek. V tomto nariadení sa stanovujú metodické pravidlá na zdôvodnenie výslovných tvrdení týkajúcich sa životného prostredia v oblasti emisií skleníkových plynov z dopravných služieb od zdroja ku kolesám, v dôsledku čoho má v prípade týchto tvrdení prednosť pred pravidlami týkajúcimi sa zdôvodňovania, oznamovania a overovania stanovenými v smernici o tvrdeniach týkajúcich sa životného prostredia.

⁴¹ Odporúčanie Komisie (EÚ) 2021/2279 z 15. decembra 2021 týkajúce sa používania metód environmentálnej stopy na meranie a oznamovanie environmentálnych vlastností produktov a environmentálneho správania organizácií počas ich životného cyklu ([Ú. v. EÚ L 471, 30.12.2021, s. 1 – 396](#)).

⁴² Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu a Rade Budovanie jednotného trhu pre ekologické výrobky Uľahčenie lepšej informovanosti o výsledkoch v oblasti životného prostredia výrobkov a organizácií [COM(2013) 196 final].

⁴³ V súčasnosti treba ešte vypracovať pravidlá pre kategórie environmentálnej stopy výrobkov v prípade širokej škály výrobkov a služieb.

⁴⁴ Návrh SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa menia smernice 2005/29/ES a 2011/83/EÚ, pokiaľ ide o posilnenie postavenia spotrebiteľov v rámci zelenej transformácie prostredníctvom lepšej ochrany pred nekalými praktikami a lepšieho informovania [COM(2022) 143 final].

⁴⁵ Návrh SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o zdôvodňovaní a oznamovaní výslovných tvrdení týkajúcich sa životného prostredia (smernica o tvrdeniach týkajúcich sa životného prostredia) [COM(2023) 166 final].

Hoci emisie znečisťujúcich látok nepatria do rozsahu pôsobnosti iniciatívy, očakáva sa, že toto nariadenie prinesie súvisiace prínosy v podobe menšieho znečistenia z dopravy v súlade s cieľmi akčného plánu Komisie pre nulové znečistenie⁴⁶.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Iniciatíva by bola navrhnutá na základe článku 91 ods. 1 a článku 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). V súlade s článkom 4 ods. 2 zmluvy sa v oblasti dopravy uplatňujú spoločné právomoci EÚ a členských štátov.

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

Rozmer problému na úrovni EÚ

Keďže touto iniciatívou sa zavádzajú harmonizované pravidlá započítavania emisií skleníkových plynov na úrovni dopravných služieb, má osobitný význam pre cezhraničné operácie medzi členskými štátmi EÚ. Túto úroveň harmonizácie, ktorá súvisí prevažne s výberom metodiky, so vstupnými údajmi a spoločnými pravidlami overovania, nie je možné účinne dosiahnuť opatreniami jednotlivých členských štátov. Doteraz vytvorilo špecializovaný harmonizovaný metodický rámec vrátane opatrení na stimulovanie jeho využívania len Francúzsko⁴⁷. V prípade, že by ho nasledovali ďalšie členské štáty, by to však mohlo viesť k veľmi rozdielnym požiadavkám na výpočet alebo sprístupňovanie informácií pre organizátorov a používateľov dopravy a spôsobiť odvetviám pôsobiacim cezhranične dodatočné náklady a administratívne zaťaženie. Opatreniami na vnútroštátnej úrovni sa zároveň môže znížiť celková účinnosť započítavania emisií skleníkových plynov, keďže výstupné údaje o emisiách skleníkových plynov z dopravných služieb uskutočňovaných v rôznych krajinách by neboli porovnateľné, pričom existuje značné riziko vzniku zmätku medzi používateľmi, čím by sa subjektom ponúkajúcim dopravné služby na trhu poskytovali odlišné alebo dokonca negatívne stimuly.

Pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ

Odvetvie dopravy EÚ má silný cezhraničný rozmer a zohráva dôležitú úlohu pre voľný tok osôb a tovaru na vnútornom trhu EÚ. Efektívne dopravné služby sú kľúčom k uspokojeniu dopytu používateľov dopravy, podpore rastu hospodárstva EÚ a zachovaniu životného štýlu občanov. Zároveň by sa mala venovať pozornosť výzvam súvisiacim s environmentálnymi vplyvmi dopravy, ktoré stále rastú najmä v dôsledku nárastu nákladnej a osobnej dopravy v európskej sieti⁴⁸. Táto iniciatíva je preto koncipovaná ako nástroj umožňujúci dopravnému spoločenstvu uľahčiť zelenú transformáciu. Zabezpečením lepšej transparentnosti v súvislosti s výkonnosťou dopravných služieb povedie k vytvoreniu stimulov pre udržateľnejšie riešenia a inovácie a poskytne zákazníkom viac informácií pre vlastné rozhodnutia. Ako už bolo vysvetlené, akékoľvek vnútroštátne zásahy by boli pri dosahovaní týchto cieľov mimoriadne kontraproduktívne a niesli by so sebou značné riziko odporujúcich si požiadaviek a nejednotných metodík a údajov.

⁴⁶ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Cesta k zdravej planéte pre všetkých Akčný plán EÚ: „Dosahovanie nulového znečisťovania ovzdušia, vody a pôdy“ [COM(2021) 400 final].

⁴⁷ Francúzsky zákon o doprave, pozri predchádzajúci text.

⁴⁸ [Statistical pocketbook 2022 \(Štatistická príručka 2022\) \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&plugin=1).

- **Proporcionalita**

Rozhodnutia týkajúce sa príslušných politických opatrení a možností politiky tvoriacich štruktúru tejto iniciatívy sa robili s náležitým ohľadom na zásadu proporcionality, výsledkom čoho je čo najvyváženejší prístup. Po prvé sa v nariadení ráta s použitím existujúcej a všeobecne uznávanej normy ISO 14083:2023 v európskej verzii EN ISO 14083:2023 ako referenčnej metodiky na výpočet emisií skleníkových plynov z dopravných služieb. Toto opatrenie získalo značnú podporu od zainteresovaných strán, ktoré sa zúčastnili na rôznych konzultačných činnostiach, a preto sa očakáva, že povedie k veľmi dobrej prijateľnosti a uplatniteľnosti na dopravnom trhu. Po druhé iniciatíva zabezpečuje decentralizované vykonávanie určitých komponentov, najmä tým, že za určitých podmienok povoľuje použitie externých databáz a súborov údajov štandardných hodnôt a emisných faktorov, ako aj nástrojov na výpočet emisií skleníkových plynov prevádzkovaných tretími stranami. Po tretie sa v nej stanovujú rozumné požiadavky na overovanie údajov o emisiách skleníkových plynov a postupov ich výpočtu, z ktorých sú vyňaté MSP, pokiaľ sa nechcú podrobiť overovaniu na dobrovoľnom základe. A napokon, tým, že sa do tohto návrhu zahrnulo záväzné zapojenie sa do uplatňovania harmonizovaného rámca, ukladajú sa ním požiadavky len tým subjektom, ktoré sa rozhodnú vypočítavať a poskytovať údaje o emisiách skleníkových plynov, prípadne im to je nariadené inými prostriedkami. Tento aspekt je dôležitý pre zainteresované strany, najmä MSP, ktoré veľmi často nemajú kapacitu na to, aby v krátkodobom horizonte účinne začali započítavať emisie skleníkových plynov na úrovni dopravných služieb, a preto očakávajú postupnejší prístup, ktorý berie do úvahy ich osobitnú situáciu a ktorý im umožní zaviesť spoločný rámec postupom času.

- **Výber nástroja**

Z posúdenia vplyvu vyplynulo, že na splnenie cieľov iniciatívy sú potrebné regulačné opatrenia. Nariadenie je najvhodnejším nástrojom na zabezpečenie spoločného vykonávania plánovaných opatrení a zároveň zníži riziko narušenia jednotného trhu, ktoré by mohlo byť dôsledkom rozdielnej transpozície požiadaviek do vnútroštátneho práva v jednotlivých členských štátoch EÚ. Zavedenie harmonizovaného prístupu by sa malo riadiť jednotnými pravidlami, aby sa umožnila porovnateľnosť a dostatočná kvalita a podrobnosť vytvorených údajov. Je absolútne nevyhnutné vyhnúť sa riešeniu aktuálnej mozaiky rôznych riešení na vnútroštátnej alebo odvetvovej úrovni, k čomu by došlo v prípade vykonávania v rámci medziodvetvovej smernice.

Návrh je svojou povahou veľmi technický a je pravdepodobné, že sa bude musieť pravidelne meniť tak, aby odrážal technický a právny vývoj, a to najmä pokiaľ ide o spoločnú referenčnú metodiku výpočtu a pravidiel týkajúce sa vstupných údajov, osvedčovania a overovania. Preto sa plánuje aj niekoľko delegovaných a vykonávacích opatrení. Budú sa zameriavať najmä na technické špecifikácie potrebné na realizáciu funkčných požiadaviek.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Konzultácia so zainteresovanými stranami**

Komisia aktívne komunikovala so zainteresovanými stranami a počas celého procesu posúdenia vplyvu vykonávala komplexné konzultácie.

Názory zainteresovaných strán sa začali zhromažďovať po uverejnení výzvy na predkladanie podkladov (19. novembra až 17. decembra 2021). Celkovo bolo doručených 64 odpovedí, ktoré pomohli doladiť prístup a lepšie identifikovať prekážky, ktoré bránia harmonizovanému započítavaniu emisií skleníkových plynov z dopravných služieb.

Ďalšie konzultačné činnosti v rámci prípravy návrhu zahŕňali:

- otvorenú verejnú konzultáciu zorganizovanú Komisiou od 25. júla do 20. októbra 2022. Doručených bolo celkovo 188 odpovedí od rôznych skupín zainteresovaných strán. Odpovede prišli od spoločností a podnikov (63), záujmových združení (59), občanov EÚ (26), verejných orgánov (26), MVO (8), akademických a výskumných inštitúcií (4), spotrebiteľských organizácií (3), odborových zväzov (2), environmentálnych organizácií (1) a iných subjektov (10)⁴⁹,
- prieskumné rozhovory zorganizované konzultačnou spoločnosťou zodpovednou za podkladovú štúdiu na účely posúdenia vplyvu v júli 2022, ktoré boli zamerané na združenie osobnej dopravy, združenie prepravcov, environmentálne orientovanú neziskovú organizáciu a program ekologickej dopravy,
- cieľenú konzultáciu so zainteresovanými stranami zorganizovanú konzultačnou spoločnosťou zodpovednou za podkladovú štúdiu na účely posúdenia vplyvu, ktorej súčasťou bol prieskum a séria rozhovorov. Prieskum prebiehal od augusta do októbra 2022 a bol zameraný na jednotlivé spoločnosti (12), dopravné združenia (9), verejné orgány (4), združenia spotrebiteľov a cestujúcich (2), akademickú a výskumnú obec (1) a iné typy zainteresovaných strán (4). Rozhovory sa zamerali na zástupcov jednotlivých zainteresovaných strán (38) vrátane podnikov (22), záujmových združení (7), spotrebiteľských organizácií (1), verejných orgánov (1) a iných typov zainteresovaných strán (5),
- seminár so zainteresovanými stranami, ktorý 27. októbra 2022 spoločne zorganizovala Komisia a konzultačná spoločnosť zodpovedná za podkladovú štúdiu na účely posúdenia vplyvu a na ktorom sa zúčastnilo 43 účastníkov zastupujúcich 33 zainteresovaných strán tvorených podnikmi, podnikateľskými organizáciami, verejnými orgánmi a jednotlivými expertmi.

V prvom rade treba poznamenať, že koncepcia a ciele iniciatívy získali silnú podporu pri všetkých konzultačných činnostiach. Zainteresované strany vo všeobecnosti uznávajú, že je potrebný harmonizovaný rámec merania a výpočtu, keďže započítavanie emisií skleníkových plynov sa čoraz viac začleňuje do širšieho politického ekosystému a rozhodovacích procesov používateľov dopravných služieb. Sú si vedomé toho, že relevantné informácie o emisiách skleníkových plynov budú časom pre zachovanie ich konkurencieschopnosti (alebo vzťahov s investormi) dôležitejšie, a preto investujú do systémov na výpočet emisií a ich účinné oznamovanie. Mnohé zároveň považujú lepšie meranie emisií za cestu k stanoveniu a monitorovaniu špecifických cieľov udržateľnosti na účely zníženia emisií a nákladov.

Informácie, ktoré poskytli zainteresované strany, mali kľúčový význam v tom, že Komisii umožnili upraviť koncepciu vymedzenia problému, získať vstupy na vytvorenie možností politiky a že uľahčili posúdenie hospodárskych, sociálnych a environmentálnych vplyvov, a to najmä na určenie toho, ktorá možnosť bude mať pravdepodobne najpriaznivejší pomer prínosov a nákladov pre spoločnosť.

Pokiaľ ide o vymedzenie problému, z konzultácií vyplynul konsenzus medzi všetkými skupinami zainteresovaných strán, pokiaľ ide o relevantnosť konkrétnych problémov, ktoré boli predtým identifikované v procese posudzovania vplyvu, t. j. „*obmedzená porovnateľnosť výsledkov započítavania emisií skleníkových plynov v doprave a logistike*“ a „*obmedzené zavádzanie započítavania emisií do bežnej podnikateľskej praxe*“. Prispievajúce

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

zainteresované strany takisto potvrdili všeobecnú relevantnosť základných príčin problémov, poukázali však na potrebu úpravy niektorých prvkov, najmä na zdôraznenie významu vstupných údajov na výpočet emisií skleníkových plynov a lepšie zohľadnenie otázok súvisiacich s nedostatočnou dôverou vo výstupné údaje o emisiách skleníkových plynov sprístupňované na trhu a s neochotou účastníkov trhu poskytovať citlivé prevádzkové údaje. Zodpovedajúcim spôsobom bola aktualizovaná analýza problémov.

Pri otázkach o možných riešeniach poskytli zainteresované strany veľmi hodnotné informácie, ktoré poslúžili ako podklad pri vypracovaní a posudzovaní príslušných politických opatrení a možností politiky. Pokiaľ ide o metodický rámec, väčšina z nich presadzovala využitie existujúcich alebo nových prístupov k započítavaniu emisií skleníkových plynov, v ideálnom prípade takých, ktoré ponúkajú globálny rámec na vypočítavanie emisií. Zainteresované strany takisto navrhli, že EÚ by mala podporovať využívanie primárnych údajov a vytvoriť spoločný systém štandardných hodnôt pre prípad, keď primárne údaje nie sú k dispozícii. Vyjadrili aj potrebu harmonizovaných usmernení v záujme účinného vykonávania rámca v konkrétnych segmentoch odvetvia dopravy s cieľom zabezpečiť jeho jednotné chápanie a používanie v rôznych častiach dopravného reťazca. Okrem toho bola v doručených príspevkoch na poprednom mieste zdôraznená potreba špecializovaného systému na overovanie údajov o emisiách skleníkových plynov a postupov výpočtu, pričom však zainteresované strany vyjadrili výhrady k súvisiacemu administratívne zaťaženiu a nákladom, najmä v prípade MSP. Pokiaľ ide o uplatniteľnosť, zatiaľ čo niektoré zainteresované strany považovali za najúčinnnejšiu na dosiahnutie rovnakých podmienok na dopravnom trhu povinnú požiadavku, vo všeobecnosti bol za najlepšie uskutočniteľný a najefektívnejší považovaný prístup záväzného zapojenia sa, a to najmä vzhľadom na neprimeraný vplyv povinného nástroja na MSP, čo je pripomienka, ktorá sa objavovala počas rozhovorov a seminára.

- **Získavanie expertízy**

Externý dodávateľ uskutočnil štúdiu ako podklad pre posúdenie vplyvu, o ktoré sa návrh opiera. Uvedená štúdia sa začala v marci 2022 a dokončená bola vo februári 2023. Komisii poskytla cenné informácie predovšetkým na účely navrhnutia možností politiky, posúdenia očakávaných vplyvov a zhromaždenia názorov priamo dotknutých zainteresovaných strán.

- **Posúdenie vplyvu**

Zdrojom informácií pre politické opatrenia zahrnuté do tohto návrhu boli výsledky posúdenia vplyvu. Správa o posúdení vplyvu [SWD(2023) XXX] dostala od výboru pre kontrolu regulácie kladné stanovisko s výhradami [SEC(2023) XXX]. Výbor vo svojom stanovisku uviedol niekoľko odporúčaní týkajúcich sa poskytnutých dôkazov, ktoré boli náležité zohľadnené, pričom príloha 1 k správe o posúdení vplyvu obsahuje zhrnutie toho, ako sa v tejto súvislosti postupovalo.

V kontexte posúdenia vplyvu sa na dosiahnutie identifikovaných cieľov zvažovalo šesť možností politiky. Tieto možnosti boli štruktúrované podľa siedmich oblastí politiky uvedených v predchádzajúcom texte: „metodika“, „vstupné údaje a zdroje“, „uplatniteľnosť“, „výstupné údaje o emisiách skleníkových plynov a transparentnosť“, „podpora vykonávania“, „zhoda“, „doplnkové opatrenia“.

Možnosti politiky poskytli alternatívne prístupy ku koncepcii harmonizovaného rámca, pričom sa v zásade líšili výberom referenčnej metodiky, použitím vstupných údajov, uplatniteľným systémom overovania údajov o emisiách skleníkových plynov a postupov výpočtu, použitím nástrojov na výpočet emisií skleníkových plynov, ako aj spôsobom, akým by sa predpisy mali uložiť. Treba poznamenať, že určité prvky týkajúce sa vstupných údajov,

konkrétne odporúčanie používať primárne údaje, zriadenie centrálnej databázy EÚ pre emisné faktory skleníkových plynov a pravidlá týkajúce sa modelovaných údajov, boli v rámci príslušných alternatívnych politických opatrení a vo všetkých možnostiach politiky riešené rovnako.

Uvažovalo sa o týchto možnostiach politiky:

- V rámci možnosti politiky 1 (MP1) bola plánovaná najvyššia úroveň centralizácie a harmonizácie započítavania emisií skleníkových plynov z dopravných služieb a podpora jeho zavádzania na trhu prostredníctvom úplne povinného uplatňovania tohto nariadenia na všetky subjekty, ktoré poskytujú alebo organizujú dopravné služby. MP1 zahŕňala komplexnú referenčnú metodiku založenú na norme ISO 14083, no s určitými dodatočnými metodickými prvkami zvyšujúcimi presnosť a porovnateľnosť výsledkov výpočtov emisií skleníkových plynov, a stanovovali sa v nej požiadavky na povinné overovanie údajov o emisiách skleníkových plynov a postupov výpočtu pre všetky dotknuté subjekty. Takisto v nej boli povolené štandardné hodnoty intenzity emisií skleníkových plynov pod jedinou podmienkou, že sa odvodí z centrálnej databázy zriadenej na úrovni EÚ. Napokon bol v rámci MP1 predložený spoločný nástroj na výpočet, ktorý mala vytvoriť EÚ s cieľom uľahčiť vypočítavanie emisií skleníkových plynov z dopravných služieb na trhu.
- V možnosti politiky 2 (MP2) sa v porovnaní s MP1 navrhovala rovnako vysoká úroveň centralizácie, pokiaľ ide o zaobchádzanie so vstupnými údajmi a používanie spoločného nástroja na výpočet, no s podstatne menej striktným vykonávaním iniciatívy na trhu. Pokiaľ ide o vykonávanie, v rámci tejto možnosti bolo navrhnuté úplne dobrovoľné uplatňovanie tohto nariadenia zainteresovanými stranami, dobrovoľné overovanie údajov o emisiách skleníkových plynov a postupov výpočtu, ako aj jednoduchšia referenčná metodika stanovená celosvetovo uznávanou normou ISO 14083.
- Možnosť politiky 3 (MP3) zahŕňala opatrenia umožňujúce kvázi dobrovoľný a decentralizovaný prístup k započítavaniu emisií skleníkových plynov. Táto možnosť politiky v zásade ponúkala uplatňovanie na základe „záväzného zapojenia sa“, v rámci ktorého sa požiadavka používať spoločný rámec ukladá len subjektom, ktoré sa rozhodnú (alebo ktorým je nariadené inými prostriedkami) vypočítavať a sprístupňovať údaje o emisiách skleníkových plynov súvisiacich s dopravnými službami. Z hľadiska vstupných údajov sa v rámci MP3 navrhla základná databáza štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov EÚ, na rozdiel od MP1 a MP2 však umožňovala použitie dodatočných vnútroštátnych, regionálnych alebo odvetvových súborov údajov, ktoré podliehajú osobitnému procesu zabezpečovania kvality. Okrem toho MP3 nariaďovala overovanie dodržiavania spoločného rámca na započítavanie emisií skleníkových plynov len subjektom nad určitou veľkosťou, t. j. veľkým organizáciám, a povoľovala externé nástroje na výpočet, ktoré na trhu ponúka dané odvetvie a verejné orgány, pod podmienkou, že sú tieto nástroje osvedčené ako nástroje v súlade s požiadavkami iniciatívy. Pokiaľ ide o metodický prístup, v rámci MP3 bola zvolená komplexná metodika založená na norme ISO 14083 s dodatočnými prvkami, ktoré sú totožné ako v MP1.
- Možnosť politiky 4 (MP4) je totožná s MP3, pokiaľ ide o zloženie takmer všetkých politických opatrení, okrem opatrenia týkajúceho sa metodiky výpočtu. V súvislosti s touto metodikou MP4 zahŕňala globálnu normu ISO 14083, ktorá je prítomná aj v MP2 a MP6.

- Možnosť politiky 5 (MP5) sa od MP3 a MP4 líšila v dvoch aspektoch, konkrétne v zvolenej metodike, ktorou boli pravidlá pre kategórie environmentálnej stopy výrobkov v prípade emisií skleníkových plynov z dopravných služieb, a v plne centralizovanej databáze štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov, podobnej ako v MP1 a MP2.
- V rámci možnosti politiky 6 (MP6) bol plánovaný takmer identický súbor politických opatrení ako v MP4 s jedinou výnimkou: ukladá sa v nej povinné uplatňovanie (ako v MP1) nariadenia na všetky subjekty zapojené do poskytovania alebo organizovania dopravných služieb.

Dvoma politickými opatreniami uplatňovanými sústavne vo všetkých možnostiach politiky boli: vytvorenie harmonizovaných parametrov pre výstupné údaje o emisiách skleníkových plynov spolu so spoločnými pravidlami týkajúcimi sa oznamovania a transparentnosti a stanovenie horizontálnych usmernení týkajúcich sa vykonávania iniciatívy na dopravnom trhu.

Na základe posúdenia bola za uprednostňovanú možnosť politiky určená MP4. Táto možnosť vykazuje optimálnu rovnováhu medzi cieľmi iniciatívy a celkovými nákladmi na vykonávanie, čo vedie k najlepšiemu pomeru nákladov a prínosov.

MP4 sa premietne do zníženia emisií skleníkových plynov a iných súvisiacich externých nákladov vyplývajúcich z poskytovania dopravných služieb na trhu EÚ. Hnacou silou tohto zníženia budú najmä účinky na správanie motivujúce k vyššej miere využívania udržateľnejších možností dopravy a optimalizovaných ciest. V porovnaní so základným scenárom sa súvisiace úspory externých nákladov odhadujú na 674 miliónov EUR v prípade emisií skleníkových plynov, 163,5 milióna EUR v prípade znečistenia ovzdušia a 645 miliónov EUR v prípade nehôd, pričom sumy sú vyjadrené ako čistá súčasná hodnota v rokoch 2025 – 2050 v cenách z roku 2022. Tieto úspory boli vypočítané najmä na základe predpokladu, že dôjde k presunu činností medzi jednotlivými druhmi dopravy a optimalizácií ciest tak v osobnej, ako aj nákladnej doprave vďaka lepším vedomostiam o výkonnosti dopravných služieb a dostupnosti údajov. Očakáva sa, že prevádzkovatelia a cestujúci dosiahnu úspory vďaka menšej spotrebe paliva vo výške 2,4 miliardy EUR z dôvodu zníženej aktivity druhov dopravy náročných na palivo/energiu. Takisto sa predpokladá, že zlepšenia porovnateľnosti údajov o emisiách skleníkových plynov povedú k zvýšeniu transparentnosti, vierohodnosti, pozitívnym účinkom na dobré meno organizátorov a poskytovateľov dopravných služieb a ich vnímanie v očiach verejnosti, ako aj k vyššej miere dôvery medzi partnermi v rámci dopravných reťazcov.

Hlavné náklady vyplývajúce z navrhovaného zásahu znášajú podniky. Ich súčasťou sú náklady na úpravy súvisiace s používaním (prispôbením alebo zavedením) nového metodického rámca pre skleníkové plyny a s príslušnými overovacími činnosťami (1,5 miliardy EUR), ako aj administratívne náklady vyplývajúce z osvedčovania nástrojov na výpočet a kontroly kvality externých databáz štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov (0,5 milióna EUR). Boli identifikované aj administratívne náklady vnútroštátnych akreditačných orgánov, ktoré by boli zodpovedné za akreditáciu orgánov posudzovania zhody vykonávajúcich činnosti overovania a osvedčovania (0,1 milióna EUR). Okrem toho boli započítané dodatočné náklady na úpravy v prípade národných štatistických úradov, najmä na prechod na jednotný formát výstupných hodnôt emisií skleníkových plynov (0,1 milióna EUR), a v prípade Európskej environmentálnej agentúry v súvislosti so zriadením a s údržbou databáz EÚ pre vstupné údaje, ako aj s kontrolou kvality externých databáz povolených v rámci iniciatívy (3,9 milióna EUR).

Uprednostňovaná možnosť teda v časovom horizonte iniciatívy poskytuje čisté prínosy vo výške 2,4 miliardy EUR.

Regulačná vhodnosť a zjednodušenie

Keďže ide o nový návrh, nevykonali sa žiadne hodnotenia ani kontroly vhodnosti.

- **Základné práva**

Návrh je v súlade s Chartou základných práv Európskej únie.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrhom vznikajú čisté súčasné náklady pre rozpočet Únie vo výške 0,6 milióna EUR v období 2025 až 2027 a dodatočné zdroje vo výške 6,3 milióna EUR v rokoch 2028 až 2050. Vplyv návrhu na rozpočet sa podrobnejšie uvádza v legislatívnom finančnom výkaze, ktorý je na informačné účely pripojený k tomuto návrhu.

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného viacročného finančného rámca predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o viacročnom finančnom rámci.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Komisia bude prostredníctvom súboru monitorovacích/hodnotiacich mechanizmov sledovať vykonávanie, výsledky a vplyvy tejto iniciatívy. Pokrok pri dosahovaní špecifických cieľov návrhu sa bude merať najmä prostredníctvom zozbieraných údajov o počte externých databáz štandardných hodnôt, ktoré prešli kontrolou kvality, počte subjektov, ktoré prešli overením, počte orgánov posudzovania zhody akreditovaných podľa tohto nariadenia, počte osvedčených nástrojov na výpočet a počte subjektov, ktoré započítavajú emisie skleníkových plynov z dopravných služieb. Žiadosti o informácie (vrátane správ, prieskumov a zisťovaní) budú starostlivo vyvážené, aby nedošlo k ďalšiemu zaťaženiu zainteresovaných strán.

Päť rokov po úplnom začatí uplatňovania nariadenia Komisia vyhodnotí pravidlá s cieľom overiť, či boli splnené ciele iniciatívy.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

V článku 1 je opísaný predmet úpravy navrhovaného nariadenia.

V článku 2 sa stanovuje rozsah pôsobnosti nariadenia.

Článok 3 obsahuje vymedzenie niekoľkých pojmov.

V článku 4 sa stanovuje metóda výpočtu emisií skleníkových plynov z dopravných služieb.

V článku 5 sa stanovujú pravidlá používania primárnych a sekundárnych údajov na výpočet emisií skleníkových plynov z dopravných služieb.

Článkom 6 sa zriaďuje základná databáza štandardných hodnôt EÚ.

V článku 7 sa stanovujú pravidlá používania databáz a súborov údajov štandardných hodnôt prevádzkovaných tretími stranami.

Článkom 8 sa zriaďuje centrálna databáza štandardných emisných faktorov skleníkových plynov EÚ.

V článku 9 sa stanovujú požiadavky na výstupné údaje vyplývajúce z výpočtu emisií skleníkových plynov z dopravných služieb.

V článku 10 sa stanovujú pravidlá týkajúce sa komunikácie a transparentnosti výsledkov výpočtu emisií skleníkových plynov.

V článku 11 sa stanovujú všeobecné pravidlá osvedčovania externých nástrojov na výpočet.

V článku 12 sa stanovuje všeobecná požiadavka na overovanie výstupných údajov.

V článku 13 sa stanovujú pravidlá týkajúce sa činností a postupu overovania.

V článku 14 sa stanovujú požiadavky na orgány posudzovania zhody.

V článku 15 sa stanovujú postupy akreditácie orgánov posudzovania zhody.

V článku 16 sa stanovujú podmienky prenosu delegovaných právomocí na Komisiu podľa tohto nariadenia.

V článku 17 sa stanovuje postup výboru na vykonávanie právomoci Komisie prijímať vykonávacie akty.

V článku 18 sa od Komisie vyžaduje vykonanie hodnotenia tohto nariadenia.

Článok 19 obsahuje ustanovenia týkajúce sa dátumu nadobudnutia účinnosti a dátumu uplatňovania tohto nariadenia.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o započítavání emisí skleníkových plynů z dopravných služeb

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1 a článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁵⁰,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁵¹,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Podpora úsilia o lepšiu udržateľnosť a efektívnosť dopravného systému Únie je predpokladom udržania stabilnej cesty ku klimatickej neutralite do roku 2050 a zároveň náležitého zohľadnenia potreby zachovať kontinuálny rast a konkurencieschopnosť európskeho priemyslu.
- (2) Započítavanie emisií skleníkových plynov sa používa v rôznych hospodárskych odvetviach – vrátane dopravy – na kvantifikáciu údajov o emisiách skleníkových plynov z konkrétnych činností podnikov a jednotlivcov. Lepšie informácie o výkonnosti dopravných služieb sú silným nástrojom na vytváranie správnych stimulov pre používateľov dopravy na prijímanie udržateľnejších rozhodnutí a na ovplyvňovanie obchodných rozhodnutí organizátorov a prevádzkovateľov dopravy. Spoľahlivé a porovnateľné údaje o emisiách skleníkových plynov sú základnou požiadavkou na vytvorenie týchto stimulov, a tým aj na stimulovanie zmeny správania spotrebiteľov aj podnikov s cieľom prispieť k ambíciám Európskej zelenej dohody⁵² v odvetví dopravy a európskeho právneho predpisu v oblasti klímy.
- (3) Napriek rastúcemu záujmu zainteresovaných strán v oblasti dopravy je celkové zavádzanie započítavania emisií skleníkových plynov v dopravných službách stále obmedzené. Vo väčšine prípadov používatelia nezískavajú presné informácie o výkonnosti dopravných služieb a organizátori a prevádzkovatelia dopravných služieb nevypočítavajú a nesprístupňujú svoje

⁵⁰ [Ú. v. EÚ C , , s.]

⁵¹ [Ú. v. EÚ C , , s.]

⁵² Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Európska zelená dohoda, COM(2019) 640 final.

emisie. Neprimerane nízka miera započítavania emisií skleníkových plynov existuje najmä v malých a stredných podnikoch (MSP), ktoré predstavujú prevažnú väčšinu podnikov ponúkajúcich dopravné služby na trhu EÚ.

- (4) V roku 2011 Európska komisia prijala bielu knihu o doprave⁵³, v ktorej predstavila víziu budúcnosti dopravného systému EÚ a určila politický program na riešenie budúcich výziev v oblasti dopravy, najmä potrebu zachovať a rozvíjať mobilitu a výrazne znížiť uhlíkovú stopu z dopravných a logistických operácií.
- (5) V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu z decembra 2020⁵⁴ sa uvádzajú stimuly pri výbere najudržateľnejších možností dopravy v rámci jednotlivých druhov dopravy a ich kombinácie. K uvedeným stimulom patrí zriadenie európskeho rámca pre harmonizované meranie emisií skleníkových plynov v doprave a logistike založeného na globálne uznávaných normách, ktorý by sa potom mohol využiť na to, aby mali podniky a koncoví používatelia k dispozícii odhad uhlíkovej stopy dostupných alternatív a aby sa zvýšil dopyt koncových používateľov a spotrebiteľov po udržateľnejších riešeniach v oblasti dopravy a mobility, pričom by sa zároveň zabránilo tzv. greenwashingu, teda environmentálne klamlivej reklame.
- (6) Stanovenie harmonizovaných pravidiel započítavania emisií skleníkových plynov zo služieb nákladnej a osobnej dopravy je preto vhodné na dosiahnutie porovnateľných údajov o emisiách skleníkových plynov z dopravných služieb a na zabránenie zavádzajúcim informáciám o ich výkonnosti vyplývajúcim z možnosti zvoliť si rôzne metódy výpočtu emisií a vstupné údaje. Takýmito pravidlami by sa mali zabezpečiť rovnaké podmienky pre jednotlivé druhy dopravy, segmenty a vnútroštátne siete v Únii. Mali by tiež pomôcť vytvoriť stimuly na zmenu správania podnikov a zákazníkov s cieľom znížiť emisie skleníkových plynov z dopravných služieb vďaka zavedeniu a využívaniu porovnateľných a spoľahlivých údajov o emisiách skleníkových plynov.
- (7) Týmto nariadením by sa mal sprístupniť referenčný rámec pre ďalšie opatrenia na zníženie emisií, ktoré môžu ďalej vykonávať verejné orgány a príslušné odvetvie, a to aj v prípadoch, keď sa do zmlúv o doprave zavádzajú doložky o transparentnosti skleníkových plynov, poskytujú sa informácie o emisiách skleníkových plynov spojených s možnosťami cestovania alebo doručenia cestujúcim alebo zákazníkom alebo sa stanovujú klimatické kritériá pre postupy zeleného obstarávania.
- (8) Napriek výhodám vyplývajúcim zo zvýšenej transparentnosti výkonnosti dopravných služieb by povinné uplatňovanie tohto nariadenia na všetky subjekty ponúkajúce dopravné služby na trhu Únie bolo neprimerané a viedlo by k nadmerným nákladom a zaťaženiu. Toto nariadenie by sa preto malo uplatňovať len na tie subjekty, ktoré sa rozhodnú alebo sú povinné na základe iných príslušných legislatívnych a nelegislatívnych režimov vypočítavať a sprístupňovať informácie o emisiách skleníkových plynov zo služieb nákladnej alebo osobnej dopravy, ktoré sa začínajú alebo končia na území Únie. Zahrnuté sú preto služby, ktorých východiskové alebo cieľové miesta sa nachádzajú v tretej krajine.
- (9) Toto nariadenie by sa nemalo vzťahovať na sprostredkovateľov údajov, ako sú sprostredkovatelia ponúkajúci multimodálne služby digitálnej mobility, ak priamo

⁵³ BIELA KNIHA Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011) 0144 v konečnom znení.

⁵⁴ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti, COM(2020) 789 final.

nevypočítavajú informácie o emisiách skleníkových plynov z dopravných služieb, ale len sprístupňujú informácie o týchto emisiách, ktoré poskytol dotknutý subjekt alebo iná príslušná právnická alebo fyzická osoba. Sprostredkovatelia údajov by však mali byť viazaní príslušnými pravidlami týkajúcimi sa oznamovania a transparentnosti sprístupnených údajov o emisiách skleníkových plynov, aby sa zabezpečila porovnateľnosť týchto údajov na trhu.

- (10) Toto nariadenie by sa nemalo uplatňovať v prípade, že sa výpočet a sprístupnenie emisií skleníkových plynov vykonáva v súhrnnej forme. Patria sem situácie, keď sa povinné sprístupňovanie informácií týkajúcich sa životného prostredia na účely vykazovania informácií o udržateľnosti a zriadenie environmentálnych účtov na štatistické účely odvodzuje od iných pravidiel Únie, ako sú pravidlá vymedzené v smernici o vykazovaní informácií o udržateľnosti podnikov⁵⁵ a v nariadení o európskych environmentálnych ekonomických účtoch⁵⁶. Naopak, informácie získané na základe tohto nariadenia môžu prispieť k vypracovaniu konsolidovaných správ o emisiách požadovaných podľa iných uplatniteľných právnych predpisov Únie za predpokladu, že príslušné metodiky a zozbierané údaje sú dostatočne kompatibilné.
- (11) Náležitá metóda výpočtu emisií skleníkových plynov z dopravných služieb je jedným z kľúčových aspektov harmonizovaného rámca Únie stanoveného v tomto nariadení. Touto metódou by sa malo zabezpečiť, aby výpočty emisií vykonávané v rámci dopravného reťazca poskytovali porovnateľné a presné údaje o emisiách skleníkových plynov, a to na základe jednotného súboru metodických krokov. Mala by tiež primerane zohľadňovať potreby dopravného trhu, aby sa predišlo zbytočnej zložitosti, nadmernému zaťaženiu a nákladom, a aby ju akceptovali zainteresované strany.
- (12) Norma EN ISO 14083:2023, ktorú Európsky výbor pre normalizáciu⁵⁷ uverejnil v apríli 2023 a ktorou sa transponuje norma ISO 14083:2023, bola zvolená ako referenčná metodika výpočtu emisií skleníkových plynov z dopravných služieb podľa tohto nariadenia. Z analýzy vyplynulo, že norma ISO 14083:2023 sa ukázala ako najrelevantnejšia a najprimeranejšia pri plnení cieľov tohto nariadenia. Kvantifikácia emisií sa vykonáva na základe princípu well-to-wheel (od zdroja ku kolesám), ktorý zahŕňa emisie skleníkových plynov pochádzajúce z dodávok energie a používania vozidiel počas dopravy a operácií v uzloch.
- (13) Pozornosť by sa mala venovať tomu, aby nedošlo k odchýleniu sa od pôvodných metodických možností normy EN ISO 14083:2023, aby sa predišlo nezrovnalostiam pri výpočte emisií skleníkových plynov z dopravných služieb na trhu, najmä v kontexte medzinárodných dopravných reťazcov. Z času na čas je však vhodné posúdiť potrebu novej úpravy normy EN ISO 14083:2023 z hľadiska politik Únie, ako aj budúcich zmien uvedenej normy, ktoré môže vykonať Európsky výbor pre normalizáciu alebo iný príslušný orgán. V prípade, že z týchto posúdení vyplynie riziko, že určitá časť normy môže spôsobiť neprimerané odchýlky pri výpočte emisií skleníkových plynov z dopravných služieb v konkrétnych trhových segmentoch alebo viesť k nezrovnalostiam medzi uvedenou normou a cieľmi tohto nariadenia alebo iných uplatniteľných právnych predpisov Únie, Komisia môže v spolupráci s členskými štátmi zvážiť, či požiada Európsky výbor pre normalizáciu o príslušnú revíziu normy alebo sa rozhodne vylúčiť uvedenú časť normy z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

⁵⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2464 zo 14. decembra 2022, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 537/2014, smernica 2004/109/ES, smernica 2006/43/ES a smernica 2013/34/EÚ, pokiaľ ide o vykazovanie informácií o udržateľnosti podnikov ([Ú. v. EÚ L 322, 16.12.2022, s. 15 – 80](#)).

⁵⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 691/2011 zo 6. júla 2011 o európskych environmentálnych ekonomických účtoch ([Ú. v. EÚ L 192, 22.7.2011, s. 1 – 16](#)).

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>.

- (14) Aby sa zabránilo obehu nepresných informácií na trhu, môže vzniknúť potreba objasniť referenčnú metodiku, pokiaľ ide o parametre relevantné z hľadiska emisií skleníkových plynov a predpoklady použité na výpočet emisií pred poskytnutím služby. To isté platí pre iné relevantné technické parametre súvisiace s prideľovaním emisií alebo agregáciou údajových prvkov, ak použitie týchto parametrov nie je v metodike výslovne objasnené.
- (15) Na výpočet emisií skleníkových plynov z dopravných služieb možno použiť rôzne druhy vstupných údajov vrátane primárnych a sekundárnych údajov. Používanie primárnych údajov vedie k najspoľahlivejším a najpresnejším výsledkom, a preto by sa malo uprednostniť s cieľom zabezpečiť postupné zavádzanie týchto údajov do postupov výpočtu emisií skleníkových plynov. Primárne údaje však môžu byť pre niektoré zainteresované strany, najmä MSP, nedosiahnuteľné alebo nedostupne drahé. Preto by sa malo za jasných podmienok povoliť používanie sekundárnych údajov.
- (16) Pokiaľ ide o sekundárne údaje, emisie skleníkových plynov z dopravnej služby sa môžu vypočítať pomocou štandardných hodnôt alebo modelovaných údajov. Používaním štandardných hodnôt a modelovaných údajov by sa však malo dospieť k presným a spoľahlivým informáciám o emisiách skleníkových plynov z konkrétnej dopravnej služby, a preto by sa uvedené štandardné hodnoty mali stanoviť a modelové údaje vypracovať neutrálnym a objektívnym spôsobom na základe dôveryhodných zdrojov a primeraných parametrov.
- (17) Mala by sa preto zriadiť základná databáza EÚ pre štandardné hodnoty intenzity skleníkových plynov s cieľom zlepšiť porovnateľnosť výsledkov emisií skleníkových plynov získaných pri uplatňovaní tohto nariadenia. Vzhľadom na odvetvové, vnútroštátne a regionálne špecifiká týchto štandardných hodnôt v celej Únii by sa však mali povoliť iné relevantné databázy a súbory údajov prevádzkované tretími stranami pod podmienkou, že sa podrobia technickej kontrole kvality na úrovni Únie.
- (18) Pri stanovovaní intenzity skleníkových plynov dopravnej služby sa vyžaduje, aby sa z emisných faktorov skleníkových plynov pre dopravné energetické nosiče odvodzovali odhady emisií skleníkových plynov odrážajúce množstvo energie spotrebovanej z hľadiska prístupu well-to-wheel. Preto by sa mala zriadiť centrálna databáza EÚ obsahujúca emisné faktory skleníkových plynov energetických nosičov, aby sa zaručila porovnateľnosť a kvalita vstupných údajov.
- (19) Vývoj a údržbu databáz EÚ so štandardnými hodnotami pre intenzitu skleníkových plynov a emisnými faktormi skleníkových plynov, ako aj technickú kontrolu kvality externých databáz a súborov údajov prevádzkovaných tretími stranami by mal vykonávať neutrálny a príslušný orgán pôsobiaci na úrovni Únie. Vzhľadom na svoje právomoci má Európska environmentálna agentúra najlepšie predpoklady na to, aby poskytla potrebnú pomoc pri riadnom vykonávaní tejto časti nariadenia. V prípade potreby sa táto práca môže opierať o príspevky od iných odvetvových orgánov EÚ a ich podporu v súlade so samostatným právom Únie.
- (20) Modelované údaje sa môžu použiť, ak sú založené na modeli vytvorenom v súlade s referenčnou metodikou a prípadne inými ustanoveniami týkajúcimi sa používania sekundárnych údajov a nástrojov na výpočet stanovených v tomto nariadení.
- (21) V nariadení (EÚ) 2015/757⁵⁸ a smernici 2003/87/ES⁵⁹ sa vyžaduje zber, výpočet a každoročné nahlasovanie emisií CO₂ z lodí, resp. lietadiel. Nariadenie (EÚ) 2015/757 a smernica

⁵⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES ([Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55 – 76](#)).

2003/87/ES môžu do určitej miery dopĺňať ustanovenia stanovené v tomto nariadení, najmä pokiaľ ide o produkciu údajov o spaľovaní paliva ako vstupného údajá na kvantifikáciu emisií z dopravných služieb. Vstupné údaje na generovanie emisií skleníkových plynov z dopravných služieb môžu pochádzať aj z vykonávania iných legislatívnych rámcov, ako je nariadenie (EÚ) 2019/1242⁶⁰ a nariadenie (EÚ) 2019/631⁶¹.

- (22) Je vhodné stanoviť spoločné parametre na vyjadrenie výstupných údajov o emisiách skleníkových plynov, ktoré sú základom pre porovnateľnosť uvedených údajov, a umožniť účinné referenčné porovnávanie rôznych dopravných služieb. Spoločné parametre by mali takisto umožniť jasnú komunikáciu od poskytovateľa údajov a presné pochopenie tejto komunikácie zo strany príjemcu údajov.
- (23) Všetky rozčlenené informácie o emisiách skleníkových plynov z dopravnej služby, ktoré sa sprístupňujú tretej strane na komerčné alebo regulačné účely v súlade s rozsahom pôsobnosti tohto nariadenia, by mali nevyhnutne a zreteľne zahŕňať výstupné údaje stanovené podľa osobitných pravidiel výpočtu emisií skleníkových plynov stanovených v tomto nariadení. V prípade potreby možno pridať ďalšie údajové prvky, ktoré slúžia na iné účely ako tie, ktoré sú vymedzené v tomto nariadení.
- (24) Na preukázanie súladu s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení by subjekt, ktorý vypočítava a sprístupňuje informácie o emisiách skleníkových plynov z dopravnej služby, mal mať možnosť vyvodiť dôkazy na podloženie príslušných výstupných údajov. Uvedené dôkazy by sa mali vyhotoviť podľa pravidiel nahlasovania na úrovni dopravných služieb stanovených v norme EN ISO 14083:2023 a musia byť k dispozícii na požiadanie príslušného orgánu, ako je súd, alebo akejkoľvek inej tretej strany, ak sa to vyžaduje v rámci samostatných dohôd, a to aj z hľadiska B2B (vzťahy medzi podnikmi).
- (25) Pokiaľ sa neuplatňujú samostatné dohody, sprostredkovateľ údajov, ktorý zhromažďuje informácie o emisiách skleníkových plynov dopravnej služby od dotknutého subjektu alebo inej relevantnej právnickej alebo fyzickej osoby a sprístupňuje ich na trhu, by sa nemal považovať za zodpovedného v prípade, že tieto informácie porušujú ktorúkoľvek z požiadaviek súvisiacich s výpočtom a overovaním emisií skleníkových plynov z dopravných služieb a s osvedčovaním nástrojov na výpočet stanovených v tomto nariadení. Sprostredkovateľ údajov by sa však mal snažiť zabrániť tomu, aby sa sprístupňovali nepresné alebo nesprávne informácie, a mal by dodržiavať pravidlá týkajúce sa výstupných údajov o emisiách skleníkových plynov, komunikácie a transparentnosti. Okrem toho by mal sprostredkovateľ údajov poskytnúť zdroj týchto informácií, aby bolo možné identifikovať príslušného poskytovateľa informácií.
- (26) Externé nástroje na výpočet, ktoré sa poskytujú na trhu na širšie komerčné a nekomerčné využitie, môžu uľahčiť započítavanie emisií skleníkových plynov z dopravných služieb, a tým podporiť jeho zavádzanie širšími skupinami zainteresovaných strán. Používanie týchto nástrojov by sa malo osvedčovať, aby sa zaručilo, že spĺňajú požiadavky tohto nariadenia,

⁵⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES ([Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32 – 46](#));

⁶⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES ([Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019](#)).

⁶¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (prepracované znenie) (Text s významom pre EHP) ([Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13 – 53](#)).

najmä pokiaľ ide o používanie spoločnej referenčnej metodiky a vhodného súboru vstupných údajov.

- (27) Riadne navrhnutý systém overovania súladu výstupných údajov o emisiách skleníkových plynov sprístupňovaných na trhu a príslušných postupov výpočtu s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení by mal podstatne zvýšiť dôveru v spoľahlivosť a presnosť uvedených údajov. Subjekty, ktoré úspešne absolvovali posudzovanie zhody, by mali byť oprávnené získať dôkaz o zhode, ktorý sa má všeobecne uznávať v celej Únii. V prípade použitia primárnych údajov by to mal dôkaz o súlade uznať, najmä s cieľom stimulovať zber a používanie primárnych údajov akýmkoľvek subjektom, ktorého sa týkajú pravidlá stanovené v tomto nariadení.
- (28) Administratívne zaťaženie spojené s overovaním by mohlo byť pre menšie spoločnosti neprimerané, a preto by sa mu malo zabrániť. Na tento účel by MSP mali byť oslobodené od požiadaviek súvisiacich s overovaním, pokiaľ tieto podniky nechcú získať príslušný dôkaz o zhode. Veľké podniky by okrem toho mali pri zvažovaní žiadosti o overenie zhody od partnerov v rámci hodnotového reťazca, najmä MSP, zohľadniť zásadu proporcionality.
- (29) Ak sa overovanie informácií týkajúcich sa údajov o emisiách skleníkových plynov z dopravných služieb organizuje v súlade s osobitnými pravidlami stanovenými v iných právnych predpisoch Únie vrátane nariadenia o zabezpečení rovnakých podmienok pre udržiateľnú leteckú dopravu, ktoré vykonáva Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva, k týmto pravidlám sa pristupuje rovnocenným spôsobom pod podmienkou, že sa overovací posudok stanoví v súlade s požiadavkami tohto nariadenia.
- (30) S cieľom umožniť efektívne fungovanie tohto nariadenia by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o posudzovanie a vylúčenie určitých prvkov referenčnej metodiky, predkladanie žiadostí Európskemu výboru pre normalizáciu, stanovenie pravidiel vykonávania technickej kontroly kvality externých databáz štandardných hodnôt, prispôbenie parametrov pre výstupné údaje o emisiách skleníkových plynov a stanovenie ďalších metód a kritérií akreditácie orgánov posudzovania zhody. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva⁶². Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (31) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci týkajúce sa osvedčovania nástrojov na výpočet a overovania údajov o emisiách skleníkových plynov. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011⁶³.
- (32) Porovnateľnosť údajov o emisiách skleníkových plynov z dopravných služieb a lepšie zavádzanie započítavania emisií skleníkových plynov do podnikateľskej praxe nie sú ciele, ktoré môžu členské štáty uspokojivo dosiahnuť bez rizika zavedenia byrokracie na vnútornom

⁶² Medziinštitucionálna dohoda medzi Európskym parlamentom, Radou Európskej únie a Európskou komisiou o lepšej tvorbe práva ([Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1](#)).

⁶³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie ([Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13](#)).

trhu a bez dodatočných nákladov a administratívnej záťaže pre priemyselné odvetvia. Tieto ciele možno z dôvodu sieťových účinkov členských štátov, ktoré konajú spoločne, lepšie dosiahnuť na úrovni Únie. Únia preto môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii.

- (33) V súlade so zásadou proporcionality je na dosiahnutie základného cieľa, ktorým je stimulovanie zmeny správania podnikov a zákazníkov vedúcej k zníženiu emisií skleníkových plynov z dopravných služieb zavádzaním a využívaním porovnateľných a spoľahlivých údajov o emisiách skleníkových plynov, potrebné a vhodné stanoviť pravidlá započítavania emisií skleníkových plynov z dopravných služieb. V súlade s článkom 5 ods. 4 Zmluvy o Európskej únii toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie sledovaných cieľov,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA 1 VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy

Týmto nariadením sa stanovujú pravidlá započítavania emisií skleníkových plynov z dopravných služieb, ktoré sa začínajú alebo končia na území Únie.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa vzťahuje na každý subjekt poskytujúci alebo organizujúci služby nákladnej a osobnej dopravy v Únii, ktorý vypočítava emisie skleníkových plynov z dopravnej služby začínajúcej alebo končiaccej na území Únie a sprístupňuje rozčlenené informácie o týchto emisiách akejkoľvek tretej strane na komerčné alebo regulačné účely.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „skleníkový plyn“ je prirodzená aj antropogénna plynná zložka atmosféry, ktorá absorbuje a emituje žiarenie pri špecifických vlnových dĺžkach v spektre infračerveného žiarenia emitovaného povrchom Zeme, atmosférou a oblakmi;
2. „emisía skleníkových plynov“ je uvoľnenie skleníkového plynu do atmosféry vyjadrené ako hmotnosť ekvivalentu oxidu uhličitého;
3. „ekvivalent oxidu uhličitého (ekvivalent CO₂)“ je jednotka na porovnanie radiačného pôsobenia skleníkového plynu a radiačného pôsobenia oxidu uhličitého;

4. „započítavanie emisií skleníkových plynov“ sú opatrenia vykonávané na kvantifikáciu emisií skleníkových plynov prostredníctvom meraní a výpočtov a používané na ich nahlasovanie;
5. „dopravná služba“ je preprava nákladu alebo cestujúceho z východiskového miesta do cieľového miesta; dopravná služba môže zahŕňať jeden alebo viacero prvkov dopravného reťazca, ktoré si vyžadujú dopravné operácie a/alebo operácií v uzloch;
6. „dopravná operácia“ je prevádzka vozidla na účely prepravy cestujúcich a/alebo nákladu;
7. „prevádzka uzla“ je operácia na účely prevozu nákladu alebo cestujúcich cez uzol;
8. „vozidlo“ je prostriedok na prepravu cestujúcich a/alebo tovaru vo všetkých druhoch dopravy;
9. „dopravný reťazec“ je sled dopravných prvkov súvisiacich s nákladom alebo s cestujúcim (so skupinou cestujúcich), ktoré spolu predstavujú ich presun z východiskového miesta do cieľového miesta;
10. „prvok dopravného reťazca“ je úsek dopravného reťazca, v rámci ktorého sa náklad alebo cestujúci (skupina cestujúcich) prepravuje jedným vozidlom alebo prechádza cez jeden uzol;
11. „sprístupňovanie informácií o emisiách skleníkových plynov z dopravnej služby“ je oznámenie rozčlenených informácií o emisiách skleníkových plynov súvisiacich s konkrétnou dopravnou službou zo strany dotknutého subjektu alebo sprostredkovateľa údajov akejkoľvek tretej strane v súvislosti s poskytovaním, oznamovaním alebo predajom uvedenej služby, a to buď pred poskytnutím dopravnej služby, alebo po jej poskytnutí;
12. „dotknutý subjekt“ je subjekt, ktorý vypočítava emisie skleníkových plynov z dopravnej služby začínajúcej alebo končiacej na území Únie a sprístupňuje informácie o týchto emisiách akejkoľvek tretej strane na komerčné alebo regulačné účely;
13. „sprostredkovateľ údajov“ je právnická alebo fyzická osoba, ktorá zhromažďuje a sprístupňuje informácie o emisiách skleníkových plynov z dopravnej služby na základe samostatných právnych, zmluvných alebo iných relevantných dohôd;
14. „činnosť súvisiaca so skleníkovými plynmi“ je činnosť, ktorej výsledkom sú emisie skleníkových plynov;
15. „údaje o činnosti súvisiacej so skleníkovými plynmi“ sú kvantitatívne meradlo činnosti súvisiacej so skleníkovými plynmi;
16. „intenzita emisií skleníkových plynov“ je koeficient, ktorý dáva do vzťahu špecifické údaje o činnosti súvisiacej so skleníkovými plynmi a emisie skleníkových plynov;
17. „emisný faktor skleníkových plynov“ je koeficient, ktorý dáva do vzťahu činnosť súvisiacu so skleníkovými plynmi a emisie skleníkových plynov;
18. „emisie skleníkových plynov od zdroja ku kolesám“ sú emisie, ktoré predstavujú vplyv skleníkových plynov vyplývajúci z používania vozidla aj z poskytovania energie pre vozidlo;
19. „emisie od nádrže ku kolesám“ sú emisie zo spotreby energie súvisiace s pohonom vozidla; ide o podmnožinu emisií od zdroja ku kolesám;
20. „energetický nosič“ je látka alebo jav, ktorý možno použiť na výrobu mechanickej práce alebo tepla alebo na prevádzku chemických alebo fyzikálnych procesov;
21. „primárne údaje“ sú kvantifikovaná hodnota procesu alebo činnosti získaná priamym meraním alebo výpočtom založeným na priamych meraniach;

22. „sekundárne údaje“ sú buď modelované údaje alebo štandardné hodnoty, ktoré nespĺňajú požiadavky na primárne údaje, vrátane údajov z databáz a uverejnenej literatúry, štandardné emisné faktory skleníkových plynov z národných inventúr, vypočítané údaje, odhady alebo iné reprezentatívne údaje a údaje získané zo zástupných procesov alebo odhadov;
23. „štandardná hodnota“ je hodnota sekundárnych údajov získaná z uverejneného zdroja, ktorá sa považuje za štandardnú v prípade nedostatku primárnych alebo modelovaných údajov;
24. „modelované údaje“ sú údaje získané použitím modelu, v ktorom sa zohľadňujú primárne údaje a/alebo parametre relevantné z hľadiska emisií skleníkových plynov z dopravnej operácie alebo prevádzky uzla, a to aj použitím modelu poskytnutého prostredníctvom nástroja na výpočet;
25. „výstupné údaje“ sú rozčlenené údaje o emisiách skleníkových plynov dopravnej služby stanovené s použitím referenčnej metodiky a vstupných údajov stanovených v tomto nariadení;
26. „parameter“ je meradlo kvantitatívneho hodnotenia;
27. „dôkaz odôvodňujúci informácie o emisiách skleníkových plynov z dopravnej služby“ je vypracovanie správy na požiadanie na úrovni dopravnej služby, ako sa stanovuje v norme EN ISO 14083:2023;
28. „nástroj na výpočet“ je aplikácia, model alebo softvér umožňujúci automatický výpočet emisií skleníkových plynov z dopravnej služby;
29. „externý nástroj na výpočet“ je nástroj na výpočet, ktorý na trhu poskytuje tretia strana na širšie komerčné alebo nekomerčné využitie;
30. „orgán posudzovania zhody“ je orgán posudzovania zhody, ako sa vymedzuje v článku 2 bode 13 nariadenia (ES) č. 765/2008⁶⁴.

KAPITOLA II

METODIKA

Článok 4

Metóda výpočtu emisií skleníkových plynov z dopravných služieb

1. Emisie skleníkových plynov z dopravných služieb sa vypočítajú na základe metodiky vymedzenej v aktuálnom znení normy EN ISO 14083:2023 a pravidiel stanovených v kapitole III tohto nariadenia.
2. Komisia posúdi potrebu úpravy akejkoľvek časti normy uvedenej v odseku 1 najneskôr do 36 mesiacov od dátumu začatia uplatňovania tohto nariadenia.

⁶⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93 ([Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008](#)).

3. Komisia môže začať kontrolu súladu s cieľom posúdiť akúkoľvek zmenu normy uvedenej v odseku 1. Kontrolu súladu iniciuje Komisia, ktorá môže v prípade potreby konať na žiadosť členského štátu.
4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 16 s cieľom vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia zmenu uvedenú v odseku 3 a časť uvedenú v odseku 2, ak na základe jej posúdenia táto zmena alebo časť vytvárajú zjavné riziko nezlučiteľnosti s cieľmi tohto nariadenia a inými uplatniteľnými pravidlami Únie.
5. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 16 s cieľom požiadať Európsky výbor pre normalizáciu o revíziu normy uvedenej v odseku 1, a to aj na základe výsledku posúdenia uvedeného v odseku 2 a kontroly súladu uvedenej v odseku 3.
6. Komisia je splnomocnená prijímať vykonávacie akty v súlade s článkom 17 s cieľom doplniť toto nariadenie, aby objasnila referenčnú metodiku uvedenú v odseku 1, zabezpečiť jeho jednotné vykonávanie na trhu, pokiaľ ide o prístup k určeniu vhodných parametrov relevantných z hľadiska emisií na výpočet emisií skleníkových plynov pred poskytnutím služby a prípadne iných technických parametrov súvisiacich s pridelovaním emisií alebo agregáciou údajových prvkov, ktoré v uvedenej metodike nie sú výslovne vysvetlené.

KAPITOLA III

VSTUPNÉ ÚDAJE A ZDROJE

Článok 5

Použitie primárnych a sekundárnych údajov

1. Subjekty uvedené v článku 2 uprednostnia používanie primárnych údajov na výpočet emisií skleníkových plynov z dopravnej služby.
2. Použitie sekundárnych údajov na výpočet emisií skleníkových plynov z dopravnej služby sa povoľuje za týchto podmienok:
 - a) štandardné hodnoty intenzity emisií skleníkových plynov sa odvodzujú z:
 - i) základnej databázy štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov EÚ uvedenej v článku 6 ods. 1;
 - ii) databáz a súborov údajov štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov prevádzkovaných tretími stranami v súlade s článkom 7;
 - b) štandardné emisné faktory skleníkových plynov pre energetické nosiče v doprave sú odvodené z centrálnej databázy štandardných faktorov emisií skleníkových plynov EÚ uvedenej v článku 8;
 - c) modelované údaje sa opierajú o model vytvorený v súlade s metódou uvedenou v článku 4 a pravidlami stanovenými v článku 5 ods. 2 písm. b) a prípadne v článku 11.

Článok 6

Základná databáza štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov EÚ

1. Komisia s pomocou Európskej environmentálnej agentúry zriadi základnú databázu štandardných hodnôt intenzity emisií EÚ uvedenú v článku 5 ods. 2 písm. a) bode i).
2. Komisia zabezpečí údržbu, aktualizáciu a kontinuálny vývoj databázy uvedenej v odseku 1, pričom zohľadní vývoj najmodernejších technológií v odvetví dopravy a nových metodických prístupov k výpočtu emisií skleníkových plynov.
3. Prístup do databázy uvedenej v odseku 1 na účely nahliadnutia do štandardných hodnôt intenzity emisií alebo ich používania musí byť otvorený verejnosti a bezplatný.

Článok 7

Databázy a súbory údajov štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov prevádzkované tretími stranami

1. Vývojár databázy alebo súboru údajov uvedených v článku 5 ods. 2 písm. a) bode ii) predloží Komisii žiadosť o technickú kontrolu kvality štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov uvedených v danej databáze alebo súbore údajov. Komisia s pomocou Európskej environmentálnej agentúry vykoná technickú kontrolu kvality v súlade s požiadavkami stanovenými v článkoch 4 až 8 tohto nariadenia.
2. Na účely použitia sekundárnych údajov v súlade s článkom 5 ods. 2 písm. a) bodom ii) sa používajú len databázy a súbory údajov štandardných hodnôt intenzity emisií, ktoré pri danej technickej kontrole kvality uvedenej v odseku 1 získali kladný posudok.
3. Vykonanie technickej kontroly kvality sa vyžaduje najneskôr 24 mesiacov po dátume začatia uplatňovania tohto nariadenia. Záznam o kladnom posudku z uvedenej kontroly kvality je platný dva roky.
4. Komisia prijme vykonávacie akty v súlade s článkom 17 s cieľom doplniť toto nariadenie stanovením pravidiel a podmienok vykonávania technickej kontroly kvality uvedenej v odseku 1.

Článok 8

Centrálna databáza štandardných emisných faktorov skleníkových plynov EÚ

1. Komisia s pomocou Európskej environmentálnej agentúry zriadi centrálnu databázu štandardných emisných faktorov skleníkových plynov EÚ uvedenú v článku 5 ods. 2 písm. b).
2. Komisia s pomocou Európskej environmentálnej agentúry zabezpečí údržbu, aktualizáciu a kontinuálny vývoj databázy uvedenej v odseku 1, pričom zohľadní vývoj najmodernejších technológií v odvetví dopravy a nových metodických prístupov k výpočtu emisií skleníkových plynov.
3. Prístup do databázy uvedenej v odseku 1 na účely nahliadnutia do štandardných emisných faktorov skleníkových plynov pre energetické nosiče v doprave alebo ich používania musí byť otvorený verejnosti a bezplatný.

VÝSTUPNÉ ÚDAJE A TRANSPARENTNOSŤ

Článok 9

Získanie výstupných údajov o emisiách skleníkových plynov z dopravnej služby

1. Výstupné údaje sa získavajú pomocou referenčnej metodiky a vstupných údajov v súlade s článkami 4 až 8 tohto nariadenia.
2. Výstupné údaje sa môžu získať použitím nástrojov na výpočet. Externé nástroje na výpočet musia spĺňať požiadavky stanovené v článku 11.
3. Výstupné údaje musia obsahovať minimálne celkovú hmotnosť ekvivalentu oxidu uhličitého (CO₂e) na jednu dopravnú službu a vo vzťahu k druhu dotknutej dopravnej služby aspoň jeden z týchto dátových parametrov:
 - a) pre nákladnú dopravu hmotnosť CO₂e na tonokilometer alebo ekvivalentné jednotky;
 - b) pre priepustnosť uzla nákladnej dopravy hmotnosť CO₂e na tonu alebo ekvivalentné jednotky;
 - c) pre osobnú dopravu hmotnosť CO₂e na osobokilometer alebo ekvivalentné jednotky;
 - d) pre priepustnosť uzla osobnej dopravy hmotnosť CO₂e na osobu alebo ekvivalentné jednotky.
4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 16 na doplnenie zoznamu parametrov výstupných údajov uvedených v odseku 3.

Článok 10

Komunikácia a transparentnosť

1. Dotknuté subjekty sprístupňujú výstupné údaje jasným a jednoznačným spôsobom. Keď dotknuté subjekty sprístupňujú výstupné údaje, v sprievodnom oznámení k tomuto sprístupneniu uvedú toto vyhlásenie „Emisie skleníkových plynov od zdroja ku kolesám vypočítané v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady [odkaz na toto nariadenie]“ aspoň v jednom z úradných jazykov EÚ, a ak je to možné, v úradnom jazyku členského štátu, na území ktorého sa služba poskytuje.
2. Ak výstupné údaje získava a sprístupňuje sprostredkovateľ údajov na základe samostatných dohôd, uplatňujú sa pravidlá stanovené v odseku 1 a článku 9 ods. 3. Pri sprístupňovaní výstupných údajov sprostredkovateľ údajov uvedie odkaz na zdroj týchto údajov.
3. Ak sa primárne údaje používajú v zmysle článku 5 ods. 1, dotknuté subjekty sú oprávnené oznámiť túto skutočnosť akejkoľvek tretej strane, ak použitie primárnych údajov bolo overené v súlade s článkami 12 a 13.
4. Dotknuté subjekty musia byť schopné preukázať, ako boli stanovené výstupné údaje. Uvedené dôkazy sa vypracujú podľa požiadaviek stanovených referenčnou metodikou uvedenou v článku 4 ods. 1 a:

- a) slúžia ako základ pre overovací posudok v súlade s článkami 12 a 13;
 - b) sprístupnia sa na žiadosť príslušného orgánu alebo inej tretej strany, pokiaľ sa uplatňujú samostatné právne alebo zmluvné dohody;
 - c) obsahujú odkaz na dôkaz o zhode uvedený v článku 13 ods. 6 a kontaktné informácie orgánu posudzovania zhody, ktorý tento dôkaz o zhode vypracoval, ak sa overovanie vykonáva v súlade s článkami 12 a 13;
 - d) ak sa výstupné údaje stanovujú pomocou externého nástroja na výpočet uvedeného v článku 9 ods. 2, musia obsahovať odkaz na uvedený nástroj na výpočet.
5. Výstupné údaje a dôkazy uvedené v odseku 5 sa stanovujú jasným a jednoznačným spôsobom aspoň v jednom z úradných jazykov Únie. Ak je to možné, sprístupnia sa vo forme webového odkazu, QR kódu alebo rovnocenným spôsobom.
6. Osobné údaje sa spracúvajú v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679⁶⁵.
7. Každý príjemca výstupných údajov a dôkazov uvedených v odseku 5 prijme opatrenia na zabezpečenie dôvernosti príslušných komerčných údajov, ktoré sa spracúvajú a oznamujú v súlade s týmto nariadením, a zabezpečí, aby sa k takýmto údajom mohlo pristupovať a aby sa mohli spracúvať a zverejňovať len s povolením.

KAPITOLA V

DOPLNKOVÉ OPATRENIA

Článok 11

Osvedčovanie nástrojov na výpočet

1. Externé nástroje na výpočet uvedené v článku 9 ods. 2 osvedčuje orgán posudzovania zhody uvedený v článku 14.
2. Vývojár nástroja na výpočet predloží žiadosť orgánu posudzovania zhody, ktorý posúdi súlad nástroja na výpočet s požiadavkami stanovenými v článkoch 4 až 9. V prípade kladného posudku orgán posudzovania zhody vydá osvedčenie zhody nástroja na výpočet s týmto nariadením. V prípade negatívneho posudku poskytne orgán posudzovania zhody žiadateľovi dôvody negatívneho posúdenia.
3. Orgán posudzovania zhody vedie aktuálny zoznam nástrojov na výpočet, ktoré osvedčil, a ktorým osvedčenie odňal alebo pozastavil jeho platnosť. Uvedený zoznam zverejní na svojom webovom sídle a bezodkladne oznámi adresu tohto webového sídla Komisii.
4. Osvedčenie je platné dva roky.

⁶⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) ([Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1](#)).

5. Komisia na svojej oficiálnej webovej stránke uverejní zoznam všetkých nástrojov na výpočet, ktoré sú osvedčené v súlade s odsekom 1 a odsekom 2.
6. Komisia prijme vykonávacie akty v súlade s článkom 17 s cieľom stanoviť pravidlá osvedčovania nástrojov na výpočet, súvisiaceho osvedčenia zhody vrátane pravidiel týkajúcich sa obnovenia osvedčenia, pozastavenia jeho platnosti a jeho odňatia.

KAPITOLA VI

OVEROVANIE ÚDAJOV O EMISIÁCH SKLENÍKOVÝCH PLYNOV A POSTUPOV VÝPOČTU

Článok 12

Rozsah overovania

1. Výstupné údaje uvedené v článku 9 podliehajú overeniu ich súladu s požiadavkami stanovenými v článkoch 4 až 9 tohto nariadenia.
2. Požiadavky na overovanie uvedené v odseku 1 sa uplatňujú na dotknuté subjekty uvedené v článku 2 s výnimkou mikropodnikov, malých a stredných podnikov uvedených v odporúčaní Komisie 2003/361/ES⁶⁶. Mikropodniky, malé a stredné podniky sa môžu na vlastnú žiadosť podrobiť overeniu.

Článok 13

Činnosti a postup overovania

1. Orgán posudzovania zhody uvedený v článku 14 overuje spoľahlivosť, dôveryhodnosť, dodržiavanie metodiky a presnosť výstupných údajov zverejnených dotknutým subjektom.
2. Overenie sa vykoná v súlade s požiadavkami stanovenými v článkoch 4 až 9 a na základe dôkazov uvedených v článku 10 ods. 5. Overuje sa:
 - a) použitá metodika výpočtu;
 - b) zdroj (zdroje) vstupných údajov použitých na výpočet;
 - c) správnosť vykonaného výpočtu;
 - d) použité parametre.
3. Ak sa používajú externé nástroje na výpočet, orgán posudzovania zhody zohľadní ich príslušné osvedčenie zhody uvedené v článku 11.
4. Ak overovací posudok zistí nesprávne výpočty alebo nesúlad s článkami 4 až 9 tohto nariadenia, orgán posudzovania zhody o tom včas informuje dotknutý subjekt. Uvedený subjekt potom opraví výpočet alebo odstráni nesúlad tak, aby sa postup overovania mohol dokončiť.

⁶⁶ Odporúčanie Komisie 2003/361/ES zo 6. mája 2003 o vymedzení pojmov mikropodniky, malé a stredné podniky ([Ú. v. EÚ L 124, 20.5.2003, s. 36](#)).

5. Dotknutý subjekt poskytne orgánu posudzovania zhody všetky ďalšie informácie, ktoré mu umožnia vykonať postupy overovania. Orgán posudzovania zhody môže počas postupu overovania vykonať kontroly, aby určil spoľahlivosť údajov a výpočtov.
6. Po ukončení overovania orgán posudzovania zhody v prípade potreby vypracuje dôkaz o zhode, ktorým potvrdí, že výstupné údaje sú v súlade s príslušnými požiadavkami stanovenými v tomto nariadení.
7. Príslušný orgán posudzovania zhody vypracuje a vedie aktuálny zoznam subjektov, ktoré sa podrobili overeniu podľa odsekov 1 až 6. Orgán posudzovania zhody oznámi Komisii uvedený zoznam každý rok do 31. marca.
8. Ak sa v iných právnych predpisoch Únie stanovujú osobitné pravidlá pre overovací posudok výstupných údajov, s týmito pravidlami sa zaobchádza rovnocenným spôsobom pod podmienkou, že sa overovací posudok vypracuje v súlade s týmto nariadením.
9. Komisia prijíma vykonávacie akty v súlade s článkom 17, ktorými stanoví podrobné pravidlá overovania výstupných údajov a súvisiaceho dôkazu zhody. Uvedené pravidlá zahŕňajú ustanovenia týkajúce sa dôkazov podľa článku 10 ods. 5 a komunikačných práv spojených s používaním primárnych údajov uvedených v článku 10 ods. 4.

KAPITOLA VII

AKREDITÁCIA

Článok 14

Orgány posudzovania zhody

1. Orgány posudzovania zhody musia byť akreditované na vykonávanie overovacích alebo osvedčovacích činností uvedených v článkoch 11, 12 a 13.
2. Orgán posudzovania zhody musí byť nezávislý od subjektu, ktorý žiada o overovacie alebo osvedčovacie činnosti uvedené v článkoch 11, 12 a 13.
3. Orgán posudzovania zhody, jeho vrcholový manažment a zamestnanci zodpovední za vykonávanie úloh overovania sa nesmú podieľať na žiadnej činnosti, ktorá môže byť nezlučiteľná s nezávislosťou ich úsudku alebo integritou v súvislosti s overovacími alebo osvedčovacími činnosťami.
4. Orgán posudzovania zhody a jeho zamestnanci vykonávajú overovacie alebo osvedčovacie činnosti na najvyššej úrovni profesijnej bezúhonnosti a vyžadovanej technickej odbornej spôsobilosti a nesmú byť vystavení žiadnym tlakom ani podnetom, najmä finančným, ktoré by mohli ovplyvniť ich úsudok alebo výsledky ich overovacích činností, najmä zo strany osôb alebo skupín osôb, ktoré sú zainteresované na výsledku týchto činností.
5. Orgán posudzovania zhody musí mať odborné znalosti, vybavenie a infraštruktúru potrebné na vykonávanie overovacích alebo osvedčovacích činností, v súvislosti s ktorými bol akreditovaný.
6. Zamestnanci orgánu posudzovania zhody musia dodržiavať služobné tajomstvo v súvislosti so všetkými informáciami získanými pri vykonávaní úloh overovania a osvedčovania.

7. Ak orgán posudzovania zhody zadáva subdodávateľom osobitné úlohy spojené s overovaním alebo osvedčovaním alebo využíva dcérsku spoločnosť, preberá na seba plnú zodpovednosť za úlohy vykonávané subdodávateľmi alebo dcérskymi spoločnosťami bez ohľadu na to, kde sú usadené, pričom tiež posudzuje a monitoruje kvalifikácie subdodávateľa alebo dcérskej spoločnosti a činnosti, ktoré vykonávajú.

Článok 15

Postupy akreditácie

1. Orgány posudzovania zhody uvedené v článku 14 ods. 1 akredituje vnútroštátny akreditačný orgán podľa kapitoly II nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008.
2. Každý členský štát určí orgán, ktorý vedie aktuálny zoznam akreditovaných orgánov posudzovania zhody. Uvedené určené vnútroštátne orgány sprístupnia tento zoznam verejnosti na oficiálnom webovom sídle vlády.
3. Každý rok do 31. marca vnútroštátny akreditačný orgán oznámi Komisii zoznam akreditovaných orgánov posudzovania zhody spolu so všetkými príslušnými kontaktnými informáciami.
4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 16 na doplnenie tohto nariadenia stanovením ďalších metód a kritérií akreditácie orgánov posudzovania zhody.

KAPITOLA VIII

DELEGOVANÉ A VYKONÁVACIE PRÁVOMOCI

Článok 16

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 4 ods. 4, článku 4 ods. 5, článku 9 ods. 4 a v článku 15 ods. 4 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od [OP: vložiť dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.]
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 4 ods. 4, článku 4 ods. 5, článku 9 ods. 4 a článku 15 ods. 4 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 4 ods. 4, článku 4 ods. 5, článku 9 ods. 4 a článku 15 ods. 4 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote [dvoch mesiacov] odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 17

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

KAPITOLA IX

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 18

Podávanie správ a preskúmanie

Komisia do [OP: vložiť dátum – päť rokov po dátume začatia uplatňovania tohto nariadenia] vykoná hodnotenie tohto nariadenia z hľadiska cieľov, ktoré sa ním sledujú, a predloží správu o hlavných zisteniach Európskemu parlamentu a Rade.

Článok 19

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
2. Uplatňuje sa od [OP: vložiť dátum – 42 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia].
3. Článok 4 ods. 4, 5 a 6, článok 7 ods. 4, článok 9 ods. 4, článok 11 ods. 6, článok 13 ods. 9 a článok 15 ods. 4 sa uplatňujú odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu

*Za Európsky parlament
predsedníčka*

*Za Radu
predseda/predsedníčka*

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

Obsah

1.	RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY	4
1.1.	Názov návrhu/iniciatívy	4
1.2.	Príslušné oblasti politiky	4
1.3.	Návrh/iniciatíva sa týka:	4
1.4.	Ciele	4
1.4.1.	Všeobecné ciele.....	4
1.4.2.	Špecifické ciele	4
1.4.3.	Očakávané výsledky a vplyv.....	4
1.4.4.	Ukazovatele výkonnosti	5
1.5.	Dôvody návrhu/iniciatívy.....	5
1.5.1.	Požiadavky, ktoré sa majú splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvej fázy vykonávania iniciatívy	5
1.5.2.	Prínos zapojenia Únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty.....	6
1.5.3.	Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti.....	6
1.5.4.	Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi.....	7
1.5.5.	Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia	8
1.6.	Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy	8
1.7.	Plánované metódy plnenia rozpočtu	8
2.	OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA	9
2.1.	Zásady monitorovania a predkladania správ	9
2.2.	Systémy riadenia a kontroly	9
2.2.1.	Opodstatnenie navrhovaných spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly	9
2.2.2.	Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmierňovanie	10
2.2.3.	Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovní rizika chyby (pri platbe a uzavretí)	10
2.3.	Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam.....	10
3.	ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY	12

3.1.	Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov	12
3.2.	Odhadovaný finančný vplyv návrhu na rozpočtové prostriedky	13
3.2.1.	Zhrnutie odhadovaného vplyvu na operačné rozpočtové prostriedky	13
3.2.2.	Odhadované výsledky financované z operačných rozpočtových prostriedkov	16
3.2.3.	Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky	17
3.2.4.	Súlady s platným viacročným finančným rámcom	19
3.2.5.	Príspevky od tretích strán	19
3.3.	Odhadovaný vplyv na príjmy	20

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o započítavaní emisií skleníkových plynov z dopravných služieb

1.2. Príslušné oblasti politiky

Mobilita a doprava

1.3. Návrh/iniciatíva sa týka:

☒ **novej akcie**

☐ **novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu⁶⁷**

☐ **predĺženia trvania existujúcej akcie**

☐ **zlúčenia jednej alebo viacerých akcií do ďalšej/novej akcie alebo presmerovania jednej alebo viacerých akcií na ďalšiu/novú akciu**

1.4. Ciele

1.4.1. Všeobecné ciele

Všeobecným cieľom tohto nariadenia je vytvoriť stimuly na zmenu správania podnikov a zákazníkov s cieľom znížiť emisie skleníkových plynov z dopravných služieb vďaka zavedeniu a využívaniu porovnateľných a spoľahlivých údajov o emisiách skleníkových plynov. Táto iniciatíva prispeje k dosiahnutiu cieľa udržateľného rozvoja č. 13 (Podniknúť bezodkladné opatrenia na boj proti zmene klímy a jej dôsledkom), cieľa č. 7 (Zabezpečiť prístup k cenovo dostupnej, spoľahlivej, udržateľnej a modernej energii pre všetkých) a cieľa č. 12 (Zabezpečiť udržateľné modely spotreby a výroby).

1.4.2. Špecifické ciele

Špecifické ciele nariadenia sú tieto:

zabezpečiť porovnateľnosť výsledkov započítavania emisií skleníkových plynov z dopravných služieb;

uľahčiť zavádzanie započítavania emisií skleníkových plynov z dopravných služieb do podnikovej praxe.

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

Uvedte, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na prijímateľov/cieľové skupiny.

Očakáva sa, že vďaka návrhu sa zlepší porovnateľnosť údajov o emisiách skleníkových plynov používaných v dopravnom reťazci. Bude to výsledkom používania spoločnej referenčnej metodiky, presných vstupných údajov a jednoznačnej a jasnej komunikácie.

Očakáva sa tiež, že vďaka návrhu sa zvýši využívanie započítavania emisií skleníkových plynov hospodárskymi subjektmi a inými príslušnými subjektmi v prospech zníženia emisií skleníkových plynov z dopravných služieb.

⁶⁷

Podľa článku 58 ods. 2 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

1.4.4. Ukazovatele výkonnosti

Uved'te ukazovatele na monitorovanie pokroku a dosiahnutých výsledkov.

Účinnosť navrhovaného nariadenia, pokiaľ ide o špecifický cieľ 1, sa určí na základe ukazovateľov týkajúcich sa porovnateľnosti údajov o skleníkových plynov z dopravných služieb:

počet externých databáz štandardných hodnôt, ktoré sa podrobujú kontrole kvality,

počet subjektov, ktoré sa podrobujú overovaniu údajov a procesov.

Účinnosť navrhovaného nariadenia, pokiaľ ide o špecifický cieľ 2, sa určí na základe ukazovateľov týkajúcich sa zavádzania započítavania emisií skleníkových plynov z dopravných služieb:

počet spoločností, ktoré započítavajú emisie skleníkových plynov z dopravných služieb na základe tohto nariadenia,

počet subjektov, ktoré sa podrobujú osvedčovaniu technických nástrojov na výpočet,

používanie základných databáz štandardných hodnôt (prístup k webovým stránkam a žiadosti oň),

počet subjektov, ktoré používajú nástroje osvedčovania.

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. Požiadavky, ktoré sa majú splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvotnej fázy vykonávania iniciatívy

Iniciatíva prinesie harmonizovaný regulačný rámec pre započítavanie emisií skleníkových plynov z dopravných služieb a osobitné pravidlá, ktoré budú motivovať k jeho využívaniu v celom multimodálnom dopravnom reťazci. Rámec obsahuje:

spoločnú referenčnú metodiku stanovenú v norme EN ISO 14083, ktorou sa zabezpečí, aby sa výpočet emisií skleníkových plynov z dopravných služieb vykonával štandardizovane v celom odvetví dopravy;

harmonizovaný prístup k vstupným údajom, ktorý motivuje k používaniu primárnych údajov, umožňuje modelované údaje, zvyšuje spoľahlivosť, prístupnosť a primeranosť štandardných hodnôt (štandardné hodnoty pre intenzitu emisií a emisné faktory skleníkových plynov) a zmiernuje rozdiely medzi vnútroštátnymi, regionálnymi a sektorovými súbormi údajov;

vhodné parametre na generovanie a výmenu údajov o emisiách skleníkových plynov, ako aj spoločné pravidlá oznamovania a transparentnosti výsledkov započítavania emisií;

podporu vykonávania tejto iniciatívy v rôznych dopravných segmentoch;

spoločný, primeraný a spoľahlivý systém overovania informácií o emisiách skleníkových plynov pochádzajúcich z dopravných služieb a príslušných postupov výpočtu;

pravidlá týkajúce sa vývoja a používania technických nástrojov na výpočet emisií.

Všetky tieto ustanovenia by sa mali v plnej miere uplatňovať 42 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia.

Tento legislatívny finančný výkaz sa osobitne týka vývoja a riadenia spoločného prostredia štandardných hodnôt ako súčasti harmonizovaného prístupu k vstupným

údajom. Tieto úlohy bude vykonávať Európska environmentálna agentúra (EEA) s podporou z programu Horizont Európa (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). Podrobné pravidlá týkajúce sa poskytovania údajov sa stanovujú v príslušných delegovaných aktoch a budúcich dohodách s EEA. Úlohy EEA:

vývoj a údržba základnej databázy štandardných hodnôt intenzity emisií;

zriadenie databázy emisných faktorov skleníkových plynov;

kontrola kvality databáz faktorov intenzity emisií skleníkových plynov tretích strán.

- 1.5.2. *Prínos zapojenia Únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty.*

Dôvody na akciu na európskej úrovni (*ex-ante*):

Keďže touto iniciatívou sa zavádzajú harmonizované pravidlá započítavania emisií skleníkových plynov na úrovni dopravných služieb, má osobitný význam pre cezhraničné operácie medzi členskými štátmi EÚ. Túto úroveň harmonizácie, ktorá súvisí s výberom metodiky, vstupnými údajmi a spoločnými pravidlami overovania, nie je možné účinne dosiahnuť v EÚ opatreniami jednotlivých členských štátov.

Očakávaný prínos vytvorený Úniou (*ex-post*):

Celkovo má odvetvie dopravy EÚ silný cezhraničný rozmer a zohráva dôležitú úlohu pre voľný tok osôb a tovaru na vnútornom trhu EÚ. Efektívne dopravné služby sú kľúčom k uspokojeniu dopytu používateľov dopravy, podpore rastu hospodárstva EÚ a zachovaniu životného štýlu občanov. Zároveň by sa mala venovať pozornosť výzvam súvisiacim s environmentálnymi vplyvmi dopravy, ktoré stále rastú najmä v dôsledku nárastu nákladnej a osobnej dopravy v európskej sieti. Toto nariadenie je preto koncipované ako nástroj umožňujúci dopravnému spoločenstvu uľahčiť zelenú transformáciu. Iniciatíva prispeje k vytvoreniu rovnakých podmienok pre započítavanie emisií skleníkových plynov medzi všetkými segmentmi a druhmi dopravy a v rámci všetkých vnútroštátnych sietí. Zabezpečením lepšieho prehľadu o výkonnosti dopravných služieb a podporou využívania údajov o emisiách skleníkových plynov na účely prijímania konkrétnych rozhodnutí v oblasti dopravy to povedie k vytvoreniu stimulov pre udržateľnejšie riešenia a inovácie. Akékoľvek vnútroštátne zásahy by boli veľmi kontraproduktívne pri dosahovaní týchto cieľov a niesli by so sebou značné riziko odporujúcich si požiadaviek a nejednotných metodík a údajov. Tieto rozdielne vnútroštátne prístupy by zvýšili náklady a vytvorili by zbytočnú záťaž pre podniky pôsobiace medzi rôznymi členskými štátmi.

- 1.5.3. *Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti*

CountEmissions EU je novou iniciatívou, ktorá vychádza z rôznych snáh Európskej komisie a príslušného odvetvia o harmonizovaný metodický rámec. V rokoch 2011 až 2019 sa dva po sebe nasledujúce projekty financované z prostriedkov EÚ, a to RP7 – Uhlíková stopa nákladnej dopravy (COFRET) a H2020 – Sieť na účtovanie a znižovanie logistických emisií (LEARN), zaoberali výpočtom, nahlasovaním a overovaním emisií skleníkových plynov z dopravných služieb s cieľom vypracovať globálnu metódu. Toto úsilie bolo podnetom ku koordinovanej činnosti zameranej na vytvorenie komplexnej a špecializovanej normy na úrovni Medzinárodnej organizácie pre normalizáciu (ISO). Túto novú normu, ktorá sa označuje ako ISO 14083, uverejnila organizácia ISO v marci 2023 a CEN ako rovnocennú európsku

normu EN ISO 14083:2023. Vychádza okrem iného z európskej normy EN 16258:2012 a protokolu o skleníkových plynoch.

Aj v rôznych segmentoch odvetvia dopravy, najmä v nákladnej doprave, existujú špecifické metodiky započítavania emisií skleníkových plynov. V mnohých prípadoch sú súčasťou širších programov ekologickej dopravy alebo iných iniciatív propagujúcich efektívne a nízkouhlíkové dopravné činnosti. Patria medzi ne napríklad odvetvový rámec Rady pre globálne emisie z logistiky (GLEC) pod vedením priemyslu, verejno-súkromný program US SmartWay a program spolupráce medzi holandskou vládou a podnikmi v oblasti logistiky Topsector Logistics.

Okrem toho existuje množstvo metód a požiadaviek na započítavanie emisií špecifických pre daný druh dopravy, ktoré buď vypracovali samotné priemyselné odvetvia, alebo ich zaviedli verejné orgány ako súčasť osobitných legislatívnych rámcov. Napríklad v námornej doprave existuje pracovná skupina Clean Cargo, ktorá je medzipodnikovou iniciatívou pre kontajnerovú námornú dopravu. Medzinárodná námorná organizácia (IMO) prijala aj povinný systém zberu údajov o lodnom palive (DCS) pre medzinárodnú lodnú dopravu, v ktorom sa od plavidiel vyžaduje, aby zhromažďovali a nahlasovali príslušné údaje do spoločnej databázy. Pokiaľ ide o leteckú dopravu, systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA), ktorý vypracovala Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO), poskytuje metódu na výpočet emisií CO₂ na úrovni letov. Aj ICAO a Medzinárodné združenie leteckých dopravcov (IATA) zaviedli normy pre odvetvie leteckej dopravy, v ktorých sa podrobnejšie stanovuje, ako sa majú nahlasovať emisie na cestujúceho a na tonu nákladu.

Na vnútroštátnej úrovni sa vo francúzskom zákone o doprave vyžaduje, aby všetky subjekty poskytujúce dopravné služby na trhu (nákladná a osobná doprava vrátane všetkých druhov dopravy) vypočítali emisie skleníkových plynov za každé spojenie s odchodom z Francúzska a/alebo končiace vo Francúzsku, a to na základe osobitnej metodiky. Vo francúzskom zákone o doprave sa takisto stanovuje, že informácie o emisiách by sa mali oznamovať príslušným stranám, čo je jediná povinná požiadavka tohto druhu v EÚ.

1.5.4. Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi

Navrhované nariadenie je kľúčovým výstupom oznámenia Komisie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, v ktorej sa stanovuje vízia EÚ pre dopravný systém v budúcnosti. V stratégii sa oznámilo, že Komisia plánuje vytvoriť rámec EÚ pre harmonizované meranie emisií z dopravy a logistiky (v rámci hlavnej iniciatívy 5 – Oceňovanie uhlíka a poskytovanie lepších stimulov pre používateľov).

Nariadenie vytvorí synergie s ostatnými prvkami regulačného rámca EÚ, ktoré sa zaoberajú rámcami znižovania emisií, palivovými a emisnými normami, väčšou transparentnosťou pre používateľov a silnejšími právami spotrebiteľov. Tieto vzťahy sa v zásade týkajú používania vstupných údajov a metód započítavania emisií, ako aj požiadaviek týkajúcich sa jednoznačného informovania o emisiách skleníkových plynov z dopravných služieb. Sú to najmä: nariadenie (EÚ) 2015/757, smernica 2003/87/ES, oznámenie COM(2021) 550, návrhy COM(2022) 222, COM(2021) 561, COM(2021) 562, nariadenie (EÚ) 2019/1242, nariadenie (EÚ) 2019/631 a smernica 2005/29/ES.

Návrh je v súlade s viacročným finančným rámcom. Úlohy pridelené agentúre EEA si budú vyžadovať dohodu o príspevku na počiatočné obdobie vykonávania nariadenia do roku 2027 a následné dlhodobé pridelovanie zdrojov s cieľom udržiavať a aktualizovať databázy štandardných hodnôt a organizovať kontrolu kvality pre poskytovateľov databáz tretích strán.

1.5.5. Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia

Veľká väčšina vplyvu tohto návrhu na rozpočet sa rieši v tomto legislatívnom finančnom výkaze. Pokiaľ ide o výdavky, osobitný vplyv tejto iniciatívy na rozpočet sa obmedzuje na rozpočtové prostriedky na ľudské zdroje a potrebný vývoj IT systémov na podporu vytvárania a údržby databáz a kontrolu kvality databáz tretích strán. Tieto nové úlohy agentúry EEA sa stanú trvalými úlohami, no existujúce úlohy sa neobmedzia ani sa čiastočne postupne nezrušia. Potreba dodatočných zdrojov po období zriadenia počnúc rokom 2028 sa bude posudzovať v kontexte nadchádzajúceho posúdenia zdrojov EEA a bude pokrytá dotáciou EÚ pre agentúru (v prípade potreby prostredníctvom kompenzačného zníženia plánovaných výdavkov v rámci programu LIFE alebo iných príslušných rozpočtových riadkov na financovanie EEA) bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o VFR.

1.6. Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy

☐ **obmedzené trvanie**

- ☐ v platnosti od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR
- ☐ Finančný vplyv na viazané rozpočtové prostriedky od RRRR do RRRR a na platobné rozpočtové prostriedky od RRRR do RRRR.
- ☒ neobmedzené trvanie
- Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od roku 2025 do roku 2027
- a potom bude vykonávanie pokračovať v plnom rozsahu, keď budú úlohy zahrnuté do nového mandátu EEA.

1.7. Plánované metódy plnenia rozpočtu⁶⁸

☐ **Priame riadenie** na úrovni Komisie

- ☐ prostredníctvom jej útvarov vrátane zamestnancov v delegáciách Únie
- ☐ prostredníctvom výkonných agentúr

☐ **Zdieľané riadenie** s členskými štátmi

☒ **Nepriame riadenie**, pri ktorom sa plnením rozpočtu poveria:

- ☐ tretie krajiny alebo subjekty, ktoré tieto krajiny určili,
- ☐ medzinárodné organizácie a ich agentúry (uved'te),
- ☐ Európska investičná banka (EIB) a Európsky investičný fond,
- ☒ subjekty uvedené v článkoch 70 a 71 nariadenia o rozpočtových pravidlách,

⁶⁸

Vysvetlenie metód plnenia rozpočtu a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovom sídle BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- ☐ verejnoprávne subjekty,
- ☐ súkromnoprávne subjekty poverené vykonávaním verejnej služby, pokiaľ sú im poskytnuté dostatočné finančné záruky,
- ☐ súkromnoprávne subjekty spravované právom členského štátu, ktoré sú poverené vykonávaním verejno-súkromného partnerstva a ktorým sú poskytnuté primerané finančné záruky,
- ☐ subjekty alebo osoby poverené vykonávaním osobitných akcií v oblasti SZBP podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte.
- *V prípade viacerých spôsobov riadenia uveďte v oddiele „Poznámky“ presnejšie vysvetlenie.*

Poznámky:

neuvádza sa

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Zásady monitorovania a predkladania správ

Uveďte frekvenciu a podmienky, ktoré sa vzťahujú na tieto opatrenia.

Komisia bude vo všeobecnosti zodpovedná za vykonávanie navrhovaného nariadenia, ako aj za predkladanie správ Európskemu parlamentu a Rade o jeho vykonávaní a dodržiavaní.

EEA bude pravidelne podávať správy o vykonávaní dohôd o príspevku a súvisiacich akcií.

Zber údajov sa vyžaduje z rôznych zdrojov, a to aj od orgánov členských štátov. Koordináciu činností zberu údajov vykonáva EEA.

Útvary Komisie budú monitorovať vykonávanie a účinnosť tejto iniciatívy prostredníctvom viacerých akcií a súboru kľúčových ukazovateľov, ktorými budú merať pokrok pri dosahovaní cieľov. Päť rokov po dátume vykonávania týchto právnych predpisov by mali útvary Komisie vykonať hodnotenie s cieľom overiť, v akom rozsahu sa dosiahli ciele iniciatívy.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. Opodstatnenie navrhovaných spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly

Komisií bude pri vykonávaní ustanovení nariadenia pomáhať EEA, najmä pokiaľ ide o vývoj a údržbu základnej databázy štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov, vytvorenie databázy emisných faktorov skleníkových plynov a kontrolu kvality databáz tretích strán. EEA má najlepšie predpoklady na vykonávanie týchto úloh na úrovni EÚ, keďže si vyžadujú rozsiahle odborné znalosti v oblasti riadenia a harmonizácie environmentálnych údajov, ako aj dôkladné pochopenie zložitých technických otázok súvisiacich s emisiami skleníkových plynov z dopravných služieb, čo je dôvodom pre spôsob nepriameho riadenia. Stratégiami kontroly v rámci GR MOVE sa budú monitorovať vykonávanie nariadenia a jeho výsledky. GR pre životné prostredie v súvislosti s dohľadom nad decentralizovanými subjektmi a EEA budú na tieto výdavky uplatňovať svoje príslušné stratégie kontroly.

2.2.2. *Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmierňovanie*

Hoci Komisia bude vo všeobecnosti zodpovedná za vykonávanie navrhovaného nariadenia, ako aj za predkladanie správ Európskemu parlamentu a Rade o jeho vykonávaní a dodržiavaní, EEA bude zodpovedná za plnenie identifikovaných úloh a prevádzku a za vykonávanie svojho rámca vnútornej kontroly. Bude potrebné vyvinúť IT nástroje a moduly, ako aj zabezpečiť kontroly kvality databáz tretích strán.

Agentúra EEA, ktorá je autonómnym orgánom EÚ, je zodpovedná za zriadenie vhodných systémov kontroly na zabezpečenie súladu s piatimi cieľmi vnútornej kontroly, konkrétne zákonnosť a správnosť, vykonávanie jej operácií, predchádzanie podvodom, ochrana majetku a pravdivé a spravodlivé podávanie správ. Na dodatočné zdroje poskytnuté agentúre EEA sa bude vzťahovať systém vnútornej kontroly a riadenia rizík agentúry EEA, ktorý je v súlade s príslušnými medzinárodnými normami a zahŕňa osobitné kontroly na predchádzanie konfliktu záujmov a zabezpečenie ochrany oznamovateľov.

GR pre životné prostredie bude uplatňovať kontroly súvisiace s jeho dohľadom nad EEA ako decentralizovanou agentúrou. V súvislosti s plnením dodatočného rozpočtu, ktorý sa má poskytnúť EEA, sa nezistili žiadne osobitné riziká.

2.2.3. *Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovni rizika chyby (pri platbe a uzavretí)*

Očakáva sa, že riziko chyby pri platbe a uzavretí zostane pod úrovňou 2 %.

Agentúra EEA nesie plnú zodpovednosť za plnenie svojho rozpočtu, pričom GR pre životné prostredie zodpovedá za pravidelné platby príspevkov stanovených rozpočtovým orgánom. Neočakáva sa, že by sa v dôsledku dodatočných úloh vyplývajúcich z navrhovaného nariadenia vytvorili významné dodatočné kontroly. Očakáva sa preto, že náklady GR pre mobilitu a dopravu (merané vo vzťahu k hodnote spravovaných finančných prostriedkov) a GR pre životné prostredie na kontrolu sa udržia na stabilnej úrovni.

2.3. **Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam**

Uveďte existujúce alebo plánované preventívne a ochranné opatrenia, napr. zo stratégie na boj proti podvodom.

Okrem kontrol vyplývajúcich z uvedených stratégií kontrol akcia podlieha kontrole Útvoru pre vnútorný audit ako vnútorného audítora Komisie a decentralizovaných agentúr a Európskeho dvora audítorov ako externého audítora inštitúcií EÚ.

Dohody o príspevku medzi Komisiou a EEA budú obsahovať osobitné ustanovenia na zabezpečenie toho, aby audítori a v prípade potreby vyšetrovacie orgány (EPPO, OLAF) mali neobmedzený prístup k potrebným informáciám. Budú obsahovať aj ustanovenia potrebné na zabezpečenie toho, aby bola Komisia včas informovaná o všetkých otázkach, ktoré by mohli narušiť vykonávanie akcií.

Komisia zachováva dôslednú stratégiu pre boj proti podvodom (CAFS), ktorá sa v súčasnosti reviduje. GR MOVE/GR pre životné prostredie ju dopĺňajú miestnymi stratégiami boja proti podvodom, ktoré sa vzťahujú na činnosti patriace do ich príslušnej pôsobnosti.

EEA, autonómny orgán EÚ, je zodpovedná za udržiavanie stratégie boja proti podvodom a za zabezpečenie ochrany záujmov EÚ.

Navrhované nariadenie obsahuje ustanovenia osobitne zamerané na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam. Orgány posudzovania zhody zodpovedné za overovanie budú musieť byť akreditované vnútroštátnymi akreditačnými orgánmi. Overovanie údajov o emisiách skleníkových plynov a postupov výpočtu sa opiera o špecifické pravidlá posudzovania zhody, ktoré EÚ stanovila prostredníctvom sekundárnych právnych predpisov, a vykonáva ho overovateľ akreditovaný vnútroštátnymi akreditačnými orgánmi vymenovanými členskými štátmi podľa nariadenia (ES) č. 765/2008.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

- Existujúce rozpočtové riadky

V poradi, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo		krajín EZVO ⁷⁰	kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov ⁷¹	iných tretích krajín	iné pripísané príjmy
1	02 20 04 01	DRP	NIE	NIE	NIE	NIE

- Požadované nové rozpočtové riadky

V poradi, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo		krajín EZVO	kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov	iných tretích krajín	iné pripísané príjmy
	[XX.YY.YY.YY]		ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE

⁶⁹ DRP = diferencované rozpočtové prostriedky/NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

⁷⁰ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

⁷¹ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálni kandidáti zo západného Balkánu.

3.2. Odhadovaný finančný vplyv návrhu na rozpočtové prostriedky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na operačné rozpočtové prostriedky

- ☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov.
- ☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto operačných rozpočtových prostriedkov:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca	1	Jednotný trh, inovácie a digitálna ekonomika
---	---	--

GR MOVE			Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	SPOLU
• Operačné rozpočtové prostriedky						
Rozpočtový riadok 02 20 04 01	Závázky	(1a)	0,600			0,600
	Platby	(2 a)	0,200	0,200	0,200	0,600
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov ⁷²						
Rozpočtový riadok		(3)				
Rozpočtové prostriedky pre GR MOVE SPOLU	Závázky	= 1a + 1b + 3	0,600			0,600
	Platby	= 2a + 2b + 3	0,200	0,2005	0,200	0,600

Potreba dodatočných zdrojov pre EEA od roku 2028 do roku 2050 odhadovaná ako 1 FTE (dostupný počas celého uvedeného obdobia) a 6,3 milióna EUR (na pokrytie nákladov počas celého uvedeného obdobia) sa bude posudzovať v kontexte prebiehajúceho posúdenia zdrojov EEA

⁷²

Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky na podporu vykonávania programov a/alebo akcií EÚ (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

a bude pokrytá dotáciou EÚ pre agentúru (v prípade potreby prostredníctvom kompenzačného zníženia plánovaných výdavkov v rámci programu LIFE alebo iných príslušných rozpočtových riadkov na financovanie EEA) bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o VFR.

• Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závázky	(4)	0,600				0,600
	Platby	(5)	0,200	0,200	0,200		0,600
• Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov SPOLU		(6)					
Rozpočtové prostriedky OKRUHU 1 viacročného finančného rámca SPOLU	Závázky	= 4 + 6	0,600				0,600
	Platby	= 5 + 6	0,200	0,200	0,200		0,600

Ak má návrh/iniciatíva vplyv na viaceré operačné okruhy, zopakujte oddiel uvedený vyššie:

• Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU (všetky operačné okruhy)	Závázky	(4)								
	Platby	(5)								
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov SPOLU (všetky operačné okruhy)		(6)								
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 6 viacročného finančného rámca SPOLU (referenčná suma)	Závázky	= 4 + 6								
	Platby	= 5 + 6								

Okruh viacročného finančného rámca	7	„Administratívne výdavky“
---	----------	---------------------------

Tento oddiel treba vyplniť s použitím rozpočtových údajov administratívnej povahy, ktoré sa najprv uvedú v [prílohe k legislatívnemu finančnému výkazu](#) (príloha 5 k rozhodnutiu Komisie o interných pravidlách plnenia oddielu všeobecného rozpočtu Európskej únie týkajúceho sa Komisie), ktorá sa na účely medziútvarej konzultácie nahrá do aplikácie DECIDE.

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uvedte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU
GR MOVE									
• Ľudské zdroje									
• Ostatné administratívne výdavky									
GR <.....> SPOLU	Rozpočtové prostriedky								

Rozpočtové prostriedky OKRUHU 7 viacročného finančného rámca SPOLU	(Závazky spolu = Platby spolu)								
---	--------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	SPOLU
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 7 viacročného finančného rámca SPOLU	Závazky	0,600			0,600
	Platby	0,200	0,200	0,200	0,600

Potreba dodatočných zdrojov pre EEA od roku 2028 do roku 2050 odhadovaná ako 1 FTE (dostupný počas celého uvedeného obdobia) a 6,3 milióna EUR (na pokrytie nákladov počas celého uvedeného obdobia) sa bude posudzovať v kontexte prebiehajúceho posúdenia zdrojov EEA

a bude pokrytá dotáciou EÚ pre agentúru (v prípade potreby prostredníctvom kompenzačného zníženia plánovaných výdavkov v rámci programu LIFE alebo iných príslušných rozpočtových riadkov na financovanie EEA) bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o VFR.

3.2.2. Odhadované výsledky financované z operačných rozpočtových prostriedkov

viazané rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Uved'te ciele a výstupy			Rok N		Rok N + 1		Rok N + 2		Rok N + 3		Uved'te všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)						SPOLU	
	VÝSTUPY																	
	↴	Druh ⁷³	Priemerné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet spolu
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 1 ⁷⁴ ...																		
– Výstup																		
– Výstup																		
– Výstup																		
Špecifický cieľ č. 1 medzisúčet																		
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 2...																		
– Výstup																		
Špecifický cieľ č. 2 medzisúčet																		
SPOLU																		

⁷³ Výstupy sú produkty, ktoré sa majú dodať, a služby, ktoré sa majú poskytnúť (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.).

⁷⁴ Ako je uvedené v bode 1.4.2. „Špecifické ciele...“.

3.2.3. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky

- ☒ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov
- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto administratívnych rozpočtových prostriedkov:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok N ⁷⁵	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU
--	------------------------	--------------	--------------	--------------	---	--	--	-------

OKRUH 7 viacročného finančného rámca								
Ludské zdroje								
Ostatné administratívne výdavky								
Medzisúčet OKRUHU 7 viacročného finančného rámca								

Mimo OKRUHU 7⁷⁶ viacročného finančného rámca								
Ludské zdroje								
Ostatné administratívne výdavky								
Medzisúčet mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca								

SPOLU								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Rozpočtové prostriedky potrebné na ľudské zdroje a na ostatné administratívne výdavky budú pokryté rozpočtovými prostriedkami GR, ktoré už boli pridelené na riadenie akcie a/alebo boli prerozdelené v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridelovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

⁷⁵ Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína vykonávať.

⁷⁶ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky na podporu vykonávania programov a/alebo akcií EÚ (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

3.2.3.1. Odhadované potreby ľudských zdrojov

- ☒ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.
- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto ľudských zdrojov:

odhady sa vyjadrujú v jednotkách ekvivalentu plného pracovného času

	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)							
20 01 02 01 (ústredie a zastúpenia Komisie)							
20 01 02 03 (delegácie)							
01 01 01 01 (nepriamy výskum)							
01 01 01 11 (priamy výskum)							
Iné rozpočtové riadky (uveďte)							
• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času FTE) ⁷⁷							
20 02 01 (ZZ, VNE, DAZ z celkového finančného krytia)	0	0	0				
20 02 03 (ZZ, MZ, VNE, DAZ, PED v delegáciách)							
XX 01 xx yy zz ⁷⁸	– ústredie						
	– delegácie						
01 01 01 02 (ZZ, DAZ, VNE – nepriamy výskum)							
01 01 01 12 (ZZ, DAZ, VNE – priamy výskum)							
Iné rozpočtové riadky (uveďte)							
SPOLU	0						

XX predstavuje príslušnú oblasť politiky alebo rozpočtovú hlavu.

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	
Externí zamestnanci	

⁷⁷ ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocný expert v delegácii.

⁷⁸ Čiastkový strop pre externých zamestnancov financovaných z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

3.2.4. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

Návrh/iniciatíva:

- ☒ môže byť v plnej miere financovaná prerozdelením v rámci príslušného okruhu viacročného finančného rámca (VFR).

Táto akcia je financovaná z rozpočtového riadku podpory dopravnej politiky (02 20 04 01), z ktorého sa okrem iného podporujú činnosti zamerané na vývoj a údržbu spoločných IT nástrojov a databáz a zber potrebných údajov pre odvetvie dopravy. Potreba dodatočných zdrojov pre EEA (1 ekvivalent plného pracovného času) od roku 2028 sa bude posudzovať v kontexte prebiehajúceho posudzovania zdrojov EEA bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o VFR.

- ☐ si vyžaduje použitie nepridelenej rezervy v rámci príslušného okruhu VFR a/alebo použitie osobitných nástrojov vymedzených v nariadení o VFR.

Vysvetlite potrebu a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky, zodpovedajúce sumy a nástroje, ktorých použitie sa navrhuje.

- ☐ si vyžaduje revíziu VFR.

Vysvetlite potrebu a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

3.2.5. Príspevky od tretích strán

Návrh/iniciatíva:

- ☒ nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami
- ☐ zahŕňa spolufinancovanie tretími stranami, ako je odhadnuté v nasledujúcej tabuľke:

rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok N ⁷⁹	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			Spolu
Uveďte spolufinancujúci subjekt								
Prostriedky zo spolufinancovania SPOLU								

⁷⁹

Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína vykonávať.

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

- ☒ Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.
- ☐ Návrh/iniciatíva má tento finančný vplyv na príjmy:
 - ☐ vplyv na vlastné zdroje
 - ☐ vplyv na iné príjmy
 - uveďte, či sú príjmy pripísané rozpočtovým riadkom výdavkov ☐

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtový príjmov:	riadok	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v bežnom rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy ⁸⁰						
			Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
Článok									

V prípade pripísaných príjmov uveďte príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

Ďalšie poznámky (napr. spôsob/vzorec použitý na výpočet vplyvu na príjmy alebo akékoľvek ďalšie informácie).

⁸⁰

Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 20 % na náklady na výber.