C/2025/1313

13.3.2025

P9_TA(2024)0205

Započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb

Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 10. dubna 2024 k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb (COM(2023)0441 – C9-0305/2023 – 2023/0266(COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

(C/2025/1313)

Evropský parlament,

— s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2023)0441),

— s ohledem na čl. 294 odst. 2 a čl. 91 odst. 1 a čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu se kterými Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C9-0305/2023),

— s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,

— s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ([1]),

— s ohledem na stanovisko Výboru regionů ([2]),

— s ohledem na článek 59 jednacího řádu,

— s ohledem na společné schůze Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin a Výboru pro dopravu a cestovní ruch v souladu s článkem 58 jednacího řádu,

— s ohledem na návrh Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin a Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A9-0070/2024),

1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;

2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, jestliže svůj návrh nahradí jiným textem, podstatně jej změní nebo má v úmyslu jej podstatně změnit;

3. pověřuje svou předsedkyni, aby předala postoj Parlamentu Radě a Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

([1]) Úř. věst. C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj.
([2]) Dosud nezveřejněný v *Úředním věstníku*.

P9_TC1-COD(2023)0266

Postoj Evropského parlamentu přijatý v prvním čtení dne 10. dubna 2024 k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/... o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ([1]),

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ([2]),

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Podpora úsilí o lepší udržitelnost a účinnost dopravního systému Unie je nezbytným předpokladem pro udržení stabilní cesty k dosažení klimatické neutrality ***nejpozději*** do roku 2050, přičemž je zároveň třeba náležitě zohlednit potřebu ***zajistit spravedlivou a inkluzivní transformaci,*** zachovat trvalý růst a ***posílit*** konkurenceschopnost evropského odvětví. **[pozm. návrh 1]**

(2) Započítávání emisí skleníkových plynů se používá v různých hospodářských odvětvích – včetně dopravy – ke kvantifikaci údajů o emisích skleníkových plynů z konkrétních aktivit podniků a jednotlivců. Lepší informace o výkonnosti dopravních služeb jsou účinným nástrojem, který ***snižuje uhlíkovou stopu veřejných zakázek, motivuje*** uživatele dopravy ~~motivuje~~ k udržitelnějšímu výběru a ovlivňuje podnikatelská rozhodnutí organizátorů a provozovatelů dopravy. Spolehlivé a srovnatelné údaje o emisích skleníkových plynů jsou základním požadovaným předpokladem pro vytvoření této motivace, a tím i pro stimulaci změny chování spotřebitelů i podniků, pro přispění k cílům Zelené dohody pro Evropu ([3]) týkajícím se dopravy a k cílům evropského právního rámce pro klima. **[pozm. návrh 2]**

(3) Navzdory rostoucímu zájmu zúčastněných stran v dopravě je celková míra zavádění započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb stále omezená. Ve většině případů uživatelé nezískávají přesné informace o výkonnosti dopravních služeb a organizátoři a provozovatelé dopravních služeb své emise nevypočítávají a nezveřejňují. Nepřiměřeně nízká míra zavádění započítávání emisí skleníkových plynů je pozorována zejména u malých a středních podniků (MSP), které představují převážnou většinu podniků nabízejících dopravní služby na trhu EU. ***Malé a střední podniky se totiž při rozhodování o započítání svých emisí skleníkových plynů potýkají s neúměrně větší finanční a administrativní zátěží.*** **[pozm. návrh 3]**

(4) Evropská komise v roce 2011 přijala Bílou knihu o dopravě ([4]), která představila vizi budoucnosti dopravního systému EU a definovala politický program pro řešení budoucích výzev v oblasti dopravy, zejména potřeby zachovat a rozvíjet mobilitu a výrazně snížit uhlíkovou stopu z dopravy a logistických operací.

([1]) [Úř. věst. C„ s.].
([2]) [Úř. věst. C„ s.].
([3]) ~~Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů; Zelená dohoda pro Evropu; COM(2019) 640 final.~~
([4]) BÍLÁ KNIHA Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje; COM(2011)0144 v konečném znění.

(5) ~~Strategie~~***Sdělení Komise o strategii*** pro udržitelnou a inteligentní mobilitu z prosince 2020 ([5]) odkazuje na pobídky pro výběr nejudržitelnějších možností dopravy v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi nimi***, se silným důrazem na přesun osobní i nákladní dopravy na železnici, včetně konkrétních cílů pro oba druhy dopravy, jako je konkrétní příspěvek odvětví dopravy při dosahování závazného cíle podle práva Unie stanoveného v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119*** ([6])***, jímž je snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů v Unii alespoň o 55 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990 a nejpozději do roku 2050 dosáhnout klimatické neutrality celého hospodářství***. Mezi uvedené pobídky patří vytvoření evropského rámce pro harmonizované měření emisí skleníkových plynů z dopravy a logistiky na základě celosvětově uznávaných norem, což by pak mohlo podnikům a koncovým uživatelům poskytovat odhad uhlíkové stopy jejich volby a zvýšit poptávku konečných uživatelů a spotřebitelů po volbě udržitelnějších řešení v oblasti dopravy a mobility***, včetně doručování balíků,*** a zároveň se vyhnout lakování nazeleno („greenwashing“). **[pozm. návrh 4]**

(5a) Většina skleníkových plynů souvisejících s dopravou a logistikou je vypouštěna během provozu vozidla, výroby nosiče energie a výroby vozidla. **[pozm. návrh 5]**

(6) Je proto vhodné stanovit harmonizovaná pravidla pro započítávání emisí skleníkových plynů ze služeb nákladní a osobní dopravy, aby bylo možné získat srovnatelné údaje o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb a aby se zabránilo zavádějícím informacím o výkonnosti dopravních služeb, které vyplývají z možnosti volby mezi různými metodami výpočtu emisí a vstupními údaji. Taková pravidla by měla zajistit rovné podmínky pro ~~všechny~~***dopravní subjekty EU a dopravní subjekty ze třetích zemí a mezi jednotlivými*** druhy dopravy, segmenty a ~~vnitrostátní sítě~~***vnitrostátními sítěmi*** Unie. Měla by také přispět k vytvoření pobídek ke změně chování ***veřejných orgánů,*** podniků a ***jiných*** zákazníků s cílem snížit emise skleníkových plynů z dopravních služeb prostřednictvím zavádění a využívání srovnatelných a spolehlivých údajů o emisích skleníkových plynů. **[pozm. návrh 6]**

(7) Toto nařízení by mělo ***poskytnout referenční rámec pro zveřejňování informací o emisích skleníkových plynů na dobrovolném nebo smluvním základě nebo v souladu s povinnostmi stanovenými v unijním nebo ve vnitrostátním právu. Mělo by také*** poskytnout referenční rámec pro další opatření ke snižování emisí, která mohou být dále přijata orgány veřejné správy a odvětvím, včetně případů, kdy se v dopravních smlouvách stanoví doložky o transparentnosti týkající se skleníkových plynů, kdy se cestujícím nebo zákazníkům poskytují informace o emisích skleníkových plynů při cestování nebo u variant dodání nebo kdy se stanoví kritéria v oblasti klimatu pro postupy zelených veřejných zakázek. ***V případě elektronického obchodování a doručování balíků by to přispělo k dodržování požadavku poskytnout spolu s aktuálními informacemi o odhadovaném datu dodání také cenu a emise každé možnosti.*** **[pozm. návrh 7]**

(8) Navzdory přínosům plynoucím ze zvýšené transparentnosti ohledně výkonnosti dopravních služeb by povinné uplatňování tohoto nařízení na všechny subjekty nabízející dopravní služby na trhu Unie bylo nepřiměřené a vedlo by k nadměrným nákladům a zátěži. Toto nařízení by se proto mělo vztahovat pouze na ty subjekty, které se rozhodnou vypočítávat a zveřejňovat informace o emisích skleníkových plynů ze služeb nákladní nebo osobní dopravy, které začínají nebo končí na území Unie, nebo jsou k tomu vázány jinými příslušnými legislativními a nelegislativními režimy. To tedy zahrnuje služby, jejichž místo původu nebo určení se nachází ve třetí zemi. ***V zájmu zajištění toho, aby byly zohledněny všechny příslušné dopravní služby a aby byly zaručeny rovné podmínky mezi dopravními subjekty EU a dopravními subjekty ze třetích zemí, by se toto nařízení mělo vztahovat na dopravní služby začínající a končící mimo území Unie, jež mají zastávku v Unii za účelem nástupu nebo výstupu cestujících nebo nakládky či vykládky zboží.*** **[pozm. návrh 8]**

(9) Toto nařízení by se ~~nemělo~~***mělo*** vztahovat na zprostředkovatele údajů, jako jsou ti, kteří nabízejí multimodální digitální služby v oblasti mobility, ***digitální navigační služby a služby plánování tras, když vypočítávají informace o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb, včetně případů, kdy kombinují informace o těchto emisích poskytnuté dotčeným subjektem nebo jinou příslušnou právnickou či fyzickou osobou.*** Pokud ***zprostředkovatelé údajů*** přímo nevypočítávají informace o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb, ale pouze zveřejňují informace o uvedených emisích ~~poskytnuté dotčeným subjektem nebo jinou příslušnou právnickou či fyzickou osobou. Zprostředkovatelé údajů by však měli~~***, měli by*** být vázáni příslušnými pravidly týkajícími se sdělování a transparentnosti zveřejňovaných údajů o emisích skleníkových plynů, aby byla zajištěna srovnatelnost uvedených údajů na trhu ***u všech druhů dopravy***. **[pozm. návrh 9]**

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

([6]) ***Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).***

(9a) Zprostředkovatelé údajů nabízející multimodální digitální služby v oblasti mobility poskytují spotřebitelům několik možností volby na základě doby cesty, souvisejících nákladů a způsobu cestování. Tito zprostředkovatelé údajů by také měli být schopni poskytnout spotřebitelům informace o emisích skleníkových plynů konkrétní cesty. Dotčené subjekty nebo jiné příslušné právnické či fyzické osoby by proto měly být povinny poskytnout tyto informace zprostředkovatelům údajů. **[pozm. návrh 10]**

(10) Toto nařízení by se nemělo použít v případech, kdy se výpočet a zveřejňování emisí skleníkových plynů provádí v agregované podobě. To zahrnuje situace, kdy povinné zveřejňování informací týkajících se životního prostředí pro účely podávání zpráv o udržitelnosti a sestavování environmentálních účtů pro statistické účely vyplývá z jiných pravidel Unie, jako jsou pravidla definovaná ve směrnici o podávání zpráv podniků o udržitelnosti ([7]) a v nařízení o evropských environmentálních hospodářských účtech ([8]). Naopak informace získané na základě tohoto nařízení mohou přispět k vypracování konsolidovaných zpráv o emisích požadovaných podle jiné použitelné právní úpravy Unie, pokud jsou příslušné metodiky a shromážděné údaje dostatečně slučitelné.

(10a) Veškerá tvrzení učiněná na základě výstupních údajů oznámených podle tohoto nařízení by měla být v plném souladu se směrnicí (EU) (.....)/(....) o dokládání a sdělování výslovných environmentálních tvrzení (směrnice o environmentálních tvrzeních), jakož i se směrnicí (.....)/(....), kterou se mění směrnice 2005/29/ES a 2011/83/EU, pokud jde o posílení postavení spotřebitelů v rámci zelené transformace prostřednictvím lepší ochrany před nekalými praktikami a prostřednictvím poskytování lepších informací. **[pozm. návrh 11]**

(11) Jedním z klíčových aspektů harmonizovaného rámce Unie stanoveného tímto nařízením je správná metoda výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb. Metoda by měla zajistit, aby výpočty emisí prováděné v rámci celého dopravního řetězce poskytovaly srovnatelné a přesné údaje o emisích skleníkových plynů, a to na základě jednotného souboru metodických kroků. Měla by také přiměřeně zohledňovat potřeby dopravního trhu, aby se předešlo zbytečné složitosti, nadměrné zátěži a nákladům ***(zejména pro MSP)***, a měla by být akceptována zúčastněnými stranami. **[pozm. návrh 12]**

(12) ~~Jako~~ Referenční ~~metodika~~***metodikou*** pro výpočet emisí skleníkových plynů ***„od vrtu po kola“*** z dopravních služeb podle tohoto nařízení ~~byla zvolena~~***by měla být*** norma EN ISO 14083:2023, kterou vydal Evropský výbor pro normalizaci ([9]) v dubnu 2023 a která přejímá normu ISO 14083:2023. Podle analýzy se jako nejvhodnější a nejpřiměřenější při řešení cílů tohoto nařízení***, včetně rychlého zavádění na trhu a srovnatelnosti údajů,*** ukázala norma ISO 14083:2023. Kvantifikace emisí se provádí na základě koncepce „od vrtu po kola“, která zahrnuje emise skleníkových plynů vznikající při poskytování energie a při používání vozidla během přepravy a provozu v dopravním uzlu. **[pozm. návrh 13]**

(12a) Norma EN ISO 14083:2023 má svá omezení, zejména tu nevýhodu, že nebere v úvahu emise skleníkových plynů za celý životní cyklus dopravních služeb. Komise by proto měla posoudit možnost rozšířit v blízké budoucnosti oblast působnosti referenční metodiky pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb tak, aby zajišťovala výpočet a vykazování emisí skleníkových plynů z dopravních služeb během celého životního cyklu. Tato budoucí metodika by měla zohlednit zavádění vozidel s nulovými emisemi a ustanovení čl. 14 odst. 5 směrnice 2003/87/ES. Za tímto účelem by Komise měla zohlednit stávající úsilí, jako je norma ISO 14067:2018 a pravidla produktových kategorií pro přepravní služby stanovená v mezinárodním systému environmentálního prohlášení o produktu. **[pozm. návrh 14]**

(12b) Komise by ve spolupráci s Evropským výborem pro normalizaci a s vnitrostátními normalizačními orgány členských států měla zajistit, aby měly mikropodniky a malé a střední podniky („MSP“), jak jsou definovány v doporučení Komise 2003/361/ES, v odvětví dopravy bezplatný přístup k normě ISO 14083:2023 nebo k rovnocenné evropské normě CEN ISO 14083. Normy by měly být přístupné v závazném znění a ve všech úředních jazycích Unie, aby bylo toto nařízení plně přístupné pro všechny, na které se vztahuje. **[pozm. návrh 111]**

([7]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2464 ze dne 14. prosince 2022, kterou se mění nařízení (EU) č. 537/2014, směrnice 2004/109/ES, směrnice 2006/43/ES a směrnice 2013/34/EU, pokud jde o podávání zpráv podniků o udržitelnosti (Úř. věst. L 322, 16.12.2022, s. 15).

([8]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 691/2011 ze dne 6. července 2011 o evropských environmentálních hospodářských účtech (Úř. věst. L 192, 22.7.2011, s. 1).

([9]) https://www.cencenelec.eu

(12c) Článek 2 Smlouvy o EU stanoví, že Evropská unie je založena na zásadě právního státu, která vyžaduje svobodný přístup všech fyzických nebo právnických osob k právu EU a znamená, že jednotlivci musí mít možnost jednoznačně rozpoznat svá práva a povinnosti (rozsudek ze dne 22. února 2022, Stichting Rookpreventie Jeugd a další, C-160/20, bod 41). Tento svobodný přístup musí zejména umožnit každé osobě, jíž se právní předpisy snaží chránit, aby v mezích povolených zákonem ověřila, zda osoby, kterým jsou pravidla stanovená daným právním předpisem určena, uvedená pravidla skutečně dodržují. Na základě účinků, které jí přiznávají právní předpisy EU, tak může harmonizovaná norma upřesňovat práva přiznaná jednotlivcům, jakož i jejich povinnosti, přičemž tato upřesnění mohou být nezbytná, aby mohli ověřit, zda daný výrobek nebo daná služba skutečně splňuje požadavky takové právní úpravy. **[pozm. návrh 112]**

(12d) Ve svém rozsudku ze dne 27. října 2016 ve věci C-613/14 Soudní dvůr rozhodl, že harmonizovaná norma přijatá na základě směrnice, na niž byly zveřejněny odkazy v Úředním věstníku Evropské unie, je vzhledem ke svým právním účinkům součástí práva EU. V rozsudku ze dne 5. března 2024 ve věci C-588/21 P Soudní dvůr konstatoval existenci převažujícího veřejného zájmu ve smyslu čl. 4 odst. 2 poslední věty nařízení č. 1049/2001, který vyplývá ze zásad právního státu, transparentnosti, otevřenosti a řádné správy věcí veřejných a odůvodňuje zpřístupnění konkrétních harmonizovaných norem, neboť tyto normy jsou vzhledem ke svým právním účinkům součástí práva EU. **[pozm. návrh 113]**

(12e) Obecně se má za to, že emise během celého životního cyklu zahrnují emise skleníkových plynů „od vrtu po kola", emise z výroby, údržby a likvidace vozidel a případně i emise z infrastruktury, jak je stanoveno v doporučení Komise (EU) 2021/2279. V zájmu proporcionality a s cílem omezit administrativní složitost a náklady na provádění by do posuzování emisí během celého životního cyklu pro účely tohoto nařízení neměla být infrastruktura zahrnuta. **[pozm. návrh 16]**

(13) Je třeba věnovat pozornost tomu, aby nedocházelo k odchylování od původní metodické volby normy EN ISO 14083:2023, aby se předešlo nesrovnalostem při výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb na trhu, zejména v kontextu mezinárodních dopravních řetězců. ~~Čas od času~~ Je však vhodné ~~posoudit~~***pravidelně posuzovat*** potřebu případné úpravy normy EN ISO 14083:2023 z hlediska politik Unie***, včetně připravovaných právních předpisů***, jakož i budoucích změn uvedené normy, které může provést Evropský výbor pro normalizaci nebo jiný příslušný orgán.Pokud ~~tato~~z ***těchto*** posouzení ~~prokáží~~***vyplyne, že existuje*** riziko, že určitá část normy může způsobit nepřiměřenou nerovnováhu při výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb v určitých segmentech trhu nebo vést k nesouladu mezi uvedenou normou a cíli tohoto nařízení nebo jinou platnou právní úpravou Unie, může Komise ve spolupráci s členskými státy zvážit, zda požádá Evropský výbor pro normalizaci, aby normu odpovídajícím způsobem revidoval, nebo zda rozhodne o vynětí uvedené části normy z oblasti působnosti tohoto nařízení. ***Změna normy nebo složky vytvářející zjevné riziko neslučitelnosti s cíli tohoto nařízení a dalšími platnými pravidly Unie, zejména s dlouhodobým cílem Unie v oblasti klimatu a průběžnými cíli Unie stanovenými v nařízení (EU) 2021/1119 a s dalšími právními předpisy Unie v oblasti klimatu, by měla být vyloučena.*** **[pozm. návrh 17]**

(14) Aby se předešlo šíření nepřesných informací na trhu, může vzniknout potřeba vyjasnit referenční metodiku, pokud jde o parametry a předpoklady používané pro výpočet emisí před poskytnutím služby, které jsou relevantní s ohledem na skleníkové plyny. Totéž platí pro další relevantní technické parametry související s přiřazováním emisí nebo agregací datových prvků v případě, že použití uvedených parametrů není v metodice výslovně objasněno.

(15) K výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb lze použít různé typy vstupních údajů, včetně primárních a sekundárních údajů. Používání primárních údajů vede k nejspolehlivějším a nejpřesnějším výsledkům, a proto by mělo být ~~upřednostněno stanovení jejich postupného zavádění do~~***povinné v rámci*** postupů výpočtu emisí skleníkových plynů. ***Jelikož však*** primární údaje ~~však~~ mohou být ~~pro některé zúčastněné strany, zejména~~ pro malé a střední podniky~~, nedostupné~~ ***nedosažitelné*** nebo nepřiměřeně nákladné***, měly by být malé a střední podniky vyňaty***. Použití sekundárních údajů by proto mělo být povoleno za ~~jasných~~ podmínek ***stanovených v tomto nařízení. Výrobci původních zařízení by měli malým a středním podnikům poskytovat přístup k palubním údajům, které jsou pro tento účel relevantní.*** **[pozm. návrh 18]**

(15a) Pokud organizátor dopravních služeb částečně nebo zcela zadává konkrétní plnění přepravní služby subdodavateli a rozhodne se začlenit údaje o emisích skleníkových plynů subdodavatele do svého celkového výpočtu, měl by mít možnost spolehnout se na sekundární údaje týkající se dopravních služeb poskytovaných subdodavatelem (subdodavateli). Mělo by být možné použít sekundární údaje poskytnuté jedním nebo několika subdodavateli, a to i v případě, že se pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb poskytovaných jinými subdodavateli nebo vlastním vozovým parkem organizátora přepravních služeb používají primární údaje. **[pozm. návrh 19]**

(15b) Členské státy mají možnost zavést pobídky správní, finanční nebo provozní povahy s cílem stimulovat využívání primárních údajů, přičemž by o zavedení těchto pobídek měly informovat Komisi, aby mohla sledovat řádné fungování vnitřního trhu a zajistit rovné podmínky. **[pozm. návrh 20]**

(16) Pokud jde o sekundární údaje, emise skleníkových plynů z dopravní služby lze vypočítat pomocí standardních hodnot nebo modelovaných údajů. Použití standardních hodnot a modelovaných údajů by však mělo poskytovat přesné a spolehlivé informace o emisích skleníkových plynů z konkrétní dopravní služby, a proto by uvedené standardní hodnoty měly být stanoveny a modelované údaje vypracovány ***a pravidelně aktualizovány*** neutrálním a objektivním způsobem, na základě důvěryhodných zdrojů a odpovídajících parametrů. ***Má se za to, že databáze a standardní hodnoty, které by vedly k podhodnocení výsledných emisí ve srovnání s hodnotami uvedenými při vykazování primárních údajů, neprovádějí technické kontroly kvality týkající se přesnosti a spolehlivosti informací. Tyto technické kontroly kvality by měly být pravidelně opakovány.*** **[pozm. návrh 21]**

(17) Proto by měla být vytvořena základní databáze EU se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů, aby se zlepšila srovnatelnost výsledků týkajících se emisí skleníkových plynů získaných při uplatňování tohoto nařízení***. Tato databáze by měla být dostatečně podrobná a měla by odrážet odvětvová, vnitrostátní a regionální specifika v celé Unii a obsahovat samostatné tabulky pro každý druh dopravy, přičemž by měla být zajištěna její pravidelná aktualizace a případně začlenění vývoje nejmodernějších technologií v oblasti snižování emisí***. Vzhledem k odvětvovým, vnitrostátním a regionálním specifikům uvedených standardních hodnot v celé Unii by však měly být povoleny další příslušné databáze a soubory údajů vedené třetími stranami za podmínky, že se podrobí technické kontrole kvality na úrovni Unie. **[pozm. návrh 22]**

(18) Při stanovování intenzity emisí skleníkových plynů z dopravní služby se vyžadují emisní faktory skleníkových plynů pro nosiče energie v dopravě, aby bylo možné odvodit odhady emisí skleníkových plynů odrážející množství energie použité z hlediska koncepce „od vrtu po kola“. Měla by proto být vytvořena ústřední databáze EU s emisními faktory skleníkových plynů nosičů energie, aby byla zaručena srovnatelnost a kvalita vstupních údajů.

(18a) Při kvantifikaci emisí souvisejících s využíváním elektřiny na základě aktuálních a přesných hodnot intenzity emisí pro každý členský stát by měl být podporován přístup založený na lokalitě, na základě předpokladu, že pro jednotlivé členské státy je zajištěn soubor aktuálních a přesných hodnot intenzity emisí. Tržní přístup je dále žádoucí za předpokladu, že bude zajištěna řádná sledovatelnost, a to prostřednictvím akreditovatelné smlouvy se zárukami původu. Databáze podle tohoto nařízení by měly používat číselné údaje vycházející z přístupu založeného na lokalitě. **[pozm. návrh 23]**

(19) Vývoj a údržbu databází EU se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů a emisních faktorů skleníkových plynů ***podle tohoto nařízení***, jakož i technickou kontrolu kvality externích databází a souborů údajů vedených třetími stranami by měl provádět neutrální a příslušný subjekt působící na úrovni Unie. Vzhledem ke své působnosti je Evropská agentura pro životní prostředí nejlépe způsobilá poskytnout nezbytnou pomoc pro řádné provádění této části nařízení. V případě potřeby se tato práce může opírat o příspěvky jiných odvětvových orgánů EU a může jimi být podporována v souladu se samostatnou právní úpravou Unie. **[pozm. návrh 24]**

(20) Modelované údaje lze použít, pokud jsou založeny na modelu vytvořeném v souladu s referenční metodikou a případně dalšími ustanoveními týkajícími se používání sekundárních údajů a výpočetních nástrojů stanovenými v tomto nařízení.

(21) Nařízení (EU) 2015/757 ([10]) vyžaduje shromažďování, výpočet a roční vykazování emisí ~~CO2~~***skleníkových plynů*** pocházejících z lodí a směrnice 2003/87/ES ([11]) vyžaduje shromažďování, výpočet a roční vykazování emisí ~~CO2~~***skleníkových plynů*** z letadel. Nařízení (EU) 2015/757 a směrnice 2003/87/ES mohou do určité míry doplňovat ustanovení tohoto nařízení, zejména pokud jde o vytváření údajů o spotřebovaném palivu jako vstupu pro kvantifikaci emisí z dopravních služeb. Vstupní údaje pro generování údajů o emisích skleníkových plynů

([10]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

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

z dopravních služeb mohou pocházet také z provádění jiných legislativních rámců, jako je nařízení (EU) 2019/1242 ([12]) ~~a~~**,** nařízení (EU) 2019/631 ([13]) ***a nařízení (EU) 2023/2405*** ([14]). **[pozm. návrh 25]**

(22) Je vhodné stanovit společné metriky pro vyjádření výstupních údajů o emisích skleníkových plynů, na nichž je srovnatelnost uvedených údajů založena a které umožňují účinné srovnávání různých dopravních služeb. Společné metriky by také měly umožnit jasné sdělení ze strany poskytovatele údajů a přesné chápání tohoto sdělení ze strany příjemce údajů. ***V tomto smyslu by Komise při určování vzdáleností, zejména pokud jde o stanovení intenzity emisí, měla definovat podrobná pravidla používání možnosti ortodromické vzdálenosti v rámci normy ISO 14083. Tato pravidla by neměla bránit používání primárních údajů týkajících se skutečné vzdálenosti, například v odvětví železniční dopravy.*** **[pozm. návrh 26]**

(23) Veškeré rozčleněné informace o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb, které jsou sdělovány třetí straně pro obchodní nebo regulační účely v souladu s oblastí působnosti tohoto nařízení, by měly nezbytně a zřetelně obsahovat výstupní údaje stanovené podle zvláštních pravidel pro výpočet emisí skleníkových plynů stanovených tímto nařízením. V případě potřeby lze doplnit další datové prvky, které slouží k jiným účelům, než které jsou vymezeny v tomto nařízení.

(23a) Zveřejňování informací o emisích skleníkových plynů před poskytnutím dopravní služby má zásadní význam pro podporu informovaného rozhodování občanů a ovlivňuje podnikatelská rozhodnutí subjektů, které tyto služby na trhu organizují a poskytují. Proto by dotčené subjekty a zprostředkovatelé údajů měli informace o emisích skleníkových plynů souvisejících s konkrétní dopravní službou zveřejnit, je-li to možné, před poskytnutím dopravní služby. Informace o emisích skleníkových plynů však mohou být oznámeny po poskytnutí dopravní služby, zejména pokud komunikace mezi společnostmi vyžaduje podrobnější míru informací, zejména v souvislosti s logistickými řetězci a subdodavatelskými smluvními vztahy. **[pozm. návrh 27]**

(23b) Zprostředkovatelé údajů by měli mít povinnost viditelně zahrnout informace do každého výsledku vyhledávání a uvádět pořadí podle emisí jako standardní možnost třídění, aby se jako první zobrazovala možnost nejšetrnější k životnímu prostředí, a také snadné srovnání různých možností dopravy, včetně použití soukromého vozidla a případně i jízdních kol. Kromě aktuálně dostupného odhadovaného data a nákladů by provozovatelé elektronického obchodu měli zobrazovat rovněž emise z dopravních služeb spojené s různými možnostmi doručování balíků. Výstupní údaje týkající se skutečných emisí z dopravní služby by měly být poskytovány i po dokončení služby. **[pozm. návrh 28]**

(24) K prokázání souladu s požadavky stanovenými v tomto nařízení by měl být subjekt, který vypočítává a zveřejňuje informace o emisích skleníkových plynů z dopravní služby, schopen předložit důkazy, jimiž by příslušné výstupní údaje doložil. Důkazy by měly být předloženy v souladu s pravidly pro podávání zpráv na úrovni dopravní služby stanovenými normou EN ISO 14083:2023 a měly by být k dispozici na žádost příslušného orgánu, například soudu, nebo jakékoli jiné třetí strany, pokud je to požadováno na základě zvláštních ujednání, a to i z hlediska jednání mezi podniky.

(25) Pokud se nepoužijí samostatná ujednání, neměl by být zprostředkovatel údajů, který shromažďuje informace o emisích skleníkových plynů z dopravní služby od dotčeného subjektu nebo jiné příslušné právnické nebo fyzické osoby a zveřejňuje je na trhu, považován za odpovědného v případě, že tyto informace porušují některý z požadavků týkajících se výpočtu a ověřování emisí skleníkových plynů z dopravních služeb a certifikace výpočetních nástrojů stanovených tímto nařízením. Zprostředkovatel údajů by však měl usilovat o to, aby nedocházelo ke zveřejňování nepřesných nebo nesprávných informací, a měl by dodržovat pravidla týkající se výstupních údajů o emisích skleníkových plynů, sdělování a transparentnosti. Kromě toho by měl zprostředkovatel údajů uvést zdroj těchto informací, aby bylo možné určit příslušného poskytovatele informací.

([12]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy emisí CO_2 pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019).

([13]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (přepracované znění) (Text s významem pro EHP). (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

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

(26) Externí výpočetní nástroje, které jsou poskytovány na trhu pro širší komerční i nekomerční využití, mohou započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb usnadnit, a podpořit tak jeho zavádění u širších skupin zúčastněných stran. Použití těchto nástrojů by mělo být certifikováno, aby bylo zaručeno, že splňují požadavky stanovené tímto nařízením, zejména pokud jde o používání společné referenční metodiky a vhodného souboru vstupních údajů. ***V certifikaci by mělo být uvedeno, zda výpočetní nástroj podporuje výpočty na základě primárních údajů.*** **[pozm. návrh 29]**

(26a) S cílem vyvinout společný a snadno srovnatelný postup a snížit administrativní i finanční zátěž subjektů, které chtějí vypočítat své emise, zejména malých a středních podniků, by Komise měla vytvořit bezplatný veřejný výpočetní nástroj, který zajistí přístupnost výstupních údajů a který bude snadno použitelný a lehce dostupný on-line. K tomuto výpočetnímu nástroji by měly být poskytnuty podrobné pokyny. Komise by měla zajistit, aby tento nástroj přispíval ke zvyšování informovanosti a motivoval k využívání primárních údajů pro výpočet emisí skleníkových plynů. **[pozm. návrh 30]**

(27) Správně koncipovaný systém ověřování shody výstupních údajů o emisích skleníkových plynů zveřejňovaných na trhu a základních postupů výpočtu s požadavky stanovenými v tomto nařízení by měl podstatně zvýšit důvěru ve spolehlivost a přesnost uvedených údajů. Subjekty, které se úspěšně podrobily posuzování shody, by měly být oprávněny získat důkaz shody, který by byl obecně uznáván v celé Unii. ~~Pokud byly zahrnuty primární údaje, mělo by to být~~ V důkazu shody ~~potvrzeno, zejména proto~~***by měl být upřesněn podíl použitých primárních údajů***, aby se motivovalo ke shromažďování a používání primárních údajů všemi subjekty, jichž se pravidla stanovená tímto nařízením týkají. **[pozm. návrh 31]**

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

(28a) Započítávání emisí skleníkových plynů založené na primárních údajích by mohlo odhalit množství spotřebovaného paliva nebo energie, které souvisí se zakázkami konkrétních zákazníků, a proto mohou být emise zpětně převedeny na provozní náklady. Zejména v odvětví nákladní dopravy to negativně ovlivňuje vyjednávací pozici malých a středních podniků. Velké podniky by proto neměly mít možnost požadovat emise skleníkových plynů na základě primárních údajů od partnerů v hodnotovém řetězci, zejména od malých a středních podniků. **[pozm. návrh 32]**

(29) Pokud je ověřování informací o údajích o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb organizováno v souladu se zvláštními pravidly stanovenými jinými právními předpisy Unie, včetně nařízení o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu, které provádí Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví, zachází se s těmito pravidly rovnocenným způsobem za podmínky, že je posouzení ověření provedeno v souladu s požadavky stanovenými tímto nařízením.

(29a) Aby bylo zajištěno řádné přijetí a provádění tohoto nařízení, měly by členské státy přispívat k jeho prosazování, mimo jiné zavedením systému sankcí. Finanční sankce by měly být přiměřené a odrazující a měly by zohledňovat případné opakované nesplnění požadavků týkajících se výpočtu a poskytování informací nebo opakované poskytnutí zavádějících informací dotčenými subjekty. Stanovené minimální nebo maximální částky by v žádném případě neměly vytvářet pobídku k nedodržování předpisů. **[pozm. návrh 33]**

(30) V zájmu účinného fungování tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o posuzování a vyloučení některých prvků referenční metodiky, předkládání žádostí Evropskému výboru pro normalizaci, stanovení pravidel pro provádění technické kontroly kvality externích databází standardních hodnot, přizpůsobení metrik pro výstupní údaje o emisích skleníkových plynů a stanovení dalších metod a kritérií akreditace subjektů posuzování shody. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů ([15]). Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené

([15]) Interinstitucionální dohoda mezi Evropským parlamentem, Radou Evropské unie a Evropskou komisí o zdokonalení tvorby právních předpisů (Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1).

pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

(31) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci týkající se certifikace výpočetních nástrojů a ověřování údajů o emisích skleníkových plynů. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ([16]).

(32) Srovnatelnost údajů o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb a zlepšení zavádění započítávání emisí skleníkových plynů do podnikatelské praxe nejsou cíle, kterých by členské státy mohly dostatečně dosáhnout, aniž by riskovaly zavedení byrokracie na vnitřním trhu a dodatečné náklady a administrativní zátěž pro odvětví. Díky síťovým účinkům společného postupu členských států může být těchto cílů lépe dosaženo spíše na úrovni Unie. Unie proto může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii.

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

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ

KAPITOLA 1

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví pravidla pro započítávání ***a zveřejňování*** emisí skleníkových plynů z dopravních služeb, které začínají nebo končí na území Unie. **[pozm. návrh 34]**

Článek 2

Oblast působnosti

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

a) subjekty poskytující nebo organizující služby nákladní a osobní dopravy v Unii, které vypočítávají emise skleníkových plynů z dopravní služby začínající nebo končící na území Unie a zveřejňují rozčleněné informace o uvedených emisích jakékoli třetí straně.

b) zprostředkovatele údajů, kteří pouze nezveřejňují informace o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb poskytnuté dotčeným subjektem nebo jinou příslušnou právnickou či fyzickou osobou, ale informace o těchto emisích vypočítávají. **[pozm. návrh 35]**

([16]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

1) „skleníkovým plynem“ plynná složka atmosféry, přírodní i antropogenní, která absorbuje a emituje záření o specifických vlnových délkách ve spektru infračerveného záření emitovaného zemským povrchem, atmosférou a mraky***, jak je stanoveno v poslední hodnotící zprávě Mezivládního panelu pro změnu klimatu***; **[pozm. návrh 36]**

2) „emisí skleníkových plynů“ uvolňování skleníkových plynů do atmosféry vyjádřené hmotností ekvivalentu oxidu uhličitého;

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

4) „započítáváním emisí skleníkových plynů“ činnosti prováděné za účelem kvantifikace emisí skleníkových plynů prostřednictvím měření a výpočtů a používané pro vykazování těchto emisí;

5) „dopravní službou“ doprava nákladu nebo cestujícího z místa původu do místa určení; dopravní služba může zahrnovat jeden nebo více článků dopravního řetězce, které vyžadují dopravní činnost(i) a/nebo provoz v uzlu;

6) „dopravní činností“ provoz vozidla za účelem dopravy osob a/nebo nákladu;

7) „provozem v uzlu“ provoz za účelem přepravy nákladu nebo cestujících přes uzel;

8) „vozidlem“ prostředek pro dopravu osob a/nebo zboží ve všech druzích dopravy;

9) „dopravním řetězcem“ sled dopravních prvků souvisejících s nákladem nebo cestujícím (skupinou cestujících), které dohromady tvoří jeho (jejich) pohyb z místa původu do místa určení;

10) „článkem dopravního řetězce“ úsek dopravního řetězce, v jehož rámci je náklad nebo cestující (skupina cestujících) přepravován jedním vozidlem nebo projíždí jedním uzlem;

11) „zveřejněním informací o emisích skleníkových plynů z dopravní služby“ sdělení rozčleněných informací o emisích skleníkových plynů souvisejících s konkrétní dopravní službou dotčeným subjektem nebo zprostředkovatelem údajů jakékoli třetí straně v souvislosti s poskytováním, sdělováním nebo uváděním takové služby na trh, a to před poskytnutím dopravní služby nebo po něm;

12) „dotčeným subjektem“ subjekt, který vypočítává emise skleníkových plynů z dopravní služby začínající nebo končící na území Unie a zveřejňuje informace o uvedených emisích jakékoli třetí straně pro obchodní nebo regulační účely;

13) „zprostředkovatelem údajů“ právnická nebo fyzická osoba, která shromažďuje***, vypočítává nebo*** ~~a~~ zveřejňuje informace o emisích skleníkových plynů z dopravní služby ~~na základě samostatných právních, smluvních nebo jiných příslušných ujednání~~; **[pozm. návrh 37]**

14) „aktivitou s emisí skleníkového plynu“ aktivita, která vede k emisi skleníkového plynu;

15) „údaji o aktivitě s emisí skleníkového plynu“ kvantitativní měření aktivity s emisí skleníkového plynu;

16) „intenzitou emisí skleníkových plynů“ koeficient vztahující specifikované údaje o aktivitě s emisí skleníkového plynu k emisi skleníkového plynu;

17) „emisním faktorem skleníkového plynu“ koeficient vztahující ~~aktivitu~~***specifikované údaje o aktivitě*** s emisí skleníkového plynu k emisi skleníkového plynu; **[pozm. návrh 38]**

18) „emisemi skleníkových plynů ‚od vrtu po kola‘ (‚well-to-wheel‘)“ emise představující dopad skleníkových plynů, které vznikají jak při používání vozidla, tak při poskytování energie vozidlu***, tj. podskupina emisí za celý životní cyklus***; **[pozm. návrh 39]**

19) „emisemi ‚od palivové nádrže vozidla po kola‘ (‚tank-to-wheel‘)“ emise související s pohonem vozidla při spotřebě energie; jedná se o podskupinu emisí „od vrtu po kola“;

19a) „emisemi za celý životní cyklus“ emise představující součet odpovídajícího podílu emisí souvisejících s výstavbou infrastruktury používané vozidlem, emisí souvisejících s výrobou, údržbou a koncem životnosti vozidla a emisí „od vrtu po kola“; **[pozm. návrh 40]**

20) „nosičem energie“ látka nebo jev, který lze použít ke konání mechanické práce nebo výrobě tepla nebo k ovládání chemických nebo fyzikálních procesů;

21) „primárními údaji“ kvantifikovaná hodnota procesu nebo aktivity získaná z přímého měření nebo z výpočtu založeného na přímém měření;

22) „sekundárními údaji“ buď modelované údaje, nebo standardní hodnoty, které nesplňují požadavky na primární údaje, včetně údajů z databází a zveřejněné literatury, standardních emisních faktorů skleníkových plynů z národních inventur, vypočtených údajů, odhadů nebo jiných reprezentativních údajů a údajů získaných z postupů nebo odhadů týkajících se podobných služeb;

23) „standardní hodnotou“ hodnota sekundárních údajů ze zveřejněného zdroje ***ověřená subjektem posuzování shody***, která je v případě chybějících primárních nebo modelovaných údajů brána jako standardní; **[pozm. návrh 41]**

24) „modelovanými údaji“ údaje stanovené pomocí modelu, který zohledňuje primární údaje a/nebo parametry, které jsou relevantní s ohledem na emise skleníkových plynů z dopravní činnosti nebo provozu v uzlu, a to i pomocí modelu stanoveného prostřednictvím výpočetního nástroje;

25) „výstupními údaji“ rozčleněné údaje o emisích skleníkových plynů z dopravní služby stanovené pomocí referenční metodiky a vstupních údajů stanovených tímto nařízením;

26) „metrikou“ míra kvantitativního posouzení;

27) „důkazy dokládajícími informace o emisích skleníkových plynů z dopravní služby“ vypracování zprávy na vyžádání na úrovni dopravní služby, jak je stanoveno v normě EN ISO 14083:2023;

28) „výpočetním nástrojem“ aplikace, model nebo software umožňující automatický výpočet emisí skleníkových plynů z dopravní služby;

29) „externím výpočetním nástrojem“ výpočetní nástroj, který na trhu pro širší komerční nebo nekomerční použití poskytuje třetí strana;

30) „subjektem posuzování shody“ subjekt posuzování shody ve smyslu čl. 2 bodu 13 nařízení (ES) č. 765/2008 ([17]).

30a) „organizátorem dopravních služeb“ subjekt, který poskytuje dopravní služby, v jejichž rámci je provozování některých prvků dopravního řetězce zadáno jednomu nebo více subdodavatelům. **[pozm. návrh 42]**

30b) „subdodavatelem dopravy“ subjekt, který na základě smluvních ujednání zajišťuje dopravní činnosti pro jeden nebo více článků dopravního řetězce jménem organizátora dopravních služeb. **[pozm. návrh 43]**

KAPITOLA II

METODIKA

Článek 4

Metoda výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb

1. Emise skleníkových plynů ***„od vrtu po kola“*** z dopravních služeb se vypočítají na základě metodiky vymezené v normě EN ISO 14083:2023 v platném znění a pravidel stanovených v kapitole III tohoto nařízení. **[pozm. návrh 44]**

1a. Do... [datum vstupu tohoto nařízení v platnost] Komise bezplatně zpřístupní normu EN ISO 14083:2023 na snadno dostupných internetových stránkách. **[pozm. návrh 45]**

2. ~~Komise posoudí potřebu úpravy kterékoli složky normy uvedené v odstavci 1~~ Nejpozději do 36 měsíců ode dne použitelnosti tohoto nařízení ***posoudí Komise potřebu úpravy kterékoli složky normy uvedené v odstavci 1, zejména s cílem zajistit její soulad s dlouhodobými klimatickými cíli Unie a průběžnými klimatickými cíli stanovenými v nařízení (EU) 2021/1119 a v dalších právních předpisech Unie v oblasti klimatu a energetiky***. **[pozm. návrh 46]**

2a. Do... [24 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž stanoví jednotnou metodiku Unie pro výpočet emisí skleníkových plynů během životního cyklu všech druhů dopravy, zejména emisí vznikajících při výrobě, údržbě a likvidaci vozidel. Náležitě zohlední veškeré metodiky pro emise během životního cyklu, které byly vypracovány v souladu s nařízením (EU) 2019/631, nařízením (EU) 2023/1542 a nařízením (EU) 2019/1242. Ve zprávě posoudí, jaký je nejlepší přístup k provádění jednotné unijní metodiky životního cyklu pro účely tohoto nařízení, a případně k ní neprodleně připojí legislativní návrh na změnu tohoto nařízení. **[pozm. návrh 47]**

([17]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008).

2b. V rámci posouzení uvedeného v odstavci 2 Komise zhodnotí, zda je proveditelné zahrnout započítávání znečištění ovzduší způsobeného dopravními službami, které začínají nebo končí na území Unie, do oblasti působnosti tohoto nařízení a jaké hospodářské, environmentální, zdravotní a sociální dopady by toto opatření mělo. **[pozm. návrh 48]**

3. Komise může zahájit kontrolu souladu s cílem posoudit jakoukoli změnu normy uvedené v odstavci 1. Kontrolu souladu zahájí Komise, která může případně jednat na žádost členského státu.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 16 akty v přenesené pravomoci za účelem vyloučení změny uvedené v odstavci 3 a složky uvedené v odstavci 2 z oblasti působnosti tohoto nařízení, pokud na základě jejího posouzení tato změna nebo složka vytváří zjevné riziko neslučitelnosti s cíli tohoto nařízení a jinými použitelnými pravidly Unie.

5. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 16 akty v přenesené pravomoci za účelem požádání Evropského výboru pro normalizaci o revizi normy uvedené v odstavci 1, a to i na základě výsledku posouzení uvedeného v odstavci 2 a kontroly souladu uvedené v odstavci 3.

6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem ~~17 prováděcí akty~~***16 akty v přenesené pravomoci*** za účelem doplnění tohoto nařízení s cílem vyjasnit referenční metodiku uvedenou v odstavci 1, zajistit její jednotné provádění na trhu, pokud jde o přístup k určování vhodných parametrů pro výpočet emisí skleníkových plynů, které jsou relevantní s ohledem na emise, před poskytnutím služby a případně dalších technických parametrů souvisejících s přiřazováním emisí nebo agregací datových prvků, které nejsou v uvedené metodice výslovně vysvětleny. **[pozm. návrh 49]**

KAPITOLA III

VSTUPNÍ ÚDAJE A ZDROJE

Článek 5

Používání primárních a sekundárních údajů

1. Subjekty uvedené v článku 2 ***použijí primární údaje pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravní služby, kterou poskytují, s výjimkou služeb poskytovaných mikropodniky a malými a středními podniky ve smyslu doporučení Komise 2003/361/ES. Malé a střední podniky*** pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravní služby upřednostní používání primárních údajů. **[pozm. návrh 50]**

1a. Jestliže malé a střední podniky jednají jako přepravní subdodavatelé, musí mít možnost spoléhat se na sekundární údaje i v případě, že organizátor dopravy používá pro výpočet emisí skleníkových plynů pocházejících z dopravní služby poskytované jinými přepravními subdodavateli nebo jeho vlastním vozovým parkem primární údaje. **[pozm. návrh 51]**

1b. Členské státy mohou zavést administrativní, finanční nebo provozní pobídky na podporu využívání primárních údajů a měly by Komisi oznámit jejich povahu a časový rámec. **[pozm. návrh 52]**

2. Používání sekundárních údajů pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravní služby je ***pro malé a střední podniky*** povoleno za těchto podmínek: **[pozm. návrh 53]**

(a) standardní hodnoty intenzity emisí skleníkových plynů jsou odvozeny z(e):

(i) základní databáze EU se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů uvedené v čl. 6 odst. 1;

(ii) databází a souborů údajů se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů vedených třetími stranami v souladu s článkem 7;

(b) standardní emisní faktory skleníkových plynů pro nosiče energie v dopravě jsou odvozeny z ústřední databáze EU se standardními emisními faktory skleníkových plynů uvedené v článku 8;

(c) modelované údaje se opírají o model vytvořený v souladu s metodou uvedenou v článku 4 a pravidly stanovenými v čl. 5 odst. 2 písm. b) a případně v článku 11.

2a. Do... [12 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16 za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením podrobných pravidel upravujících použití kritérií pro vyloučení a odchylek od ortodromické vzdálenosti. **[pozm. návrh 54]**

2b. Výrobci původního zařízení poskytnou malým a středním podnikům odpovídající přístup k relevantním palubním údajům v rozsahu, který je nezbytný pro účely souladu s tímto nařízením, a pokud je to důležité pro usnadnění jejich přesného sběru údajů a následných výpočtů. **[pozm. návrh 55]**

Článek 6

Základní databáze EU se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů

1. Komise s pomocí Evropské agentury pro životní prostředí ***a s přihlédnutím k odborným znalostem příslušných zúčastněných stran a dalších odvětvových subjektů EU*** vytvoří ***do 18 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost*** základní databázi EU se standardními hodnotami intenzity emisí uvedenou v čl. 5 odst. 2 písm. a) bodě i)***, která je k dispozici bezplatně***. **[pozm. návrh 56]**

1a. Při vytváření základní databáze EU se standardními hodnotami intenzity emisí uvedené v čl. 5 odst. 2 písm. a) bodě i) vypracuje Komise a Evropská agentura pro životní prostředí samostatnou tabulku pro každý druh dopravy. **[pozm. návrh 57]**

1b. Při stanovování standardních hodnot intenzity emisí skleníkových plynů Komise:

a) uplatňuje přístup založený na lokalitě, který stanoví norma uvedená v článku 4 (dále jen „přístup založený na lokalitě“);

b) zohlední emisní faktory skleníkových plynů, které byly stanoveny v souladu se směrnicí (EU) 2018/2001. **[pozm. návrh 58]**

1c. Pokud lze emise skleníkových plynů z elektřiny spotřebované v dopravě kvantifikovat pomocí přístupu založeného na lokalitě a tržního přístupu podle normy EN ISO 14083:2023, vykáže se tržní skladba elektrické energie za předpokladu, že jsou splněny podmínky stanovené v příloze J uvedené normy. **[pozm. návrh 59]**

1d. Než bude zřízena ústřední databáze EU, mohou subjekty využít jiné vnitrostátní databáze, které se považují za ověřené podle čl. 13 odst. 8 nebo které byly ověřeny podle jiných stávajících právních předpisů Unie, pokud jsou tyto údaje k dispozici na stejné úrovni agregace, jakou vyžaduje toto nařízení. **[pozm. návrh 60]**

2. Komise ***alespoň jednou ročně*** zajistí údržbu, aktualizaci ~~a~~**,** neustálý rozvoj ***a náležitou úroveň zabezpečení*** databáze uvedené v odstavci 1, přičemž zohlední vývoj nejmodernějších technologií v odvětví dopravy a nové metodické přístupy k výpočtu emisí skleníkových plynů. ***Veškeré aktualizace standardních hodnot se neprodleně oznámí veřejnosti. Po této aktualizaci použijí dotčené subjekty poslední dostupné údaje k výpočtu a zveřejnění informací o svých emisích skleníkových plynů.*** **[pozm. návrh 61]**

2a. Komise s pomocí Evropské agentury pro životní prostředí a s přihlédnutím k odborným znalostem příslušných zúčastněných stran zajistí, aby byly prováděny kontroly technické kvality standardních hodnot intenzity emisí skleníkových plynů, podobně jako kontroly databází nebo souborů údajů vedených třetími stranami. **[pozm. návrh 62]**

3. Databáze uvedená v odstavci 1 je za účelem nahlížení do standardních hodnot intenzity emisí nebo jejich používání veřejně ***a snadno*** přístupná a přístup do ní bezplatný. **[pozm. návrh 63]**

Článek 7

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

1. ***Databázi nebo soubor údajů uvedené v čl. 5 odst. 2 písm. a) bodě ii) lze použít k odvození sekundárních údajů, pouze pokud poskytují údaje, které jsou podrobnější nebo souvisejí s daným odvětvím úžeji než údaje obsažené v hlavní databázi EU podle článku 6.*** Tvůrce databáze nebo souboru údajů uvedených v čl. 5 odst. 2 písm. a) bodu ii) předloží Komisi žádost o technickou kontrolu kvality standardních hodnot intenzity emisí skleníkových plynů obsažených v uvedené databázi nebo souboru údajů. Komise s pomocí Evropské agentury pro životní prostředí provede technickou kontrolu kvality v souladu s požadavky stanovenými v článcích 4 až 8 tohoto nařízení. ***Kontrola technické kvality se provede do 12 měsíců od oficiálního obdržení žádosti.*** **[pozm. návrh 64]**

1a. Kontrola technické kvality databází a souborů údajů se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů uvedená v odstavci 1 zahrnuje srovnání mezi emisemi vykázanými za použití primárních údajů a emisemi, které by byly vykázány pomocí databáze nebo standardních hodnot, pro rovnocenné reprezentativní případy použití. Databáze a standardní hodnoty, které by vedly k podhodnocení výsledných emisí ve srovnání s emisemi uvedenými při vykazování za použití primárních údajů, budou při kontrole technické kvality označeny za nevyhovující. **[pozm. návrh 65]**

1b. Technická kontrola kvality rovněž zajistí, aby databáze a soubory údajů vedené třetími stranami byly v souladu s pravidly uvedenými v aktu v přenesené pravomoci podle čl. 5 odst. 2a. **[pozm. návrh 66]**

2. Pro účely používání sekundárních údajů v souladu s čl. 5 odst. 2 písm. a) bodem ii) se používají pouze databáze a soubory údajů se standardními hodnotami intenzity emisí, které byly při technické kontrole kvality podle odstavce 1 posouzeny kladně. ***Komise zveřejní a vede aktualizovaný seznam databází se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů vedených třetími stranami, které byly vyhodnoceny kladně. Tento aktuální seznam je přístupný veřejnosti na speciálních internetových stránkách.*** **[pozm. návrh 67]**

3. Technická kontrola kvality se vyžaduje nejpozději od ~~24~~***12*** měsíců od data použitelnosti ~~tohoto nařízení~~***uvedeného v odstavci 1***. Záznam o kladném posouzení uvedené kontroly kvality je platný po dobu dvou let. **[pozm. návrh 68]**

4. Komise přijme prováděcí akty v souladu s článkem 17 za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením pravidel a podmínek pro provádění technické kontroly kvality uvedené v odstavci 1.

4a. Databáze uvedená v odstavci 1 je za účelem nahlížení do standardních hodnot intenzity emisí nebo jejich používání veřejně přístupná a přístup do ní je pro malé a střední podniky bezplatný. **[pozm. návrh 69]**

Článek 8

Ústřední databáze EU se standardními emisními faktory skleníkových plynů

1. Komise ***do... [12 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost]*** s pomocí Evropské agentury pro životní prostředí ***a s přihlédnutím k odborným znalostem příslušných zúčastněných stran a dalších odvětvových subjektů EU*** vytvoří ústřední databázi EU se standardními emisními faktory skleníkových plynů uvedenou v čl. 5 odst. 2 písm. b). **[pozm. návrh 70]**

1a. Při vypracovávání standardních emisních faktorů skleníkových plynů Komise:

a) uplatňuje přístup založený na lokalitě, který je stanoven normou uvedenou v článku 4 („přístup založený na lokalitě“);

b) zohledňuje emisní faktory skleníkových plynů, které byly stanoveny v souladu se směrnicí (EU) 2018/2001. **[pozm. návrh 71]**

1b. Pokud lze emise skleníkových plynů z elektřiny spotřebované v dopravě kvantifikovat pomocí přístupu založeného na lokalitě a tržního přístupu podle normy EN ISO 14083:2023, vykáže se tržní skladba elektrické energie, a to za předpokladu, že jsou splněny podmínky stanovené v příloze J uvedené normy. **[pozm. návrh 72]**

1c. Než bude zřízena ústřední databáze EU, mohou subjekty využít jiné vnitrostátní databáze, které se považují za ověřené podle čl. 13 odst. 8 nebo které byly ověřeny podle jiných stávajících právních předpisů Unie, pokud jsou tyto údaje k dispozici na stejné úrovni agregace, jakou vyžaduje toto nařízení. **[pozm. návrh 73]**

2. Komise s pomocí Evropské agentury pro životní prostředí zajistí ***alespoň jednou ročně*** údržbu, aktualizaci ~~a~~***,*** neustálý rozvoj ***a náležitou úroveň zabezpečení*** databáze uvedené v odstavci 1, přičemž zohlední vývoj nejmodernějších technologií v odvětví dopravy a nové metodické přístupy k výpočtu emisí skleníkových plynů. ***Veškeré aktualizace standardních hodnot se neprodleně oznámí veřejnosti. Po takovéto aktualizaci použijí dotčené subjekty k výpočtu a zveřejnění informací o svých emisích skleníkových plynů poslední dostupné údaje.*** **[pozm. návrh 74]**

3. Databáze uvedená v odstavci 1 je za účelem nahlížení do standardních emisních faktorů skleníkových plynů pro nosiče energie v dopravě nebo jejich používání ***snadno a*** veřejně přístupná a přístup do ní bezplatný. **[pozm. návrh 75]**

Článek 8a

Podpora správy pro malé a střední podniky

1. Do... [12 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] vypracuje Komise v souladu s článkem 11 pro malé a střední podniky zjednodušený výpočetní nástroj, který bude veřejně přístupný, uživatelsky vstřícný a bezplatný. K výpočetnímu nástroji budou poskytnuty pokyny, které krok za krokem srozumitelně objasní jeho fungování.

2. Komise monitoruje riziko zneužívání údajů, které malé a střední podniky jednající jako subdodavatelé zveřejní podle tohoto nařízení, organizátory dopravních služeb k nekalým tržním praktikám. Do... [2 roky ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu. K této zprávě případně přiloží legislativní návrh, kterým se stanoví opatření na ochranu důvěrnosti obchodně citlivých údajů. **[pozm. návrh 76]**

KAPITOLA IV

VÝSTUPNÍ ÚDAJE A TRANSPARENTNOST

Článek 9

Stanovení výstupních údajů o emisích skleníkových plynů z dopravní služby

1. Výstupní údaje se stanoví pomocí referenční metodiky a vstupních údajů v souladu s články 4 až 8 tohoto nařízení.

2. Výstupní údaje lze stanovit pomocí výpočetních nástrojů. Externí výpočetní nástroje splňují požadavky stanovené v článku 11.

3. Výstupní údaje se skládají ~~alespoň~~ z celkové hmotnosti ekvivalentu oxidu uhličitého (CO_{2e}) na dopravní službu a v souvislosti s typem příslušné dopravní služby nejméně z jedné z těchto metrik: **[pozm. návrh 77]**

(a) hmotnosti CO_{2e} na tunokilometr nebo ekvivalentů pro nákladní dopravu;

(b) hmotnosti CO_{2e} na tunu nebo ekvivalentů pro propustnost uzlu nákladní dopravy;

(c) hmotnosti CO_{2e} na osobokilometr nebo ekvivalentů pro osobní dopravu;

(d) hmotnosti CO_{2e} na cestujícího nebo ekvivalentů pro propustnost uzlu osobní dopravy.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 16 akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění seznamu metrik pro výstupní údaje uvedeného v odstavci 3.

Článek 10

Sdělování a transparentnost

1. Dotčené subjekty zveřejní výstupní údaje jasným a jednoznačným způsobem***, a je-li to možné, před poskytnutím dopravní služby nebo uzavřením smlouvy***. Pokud dotčené subjekty zveřejňují výstupní údaje, uvedou ve sdělení, které toto zveřejnění doprovází, následující prohlášení: „Emise skleníkových plynů ‚od vrtu po kola' (‚well-to-wheel') vypočtené v souladu s nařízením ~~Evropského parlamentu a Rady~~***EU*** [odkaz na toto nařízení]", a to alespoň v jednom z úředních jazyků EU, a je-li to možné, v úředním jazyce členského státu, na jehož území je služba poskytována. **[pozm. návrh 78]**

1a. Dotčené subjekty se mohou rozhodnout viditelně uvádět tyto informace:

a) zda jsou jejich údaje předmětem každoročního ověřování;

b) zda použily primární údaje, přičemž v takovém případě uvedou proměnné odvozené z primárních údajů;

c) zda použily výpočetní nástroj EU stanovený v čl. 9 odst. 2a. **[pozm. návrh 79]**

2. Pokud výstupní údaje ~~získává a~~ zveřejňuje zprostředkovatel údajů***, zejména digitální navigační služby a služby plánování tras,*** na základě samostatných ujednání, použijí se pravidla stanovená v odstavci 1 a v čl. 9 odst. 3. Při zveřejňování výstupních údajů uvede zprostředkovatel údajů odkaz na zdroj těchto údajů. **[pozm. návrh 80]**

2a. Informace o emisích skleníkových plynů z dopravní služby poskytne zprostředkovatelům digitálních údajů dotčený subjekt nebo jiná příslušná právnická nebo fyzická osoba. Výstupní údaje zveřejněné těmito zprostředkovateli digitálních údajů viditelně zahrnují tyto informace u každého výsledku vyhledávání a jejich součástí je i pořadí podle emisí jako standardní možnost třídění, kdy se jako první zobrazuje možnost nejšetrnější k životnímu prostředí. Zahrnují též snadné srovnání různých možností dopravy, včetně použití soukromých vozidel a případně i jízdních kol. **[pozm. návrh 81]**

3. V případě používání primárních údajů ve smyslu čl. 5 odst. 1 jsou dotčené subjekty oprávněny sdělit tuto skutečnost jakékoli třetí straně, pokud bylo používání primárních údajů ověřeno v souladu s články 12 a 13.

4. Dotčené subjekty musí být schopny předložit důkazy dokládající, jak byly výstupní údaje stanoveny. Uvedené důkazy se předkládají v souladu s požadavky referenční metodiky uvedené v čl. 4 odst. 1 a:

(a) slouží jako podklad pro ověření v souladu s články 12 a 13;

(b) zpřístupní se na žádost příslušného orgánu ***v souladu s pravidly stanovenými v aktu v přenesené pravomoci uvedeném v čl. 13 odst. 9 nebo na žádost***~~nebo~~ jiné třetí strany, pokud se na ni vztahují samostatná právní nebo smluvní ujednání; **[pozm. návrh 82]**

(c) pokud se ověření provádí v souladu s články 12 a 13, obsahují odkaz na důkaz shody uvedený v čl. 13 odst. 6 a kontaktní údaje subjektu posuzování shody, který důkaz shody vypracoval;

(d) pokud jsou výstupní údaje stanoveny pomocí externího výpočetního nástroje uvedeného v čl. 9 odst. 2, obsahují odkaz na uvedený výpočetní nástroj.

5. Výstupní údaje a důkazy uvedené v odstavci ~~5~~**4** se vyhotovují jasným a jednoznačným způsobem alespoň v jednom z úředních jazyků Unie. ~~Pokud je to možné~~, Jsou k dispozici ***v harmonizované a jednoduché podobě*** ve formě internetového odkazu, QR kódu nebo rovnocenného prostředku***, který umožňuje interoperabilitu výstupních údajů a důkazů mezi různými poskytovateli dopravních služeb***. **[pozm. návrh 83]**

6. Osobní údaje se zpracovávají v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ([18]).

([18]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů); (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

7. Každý příjemce výstupních údajů a důkazů uvedených v odstavci ~~5~~**4** přijme opatření k zajištění důvěrnosti příslušných obchodních údajů, které jsou zpracovávány a sdělovány v souladu s tímto nařízením, a zajistí, aby k takovým údajům bylo možné přistupovat, zpracovávat je a sdělovat pouze v případě, že je to povoleno. **[pozm. návrh 84]**

KAPITOLA V

DOPLŇKOVÁ OPATŘENÍ

Článek 11

Certifikace výpočetních nástrojů

1. Externí výpočetní nástroje uvedené v čl. 9 odst. 2 jsou certifikovány subjektem posuzování shody uvedeným v článku 14.

2. Tvůrce výpočetního nástroje předloží žádost subjektu posuzování shody, který posoudí soulad výpočetního nástroje s požadavky stanovenými v článcích 4 až 9. Je-li posouzení kladné, vydá subjekt posuzování shody certifikát shody výpočetního nástroje s tímto nařízením***, v němž upřesní, zda nástroj podporuje výpočty na základě primárních údajů***. Je-li posouzení záporné, poskytne subjekt posuzování shody žadateli odůvodnění záporného posouzení. **[pozm. návrh 85]**

2a. Výpočetní nástroje, které subjekt interně používá k výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravní služby spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení, musí být rovněž v souladu s požadavky stanovenými referenční metodikou uvedenou v čl. 4 odst. 1. **[pozm. návrh 86]**

3. Dotčený subjekt posuzování shody vede aktualizovaný seznam výpočetních nástrojů, které certifikoval a kterým certifikaci odňal nebo pozastavil. Uvedený seznam zveřejní na svých internetových stránkách a adresu daných stránek neprodleně sdělí Komisi.

4. Certifikát je platný po dobu dvou let.

5. Komise na svých oficiálních internetových stránkách zveřejní ***snadno přístupný*** seznam všech výpočetních nástrojů, které jsou certifikovány v souladu s odstavci 1 a 2***, a také odkaz na internetové stránky uvedené v odstavci 3***. **[pozm. návrh 87]**

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

KAPITOLA VI

OVĚŘOVÁNÍ ÚDAJŮ O EMISÍCH SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ A POSTUPŮ VÝPOČTU

Článek 12

Rozsah ověřování

1. Výstupní údaje uvedené v článku 9 podléhají ověřování jejich shody s požadavky stanovenými v článcích 4 až 9 tohoto nařízení. ***Ověřování se provádí nejméně jednou ročně v souladu s akty v přenesené pravomoci uvedenými v čl. 13 odst. 9. O ověření může rovněž požádat subjekt posuzování shody, jiný dotčený subjekt nebo jeho zákazníci.*** **[pozm. návrh 88]**

2. Požadavky na ***každoroční*** ověřování uvedené v odstavci 1 se vztahují na dotčené subjekty uvedené v článku 2, s výjimkou mikropodniků a malých a středních podniků uvedených v doporučení Komise 2003/361/ES ([19]). Mikropodniky a malé a střední podniky se mohou podrobit ověření na vlastní žádost. **[pozm. návrh 89]**

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

Článek 13

Ověřovací činnosti a proces ověřování

1. Subjekt posuzování shody uvedený v článku 14 ověří spolehlivost, důvěryhodnost, soudržnost a přesnost výstupních údajů zveřejněných dotčeným subjektem. ***Ověřování se provádí nejméně jednou ročně v souladu s podrobnými pravidly stanovenými v aktech v přenesené pravomoci uvedených v čl. 13 odst. 9.*** **[pozm. návrh 90]**

2. Ověřování se provádí v souladu s požadavky stanovenými v článcích 4 až 9 a na základě důkazů uvedených v čl. 10 odst. 5. Toto ověření se týká:

(a) použité metodiky výpočtu;

(b) zdroje (zdrojů) vstupních údajů použitých pro výpočet ***a podílu použitých primárních údajů***; **[pozm. návrh 91]**

(c) správnosti provedeného výpočtu;

(d) použité metriky.

2a. U zprostředkovatelů údajů je ověřováno, zda jejich algoritmy řádně začleňují správně roztříděné informace podle emisí a umožňují jejich zobrazení ve standardním nastavení, jakož i různé filtry nebo upozornění související s kvalitou údajů, jak je uvedeno v čl. 10 odst. 2a. **[pozm. návrh 92]**

3. Pokud se používají externí výpočetní nástroje, subjekt posuzování shody zohlední jejich příslušný certifikát shody uvedený v článku 11.

3a. Pokud subjekt používá pro stanovení výstupních údajů uvedených v čl. 9 odst. 1 první větě vlastní výpočetní nástroje, posoudí subjekt posuzování shody jejich soulad s požadavky referenční metodiky uvedené v čl. 4 odst. 1. **[pozm. návrh 93]**

4. Pokud se při ověřování zjistí nesprávné výpočty nebo nesoulad s články 4 až 9 tohoto nařízení, subjekt posuzování shody o tom ~~včas~~***neprodleně*** informuje dotčený subjekt. Uvedený subjekt poté opraví výpočet nebo napraví nesoulad tak, aby bylo možné proces ověřování dokončit. **[pozm. návrh 94]**

4a. Pokud subjekt v návaznosti na alespoň dvě oznámení subjektu posuzování shody odmítne opravit výpočty nebo napravit nesoulad s ohledem na články 4 až 9 tohoto nařízení, zahájí příslušný orgán na žádost subjektu posuzování shody sankční řízení v souladu s podrobnými pravidly stanovenými v aktu v přenesené pravomoci uvedeném v odstavci 9. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující a mohou v příslušných případech mimo jiné přihlížet k hospodářským přínosům, které dotčenému subjektu z daného nesouladu plynou nebo jsou v jeho důsledku očekávány. **[pozm. návrh 95]**

5. Dotčený subjekt poskytne subjektu posuzování shody ***do 30 dnů*** veškeré další informace, které mu umožní provést postupy ověřování. Subjekt posuzování shody může během procesu ověřování provádět kontroly ~~k určení spolehlivosti~~***v souladu s podrobnými pravidly stanovenými v aktu v přenesené pravomoci uvedeném v odstavci 9, aby určil spolehlivost*** údajů a výpočtů. **[pozm. návrh 96]**

6. Po dokončení ověření vypracuje subjekt posuzování shody ~~v případě potřeby~~ důkaz shody, který potvrzuje, že výstupní údaje splňují příslušné požadavky stanovené v tomto nařízení***, a v němž je upřesněno, zda subjekt používá primární údaje***. **[pozm. návrh 97]**

7. Dotčený subjekt posuzování shody vypracuje a vede aktualizovaný seznam subjektů, které se podrobily ~~ověření~~***každoročnímu ověřování*** podle odstavců 1 až 6. Do 31. března každého roku oznámí subjekt posuzování shody uvedený seznam Komisi. **[pozm. návrh 98]**

8. Pokud jiné právní předpisy Unie stanoví zvláštní pravidla pro ověřování výstupních údajů, zachází se s uvedenými pravidly rovnocenným způsobem za podmínky, že ověřování je prováděno v souladu s tímto nařízením.

9. Komise přijme ~~prováděcí akty~~ v souladu s článkem ~~17~~***16 akty v přenesené pravomoci***, kterými stanoví podrobná pravidla pro ověřování ~~výstupních údajů a~~***výstupního data,*** související důkaz shody ***a sankční řízení***. Tato pravidla zahrnují ustanovení týkající se důkazů uvedených v čl. 10 odst. 5 a práv na sdělení spojených s používáním primárních údajů uvedených v čl. 10 odst. 4. **[pozm. návrh 99]**

KAPITOLA VII

AKREDITACE

Článek 14

Subjekty posuzování shody

1. Subjekty posuzování shody jsou akreditovány k provádění ověřovacích nebo certifikačních činností uvedených v článcích 11, 12 a 13.

2. Subjekt posuzování shody je nezávislý na ~~subjektu, který žádá~~***všech subjektech, které žádají*** o ověřování nebo certifikaci podle článků 11, 12 a 13. **[pozm. návrh 100]**

3. Subjekt posuzování shody, jeho vrcholové vedení a pracovníci odpovědní za provádění úkolů ověřování se nesmí podílet na žádné činnosti, která by mohla být v rozporu s jejich nezávislým úsudkem nebo bezúhonností ve vztahu k ověřovacím nebo certifikačním činnostem.

4. Subjekt posuzování shody a jeho pracovníci vykonávají ověřovací nebo certifikační činnosti na nejvyšší úrovni profesionální důvěryhodnosti a požadované odborné způsobilosti a nesmějí být vystaveni žádným tlakům a podnětům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky jejich ověřovacích činností, zejména ze strany osob nebo skupin osob, které mají na výsledcích těchto činností zájem.

5. Subjekt posuzování shody musí mít odborné znalosti, vybavení a infrastrukturu potřebné k provádění ověřovacích nebo certifikačních činností, pro něž byl akreditován.

6. Pracovníci subjektu posuzování shody zachovávají služební tajemství, pokud jde o veškeré informace získané při provádění ověřovacích a certifikačních úkolů.

7. Pokud subjekt posuzování shody zadává konkrétní úkoly spojené s ověřováním nebo certifikací subdodavatelům nebo využívá služeb dceřiné společnosti, nese plnou odpovědnost za úkoly prováděné subdodavateli nebo dceřinými společnostmi, ať jsou usazeni kdekoli, včetně posouzení a sledování kvalifikace subdodavatele nebo dceřiné společnosti a jimi prováděné práce.

Článek 15

Akreditační postupy

1. Subjekty posuzování shody uvedené v čl. 14 odst. 1 jsou akreditovány vnitrostátním akreditačním orgánem podle kapitoly II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008.

2. Každý členský stát určí orgán, který vede aktualizovaný seznam akreditovaných subjektů posuzování shody. Uvedené určené vnitrostátní orgány daný seznam veřejně zpřístupní na oficiálních internetových stránkách veřejné správy.

3. Do 31. března každého roku vnitrostátní akreditační orgán oznámí Komisi seznam akreditovaných subjektů posuzování shody spolu se všemi příslušnými kontaktními údaji.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 16 akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením dalších metod a kritérií akreditace subjektů posuzování shody.

KAPITOLA VIII

PŘENESENÉ A PROVÁDĚCÍ PRAVOMOCI

Článek 16

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 4 odst. 4***, 5 a 6, čl. 5 odst. 2a*** ~~a 5~~, čl. 9 odst. 4***, čl. 13 odst. 9*** a čl. 15 odst. 4 je svěřena Komisi na dobu neurčitou od [Úřad pro publikace: vložte datum: vstupu tohoto nařízení v platnost]. **[pozm. návrh 101]**

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 4***, 5 a 6, čl. 5 odst. 2a*** ~~a 5~~, čl. 9 odst. 4***, čl. 13 odst. 9*** a čl. 15 odst. 4 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci. **[pozm. návrh 102]**

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 4***, 5 a 6, čl. 5 odst. 2a*** ~~a 5~~, čl. 9 odst. 4***, čl. 13 odst. 9*** a čl. 15 odst. 4 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani Rada nevysloví námitky ve lhůtě [dvou měsíců] ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce. **[pozm. návrh 103]**

Článek 17

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

KAPITOLA IX

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 18

Zpráva a přezkum

Komise provede hodnocení tohoto nařízení s ohledem na cíle, které sleduje, a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o hlavních zjištěních do [Úřad pro publikace: vložte datum: ~~pět let~~***36 měsíců*** od data použitelnosti nařízení].

Zpráva uvedená v odstavci 1 obsahuje:

a) posouzení dopadů na dotčené subjekty, pokud jde o byrokratickou zátěž způsobenou prováděním tohoto nařízení;

b) posouzení dopadů provádění a uplatňování tohoto nařízení s ohledem na činnost subdodavatelů;

c) posouzení dopadu, pokud jde o vnitrostátní správní, finanční nebo provozní pobídky zavedené členskými státy, jak je stanoveno v čl. 5 odst. 1b;

d) posouzení dopadů povinného požadavku na kvantifikaci a zveřejňování emisí skleníkových plynů v souladu s pravidly podle tohoto nařízení platnými pro všechny subjekty, které organizují a poskytují dopravní služby. **[pozm. návrh 104]**

Článek 19

Vstup v platnost a použitelnost

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

2. Použije se od [Úřad pro publikace: vložte datum: ~~42~~**24** měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost]. **[pozm. návrh 105]**

3. Ustanovení čl. 4 odst. 4, 5 a 6, čl. ***6 odst. 1, čl.*** 7 odst. 4***, čl. 8 odst. 1***, čl. 9 odst. 4, čl. 11 odst. 6, čl. 13 odst. 9 a čl. 15 odst. 4 se však použijí ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost. **[pozm. návrh 106]**

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

Ve … dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předsedkyně	*předseda nebo předsedkyně*