

Brusel 3. března 2026  
(OR. en)

---

---

Interinstitucionální spis:  
2023/0266 (COD)

---

---

15614/1/25  
REV 1 ADD 1

TRANS 558  
CLIMA 544  
CODEC 1853  
*PARLNAT*

### ODŮVODNĚNÍ RADY

---

Předmět: Postoj Rady v prvním čtení k přijetí NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO  
PARLAMENTU A RADY o započítávání emisí skleníkových plynů  
z dopravních služeb  
– odůvodnění Rady  
– přijatý Radou dne 26. února 2026

---

## I. ÚVOD

1. Dne 14. července 2023 předložila Komise Evropskému parlamentu a Radě výše uvedený návrh (dále jen „Count Emissions EU“) jako součást balíčku týkajícího se ekologizace nákladní dopravy.
2. Rada konsensuálně schválila svůj obecný přístup dne 4. prosince 2023.
3. Evropský parlament přijal svůj postoj v prvním čtení dne 10. dubna 2024, přičemž 349 poslanců bylo pro, 243 proti a 12 se hlasování zdrželo. Za tento návrh nesou společnou odpovědnost Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) (zpravodaj Norbert Lins (DE, PPE)) a Výbor pro životní prostředí (ENVI) (zpravodaj Antonio Decaro (IT, S&D)).
4. Dne 2. července 2025 se během dánského předsednictví konal první trialog o tomto návrhu, na jehož základě byl poskytnut široký mandát k zahájení jednání na technické úrovni. Od té doby se uskutečnilo devět interinstitucionálních technických jednání.
5. Druhý a závěrečný trialog se konal dne 5. listopadu 2025.
6. Dne 26. listopadu 2025 analyzoval COREPER konečné kompromisní znění za účelem dosažení dohody a potvrdil je.
7. Dne 4. prosince 2025 zaslali předsedkyně výboru TRAN a předseda výboru ENVI předsedovi COREPERu dopis, v němž potvrdili, že pokud Rada schválí dohodnuté znění v prvním čtení po revizi právníky-lingvisty, Parlament schválí postoj Rady ve druhém čtení.

## II. CÍL

8. Nařízení Count Emissions EU má za cíl stanovit společná pravidla pro započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb, které začínají nebo končí na území Unie. Vychází z nedávno přijaté normy ISO<sup>1</sup>. Cílem návrhu rovněž je motivovat zákazníky ke změně chování v zájmu snížení emisí skleníkových plynů z dopravních služeb, a to prostřednictvím zavádění a používání srovnatelných a spolehlivých údajů o těchto emisích.
9. Cílem návrhu je zjednodušit postup výpočtu emisí skleníkových plynů pro provozovatele dopravy a zároveň omezit administrativní zátěž. Důležité je, že používání společného rámce, který je v nařízení definován, je uloženo pouze subjektům, které se rozhodnou (nebo je jim to jinými prostředky uloženo za povinnost) vypočítávat a zveřejňovat údaje o emisích skleníkových plynů rozčleněným způsobem.

## III. ANALÝZA POSTOJE RADY V PRVNÍM ČTENÍ

### Procesní rámec

10. Na základě návrhu Komise proběhlo jednání mezi Parlamentem a Radou, jehož cílem bylo uzavřít na základě postoje Rady v prvním čtení dohodu na začátku druhého čtení. Znění návrhu postoje Rady plně odráží kompromis, jehož bylo mezi oběma spolunormotvůrci dosaženo.

### Shrnutí hlavních otázek

11. Postoj Rady v prvním čtení obsahuje následující hlavní prvky, ohledně nichž dosáhli spolunormotvůrci dohody.
12. Používání primárních údajů je upřednostňováno, ale není povinné, a to v případě všech subjektů v oblasti dopravy a uzlů, a nikoli pouze v případě malých a středních podniků. Členské státy se však mohou rozhodnout, že budou vyžadovat používání primárních údajů týkajících se dopravních činností na svém území.

---

<sup>1</sup> Norma EN ISO 14083:2023.

13. S cílem upřednostnit používání primárních údajů bylo dohodnuto několik ustanovení:
- členské státy mohou vypracovat pobídkové rámce a Komise při přezkumu nařízení posoudí, jak příslušné subjekty dále motivovat k jeho používání;
  - subjekty v oblasti dopravy a uzlů mohou zobrazovat informace o tom, zda použily pouze primární údaje;
  - je povoleno a usnadněno opakované použití primárních údajů pro výpočty ex ante;
  - v jednom z bodů odůvodnění byl vyjasněn rozsah technických kontrol kvality databází třetích stran.
14. V jednom z bodů odůvodnění se připomíná, že Komise je odhodlána zajistit plný přístup k tomuto nařízení. Bylo rovněž dohodnuto, že Komise podá v rámci přezkumu nařízení zprávu o opatřeních, jež byla v této věci přijata.
15. Používání primárních údajů malými a středními podniky prostřednictvím přístupu k palubním údajům by mělo být vzato v úvahu pouze v rámci případného budoucího legislativního návrhu týkajícího se přístupu k údajům o vozidlech.
16. Komise v rámci přezkumu nařízení posoudí, zda je proveditelné rozšířit rozsah započítávání emisí skleníkových plynů i na výrobu, údržbu a likvidaci vozidel.
17. Komise podá zprávu o pokroku dosaženém v Mezinárodní organizaci pro normalizaci při vypracovávání celosvětově uznávané normy založené na emisích během životního cyklu.
18. Komise prostřednictvím prováděcího aktu vypracuje zjednodušený výpočetní nástroj specificky určený pro malé a střední podniky.
19. Mělo by se mít za to, že primární údaje, které již byly ověřeny podle jiných aktů Unie v odvětví námořní a letecké dopravy, splňují požadavky na vstupní údaje stanovené v nařízení, a to bez jakéhokoli dalšího ověřování, které by bylo za tímto účelem prováděno.
20. Výstupní údaje, které byly ověřeny podle jiných aktů Unie a splňují požadavky stanovené v nařízení, by měly být považovány za ověřené podle tohoto nařízení, a to bez jakéhokoli dalšího ověřování, které by bylo za tímto účelem prováděno.

21. Subjekty posuzování shody akreditované podle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování v námořní dopravě, nařízení o námořních palivech Fuel EU nebo směrnice o systému ETS v oblasti letectví by měly být automaticky považovány za akreditované k plnění ověřovacích povinností podle tohoto nařízení v případě údajů, které spadají do oblasti jejich odvětvových odborných znalostí.
22. Přístup do unijních databází hodnot intenzity emisí skleníkových plynů a emisních faktorů skleníkových plynů (dále jen „unijní databáze“) by měl být k dispozici ve všech úředních jazycích EU.
23. Unijní databáze by měly být zřízeny s dobrovolným přispěním členských států a v případě námořního odvětví by hodnoty intenzity měly být odvozeny ze stávajících odvětvových databází.
24. Komise by měla usilovat o to, aby byly do unijních databází zahrnuty hodnoty odrážející specifické rysy jednotlivých členských států a mezinárodní hodnoty dohodnuté v zájmu Unie.
25. Při vypracovávání unijních databází by měla Komise uplatňovat přístup založený na určitém místě a zároveň by měla ve všech vhodných případech ponechat prostor pro to, aby byl v případě elektřiny uplatňován tržní přístup, který bude dostatečně rozvinutý a v souladu s normou EN ISO 14083.
26. Komise by měla alespoň jednou ročně posoudit, zda je zapotřebí hodnoty intenzity aktualizovat. Po aktualizaci unijních databází by Komise měla tyto aktualizace bez zbytečného odkladu zpřístupnit; požadavek, aby subjekty používaly aktualizované hodnoty, platí pouze pro výpočet výstupních údajů do 18 měsíců po zveřejnění aktualizací.
27. Bylo vyjasněno, které subjekty spadají do oblasti působnosti nařízení, aniž by oblast působnosti nařízení byla ve srovnání s návrhem Komise rozšířena.
28. Komise podá v rámci přezkumu nařízení zprávu o tom, jak zprostředkovatelé údajů zveřejňují výstupní údaje podle tohoto nařízení, a o možných dopadech tohoto zveřejňování na rozhodnutí podniků, veřejných orgánů a jiných zákazníků.
29. Nařízení je použitelné 54 měsíců po vstupu v platnost a Komise podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu čtyři roky po datu jeho použitelnosti.

#### IV. ZÁVĚR

30. V postoji Rady se podporuje cíl návrhu Komise a je v něm plně zohledněn kompromis, jehož bylo s podporou Komise dosaženo v rámci neformálních jednání mezi Radou a Evropským parlamentem.
  31. Nařízení o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb bude po svém přijetí pro odvětví dopravy významným přínosem.
-