



2026/1030

12.5.2026

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2026/1030

z 29. apríla 2026

o započítavaní emisií skleníkových plynov z dopravných služieb

(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 výboru ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Podpora úsilia o lepšiu udržateľnosť a efektívnosť dopravného systému Únie je podmienkou udržania stabilnej cesty k dosiahnutiu klimatickej neutrality najneskôr do roku 2050, na ktorej sa náležite zohľadňuje potreba zabezpečiť spravodlivú a inkluzívnu transformáciu, zachovať kontinuálny rast a posilniť 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 verejných subjektov, podnikov a spotrebiteľov. Lepšie informácie o výkonnosti dopravných služieb sú silným nástrojom na vytváranie správnych stimulov, ktoré môžu používateľov dopravy viesť k udržateľnejším rozhodnutiam, na ovplyvňovanie obchodných rozhodnutí prevádzkovateľov dopravy, organizátorov dopravných služieb a prevádzkovateľov uzlov a na znižovanie emisií skleníkových plynov subjektov realizujúcich verejné zákazky. Porovnateľné a spoľahlivé údaje o emisiách skleníkových plynov sú základnou požiadavkou na vytvorenie uvedených stimulov, a tým aj na stimulovanie zmeny správania verejných subjektov, podnikov a spotrebiteľov s cieľom prispieť k cieľom oznámenia Komisie z 11. decembra 2019 s názvom „Európska zelená dohoda“ v oblasti dopravy, ako aj nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 ⁽⁴⁾. Toto nariadenie je spolu s ďalšími právnymi aktmi alebo iniciatívami Únie, vrátane smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/825, jedným z opatrení Únie zameraných na zelenú transformáciu ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj>.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 10. apríla 2024 (Ú. v. EÚ C, C/2025/1313, 13.3.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1313/oj>) a pozícia Rady v prvom čítaní z 26. februára 2026 (Ú. v. EÚ C, C/2026/2277, 17.4.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/2277/oj>). Pozícia Európskeho parlamentu z 28. apríla 2026 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

⁽⁴⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁽⁵⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/825 z 28. februára 2024, 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 prostredníctvom lepšieho informovania (Ú. v. EÚ L, 2024/825, 6.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/825/oj>).

- (3) Napriek rastúcemu záujmu zainteresovaných strán v oblasti dopravy je zavádzanie započítavania emisií skleníkových plynov z dopravných služieb celkovo stále obmedzené. Používatelia dopravy vo väčšine prípadov nemajú presné informácie o výkonnosti dopravných služieb, pričom prevádzkovatelia dopravy, organizátori dopravných služieb a prevádzkovatelia uzlov svoje emisie nevypočítavajú ani nezverejňujú. Neprimerane nízka miera započítavania emisií skleníkových plynov prevláda najmä v mikropodnikoch a malých a stredných podnikoch (ďalej len „MSP“), ktoré predstavujú prevažnú väčšinu podnikov ponúkajúcich dopravné služby na vnútornom trhu. Rozhodnutie vypočítavať emisie skleníkových plynov zo svojich dopravných služieb v skutočnosti pre MSP znamená neprimerane viac finančného a administratívneho zaťaženia.
- (4) Komisia vo svojej bielej knihe z 28. marca 2011 s názvom „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“ predstavuje víziu budúcnosti dopravného systému Únie a určuje politický program na riešenie budúcich výziev v oblasti dopravy, najmä potrebu zachovať a rozvíjať mobilitu a výrazne znížiť emisie skleníkových plynov z dopravných a logistických operácií.
- (5) Komisia vo svojom oznámení z 9. decembra 2020 s názvom „Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti“ uvádza stimuly pre výber najudržateľnejších možností dopravy v rámci jednotlivých druhov dopravy a ich kombinácií. K uvedeným stimulom patrí zriadenie európskeho rámca pre harmonizované meranie emisií skleníkových plynov v doprave a logistike na základe globálne uznávaných noriem, ktorý by sa ďalej mohol využiť na poskytovanie informácií pre podniky a koncových používateľov o odhadoch uhlíkovej stopy spojenjej s ich rozhodnutiami a na zvýšenie dopytu koncových používateľov a spotrebiteľov po udržateľnejších riešeniach v oblasti dopravy a mobility, pričom by sa zároveň malo zabrániť environmentálne klamlivej reklame.
- (6) Skleníkové plyny súvisiace s dopravou a logistikou sú vypúšťané počas prevádzky vozidiel, prevádzky dopravných a logistických uzlov, výroby príslušných energetických nosičov, výroby vozidiel a pri ukončovaní ich životnosti, ako aj počas výstavby a údržby dopravnej infraštruktúry.
- (7) 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 vybrať si medzi rôznymi metódami výpočtu emisií a vstupnými údajmi. Takýmito harmonizovanými pravidlami by sa mali zabezpečiť rovnaké podmienky pre dopravné a uzlové subjekty Únie a dopravné a uzlové subjekty z tretích krajín, ako aj pre jednotlivé druhy dopravy, segmenty a vnútroštátne dopravné siete. Stanovenie harmonizovaných pravidiel by tiež malo pomôcť vytvoriť stimuly na zmenu správania verejných subjektov, podnikov a spotrebiteľov, ktorá povedie k zníženiu emisií skleníkových plynov z dopravných služieb prostredníctvom zavedenia a využívania porovnateľných a spoľahlivých údajov o emisiách skleníkových plynov.
- (8) Týmto nariadením by sa mal stanoviť referenčný rámec na výpočet a zverejňovanie emisií skleníkových plynov na komerčné účely na zmluvnom alebo dobrovoľnom základe alebo pre prípady, keď sa takýto výpočet a zverejňovanie vyžadujú podľa príslušného práva Únie alebo vnútroštátneho práva. Uvedeným rámcom by sa mali uľahčiť ďalšie opatrenia na znižovanie emisií, ktoré by mohli ďalej vykonávať verejné orgány a príslušné odvetvia, a to aj v prípadoch, keď sa zavádzajú doložky o transparentnosti skleníkových plynov do zmlúv o doprave, poskytujú informácie cestujúcim alebo zákazníkom o emisiách skleníkových plynov z dopravnej služby alebo keď sa stanovujú kritériá súvisiace s klímou v rámci postupov zeleného obstarávania.
- (9) Napriek výhodám, ktoré prináša zvýšená transparentnosť týkajúca sa výkonnosti dopravných služieb by povinné uplatňovanie tohto nariadenia na všetky dopravné a uzlové subjekty, ktoré ponúkajú dopravné služby na vnútornom trhu, 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 na základe iných príslušných legislatívnych a nelegislatívnych režimov povinné vypočítavať a zverejňovať informácie o emisiách skleníkových plynov zo služieb nákladnej alebo osobnej dopravy, ktoré sa začínajú alebo končia na území Únie. Patria sem preto služby, ktorých východiskové alebo cieľové miesta sa nachádzajú v tretej krajine. S cieľom zabezpečiť, aby sa zohľadnili všetky príslušné dopravné služby, a zaručiť rovnaké podmienky medzi dopravnými a uzlovými subjektmi Únie a dopravnými a uzlovými subjektmi z tretích krajín by sa toto nariadenie malo uplatňovať na dopravné služby, ktoré sa začínajú a končia mimo územia Únie, ale zastavujú sa v Únii na účely nástupu alebo výstupu cestujúcich alebo nákladky alebo vykládky nákladu.

- (10) Toto nariadenie by sa malo uplatňovať na subjekty, ktoré vypočítavajú a zverejňujú emisie skleníkových plynov z dopravných služieb, najmä na prevádzkovateľov dopravy, organizátorov dopravných služieb a prevádzkovateľov uzlov, ako aj na odosielateľov zastupujúcich osobitnú kategóriu používateľov dopravy, ktorí si objednávajú dopravné služby na presun svojho nákladu na určené miesta alebo z nich a ktorí by v závislosti od situácie mohli prevziať aj úlohu prevádzkovateľa dopravy, organizátora dopravných služieb alebo sprostredkovateľa údajov. Vývojári externých výpočtových nástrojov, vývojári databáz tretích strán a orgány posudzovania zhody poskytujúci podporné služby na výpočet alebo overovanie údajov o emisiách skleníkových plynov z dopravných služieb by mali byť viazaní osobitnými pravidlami týkajúcimi sa osvedčovania externých výpočtových nástrojov, technickej kontroly kvality štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov a overovacích činností a postupov akreditácie. Toto nariadenie by sa malo vzťahovať aj na tých sprostredkovateľov údajov, ktorí vypočítavajú a zverejňujú informácie o emisiách skleníkových plynov z dopravných služieb. Ak sprostredkovatelia údajov len získavajú alebo kombinujú výstupné údaje o emisiách skleníkových plynov a potom takéto výstupné údaje zverejňujú, mali by byť viazaní len príslušnými pravidlami týkajúcimi sa oznamovania a transparentnosti zverejnených údajov o emisiách skleníkových plynov, aby sa zabezpečila porovnateľnosť týchto výstupných údajov na trhu.
- (11) Výpočet a zverejňovanie emisií skleníkových plynov podľa tohto nariadenia by sa mali vykonávať rozčlenené na úrovni dopravných služieb v súlade s metodikou výpočtu emisií skleníkových plynov z dopravných služieb uvedenou v tomto nariadení. Preto by sa toto nariadenie nemalo uplatňovať v prípade, že sa výpočet a zverejnenie emisií skleníkových plynov vykonávajú v súhrnnej forme. Patria sem situácie, keď sa povinné zverejňovanie informácií týkajúcich sa životného prostredia na účely vykazovania informácií o udržateľnosti a zriadenie environmentálnych účtov na štatistické účely odvodzuje od iných právnych aktov Únie, ako sú napríklad situácie, ktoré sú stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 691/2011⁽⁶⁾ a smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2464⁽⁷⁾. Informácie získané na základe tohto nariadenia by malo byť naopak možné využiť na vypracovanie konsolidovaných správ o emisiách požadovaných podľa iného príslušného práva Únie, ak sú príslušné metodiky a zozbierané údaje dostatočne kompatibilné.
- (12) Jedným z kľúčových aspektov harmonizovaného rámca Únie stanoveného týmto nariadením je náležitá metodika výpočtu emisií skleníkových plynov z dopravných služieb. Touto metodikou by sa malo zabezpečiť, aby výpočty emisií v rámci dopravného reťazca poskytovali porovnateľné a presné údaje o emisiách skleníkových plynov na základe jednotného súboru metodických krokov. Táto metodika by tiež mala primerane zohľadňovať potreby dopravného trhu, aby sa predišlo zbytočnej zložitosti, nadmernému zataženiu a nadmerným nákladom, najmä pre MSP, a mala by byť použiteľná pre zainteresované strany.
- (13) Spoločnou metodikou pre výpočet emisií skleníkových plynov z dopravných služieb podľa tohto nariadenia by mala byť norma EN ISO 14083:2023 – Skleníkové plyny – Kvantifikácia a nahlasovanie emisií skleníkových plynov pochádzajúcich z činností dopravného reťazca (ďalej len „norma EN ISO“), ktorú Európsky výbor pre normalizáciu uverejnil v apríli 2023. Podporou jej uplatňovania v Únii sa posilňuje započítavanie emisií skleníkových plynov medzinárodne kompatibilným spôsobom a uľahčuje ďalšie celkové zosúladzovanie uplatňovanej metodiky. Z analýzy Komisie vyplynulo, že norma EN ISO je najrelevantnejšia a najprimeranejšia norma, pokiaľ ide o plnenie cieľov tohto nariadenia, ako aj rýchle prijatie na trhu a porovnateľnosť údajov o emisiách skleníkových plynov. Výpočet emisií skleníkových plynov sa vykonáva na základe princípu od zdroja ku kolesám (*well-to-wheel*), ktorý zahŕňa emisie skleníkových plynov pochádzajúce z dodávok energie a používania vozidiel počas dopravy a prevádzky uzlov.
- (14) Komisia je v spolupráci s Európskym výborom pre normalizáciu a vnútroštátnymi normalizačnými orgánmi členských štátov odhodlaná zabezpečiť plný prístup k tomuto nariadeniu.

⁽⁶⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/691/oj>).

⁽⁷⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2464/oj>).

- (15) Emisie počas životného cyklu vo všeobecnosti zahŕňajú emisie skleníkových plynov od zdroja ku kolesám a emisie z výroby, údržby a zneškodňovania vozidiel, ako aj emisie súvisiace s dopravnou infraštruktúrou, pokiaľ je to relevantné, ako sa stanovuje v odporúčaní Komisie (EÚ) 2021/2279⁽⁸⁾. Posúdenie životného cyklu však môže viesť k vysokým nákladom na vykonávanie a vystaviť dopravné a uzlové subjekty zložitosti započítavania, najmä v prípade emisií súvisiacich s dopravnou infraštruktúrou. Z dôvodov proporcionality a rozsahu pôsobnosti by sa v tomto nariadení nemalo vyžadovať používanie posúdenia životného cyklu bez posúdenia vykonaného Komisiou. S cieľom zachovať na účely tohto nariadenia odkaz na celosvetovo uznávané normy by sa okrem toho mali v hodnotení tohto nariadenia Komisiou, ktoré bude súčasťou uvedeného posúdenia, uvádzať informácie o pokroku dosiahnutom v rámci Medzinárodnej organizácie pre normalizáciu.
- (16) Pozornosť by sa mala venovať dodržaniu voľby metodiky podľa normy EN ISO, aby sa predišlo nezrovnalostiam pri výpočte emisií skleníkových plynov z dopravných služieb na trhu, najmä v kontexte medzinárodných dopravných reťazcov. Je však vhodné, aby Komisia posúdila potrebu možnej úpravy normy EN ISO z hľadiska politik Únie, vrátane budúcich právnych predpisov. Ak sa v posúdení Komisie dospeje k záveru, že zmenou normy alebo jej časti vzniká zjavné riziko nezlučiteľnosti s cieľmi tohto nariadenia alebo iného príslušného práva Únie, najmä s nariadením (EÚ) 2021/1119, Komisia by mala prijať potrebné delegované akty s cieľom zakázať uplatňovanie uvedenej zmeny. Ak z uvedeného posúdenia vyplýva riziko, že zmena normy alebo jej časti by mohla spôsobiť neprimerané odchýlky pri výpočte emisií skleníkových plynov z dopravných služieb v konkrétnych trhových segmentoch alebo by mohla viesť k nezrovnalostiam medzi uvedenou normou a cieľmi tohto nariadenia alebo iného príslušného práva Únie, Komisia by mala mať možnosť prijať potrebné vykonávacie akty s cieľom požiadať Európsky výbor pre normalizáciu o príslušnú revíziu normy.
- (17) Aby sa zabránilo šíreniu nepresných informácií na trhu, môže byť potrebné objasniť spoločnú metodiku, pokiaľ ide o parametre relevantné z hľadiska emisií skleníkových plynov a predpoklady použité na výpočet emisií skleníkových plynov pred poskytnutím služby. To isté platí pre iné relevantné technické parametre súvisiace s pridelovaním emisií skleníkových plynov alebo agregáciou údajových prvkov, ak použitie týchto parametrov nie je v uvedenej spoločnej metodike výslovne objasnené.
- (18) 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 malo by sa preto uprednostňovať, aby sa zabezpečilo postupné zavádzanie týchto primárnych údajov do postupov výpočtu emisií skleníkových plynov. Pre niektoré zainteresované strany, najmä MSP, môžu byť primárne údaje nedosiahnuteľné alebo nedostupne drahé. Preto by sa malo povoliť používanie sekundárnych údajov za jasných podmienok. Na dosiahnutie presnejšieho započítavania emisií skleníkových plynov by však členský štát v prípade, ak sa dopravná služba začína a končí na jeho území, mal mať možnosť stanoviť, že používanie primárnych údajov je povinné pri dopravných operáciách vykonávaných na jeho území dopravnými a uzlovými subjektmi, ktorých počet zamestnancov prekračuje konkrétnu prahovú hodnotu stanovenú vo vnútroštátnom práve. S cieľom nevytvárať prekážky pre medzinárodné dopravné služby a pre rozvoj MSP by členské štáty nemali takúto požiadavku uplatňovať na cezhraničné dopravné operácie vrátane dopravných operácií v rámci tranzitu cez svoje územia, ani na MSP.
- (19) Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá štátnej pomoci, by členské štáty mali mať možnosť zaviesť stimuly administratívnej, finančnej alebo operačnej povahy, ktorými sa stimuluje využívanie primárnych údajov.

⁽⁸⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2021/2279/oj>).

- (20) Pokiaľ ide o sekundárne údaje, emisie skleníkových plynov z dopravnej služby sa môžu vypočítať pomocou štandardných hodnôt alebo modelovaných údajov. Mali by sa stanoviť štandardné hodnoty a modelované údaje by sa mali vypracovať a aktualizovať neutrálnym a objektívnym spôsobom na základe dôveryhodných zdrojov a primeraných parametrov. V databázach by sa nemali nachádzať štandardné hodnoty, ktoré by viedli k tomu, že výsledné emisie skleníkových plynov budú systematicky podhodnotené v porovnaní so známymi skutočnými hodnotami porovnateľných služieb. V takýchto prípadoch by sa databázam tretích strán nemal po technickej kontrole kvality udeliť kladný posudok.
- (21) Pre lepšiu porovnateľnosť údajov o emisiách skleníkových plynov získaných pri uplatňovaní tohto nariadenia by sa mala zriadiť základná databáza Únie so štandardnými hodnotami intenzity emisií skleníkových plynov (ďalej len „základná databáza Únie“). Uvedená základná databáza Únie by mala byť dostatočne podrobná, mala by odrážať odvetvové, regionálne a vnútroštátne špecifiká v rámci Únie a mala by obsahovať samostatné tabuľky pre každý druh dopravy. Komisia by mala zabezpečiť pravidelné aktualizácie základnej databázy Únie, pričom potrebu aktualizácie by mala posudzovať raz za rok alebo častejšie. Údaje o lodnej doprave by sa mali odvodiť z databázy „THETIS-MRV“ a v príslušných prípadoch by sa mali doplniť o informácie z ďalších zdrojov, napríklad z databázy FuelEU. Vzhľadom na odvetvové, regionálne a vnútroštátne špecifiká týchto štandardných hodnôt v rámci Únie by sa však mali povoliť aj iné relevantné databázy a súbory údajov prevádzkované tretími stranami pod podmienkou, že sa podrobia technickej kontrole kvality na úrovni Únie.
- (22) Pri stanovovaní intenzity emisií skleníkových plynov z dopravnej služby sa na odvodenie odhadov emisií skleníkových plynov odrážajúcich množstvo energie spotrebovanej z hľadiska prístupu od zdroja ku kolesám vyžadujú emisné faktory skleníkových plynov pre energetické nosiče v doprave. Preto by sa na zaručenie porovnateľnosti a kvality vstupných údajov mala zriadiť centrálna databáza Únie obsahujúca štandardné hodnoty emisných faktorov skleníkových plynov energetických nosičov v doprave (ďalej len „centrálna databáza Únie“).
- (23) Pri kvantifikácii emisií súvisiacich s používaním elektriny by sa mal podporovať prístup založený na polohe za predpokladu, že jednotlivé členské štáty majú k dispozícii aktualizované a presné hodnoty intenzity emisií. Vo vhodných prípadoch by sa mohol uplatniť trhový prístup, ak je dostatočne rozvinutý a ak sú splnené podmienky stanovené v prílohe J k norme EN ISO.
- (24) Základná databáza Únie a centrálna databáza Únie by vo vhodných prípadoch a ak sú dostupné, mali obsahovať štandardné hodnoty schválené Úniou alebo v záujme Únie na medzinárodnej úrovni. Vzhľadom na odvetvové, regionálne a vnútroštátne špecifiká v rámci Únie by základná databáza Únie a centrálna databáza Únie mali odrážať typy vozidiel a energetických nosičov v doprave, ktoré sa zvyčajne používajú v Únii, a to v niektorých alebo vo všetkých členských štátoch. V základnej databáze Únie a v centrálnej databáze Únie by sa mali odrážať aj jedinečné prvky rôznych členských štátov.
- (25) Vývoj a údržbu základnej databázy Únie a centrálnej databázy Únie, ako aj technickú kontrolu kvality databáz a súborov údajov prevádzkovaných tretími stranami, by mal vykonávať neutrálny a kompetentný orgán pôsobiaci na úrovni Únie. Vzhľadom na svoju oblasť pôsobnosti má najlepšie predpoklady na poskytovanie potrebnej technickej pomoci pri riadnom vykonávaní príslušných ustanovení tohto nariadenia Európska environmentálna agentúra. V prípade potreby by táto práca mala v súlade s právom Únie vychádzať aj z príspevkov od iných odvetvových orgánov Únie a ich podpory. V prípade potreby by mali mať členské štáty možnosť poskytnúť Komisii dodatočné a dobrovoľne príspevky.
- (26) Modelované údaje by malo byť možné použiť, ak sú založené na modeli vytvorenom v súlade so spoločnou metodikou a v relevantných prípadoch s inými ustanoveniami týkajúcimi sa používania sekundárnych údajov a výpočtových nástrojov stanovených v tomto nariadení.

- (27) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757⁽⁹⁾ a smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES⁽¹⁰⁾ sa vyžaduje zber, meranie, výpočet a každoročné nahlasovanie emisií skleníkových plynov z lodí a z lietadiel. Nariadenie (EÚ) 2015/757 a smernica 2003/87/ES majú do určitej miery dopĺňať toto nariadenie, najmä pokiaľ ide o tvorbu údajov o spaľovaní paliva ako vstupných údajov pri kvantifikácii emisií z dopravných služieb na prejednú vzdialenosť alebo množstvo prepravovaného nákladu. Na generovanie údajov o emisiách skleníkových plynov z dopravných služieb by malo byť možné použiť aj vstupné údaje, ktoré pochádzajú z vykonávania iných legislatívnych rámcov, ako je nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631⁽¹¹⁾, (EÚ) 2019/1242⁽¹²⁾, (EÚ) 2023/1805⁽¹³⁾ alebo (EÚ) 2023/2405⁽¹⁴⁾. Vzhľadom na to, že je vhodné, aby sa vo všetkých príslušných právnych aktoch Únie v oblasti dopravy odkazovalo na spoločnú normu, Komisia by sa mala usilovať zabezpečiť zlučiteľnosť a konzistentnosť tohto nariadenia s existujúcimi právnymi aktmi Únie a s budúcimi iniciatívami. Komisia by sa predovšetkým mala v nadchádzajúcich iniciatívach a vo všetkých sekundárnych právnych predpisoch usilovať vyžadovať, aby akékoľvek započítavanie emisií skleníkových plynov z dopravných služieb rozčleneným spôsobom vychádzalo zo spoločnej metodiky uvedenej v tomto nariadení.
- (28) Na účely uľahčenia zberu presných údajov, následných výpočtov a využívania primárnych údajov malými a strednými podnikmi by sa v kontexte každého nadchádzajúceho legislatívneho návrhu týkajúceho sa prístupu k údajom o vozidlách malo zvážiť poskytovanie prístupu k palubným údajom.
- (29) Na uľahčenie vykonávania tohto nariadenia a v snahe obmedziť zložitosť výpočtov a zároveň znížiť administratívne a finančné zaťaženie by Komisia mala poskytnúť zjednodušený, bezplatný, verejne prístupný a ľahko použiteľný online výpočtový nástroj osobitne navrhnutý pre mikro-, malých a stredných prevádzkovateľov dopravy. Tento výpočtový nástroj by sa mal vyvinúť v súlade so spoločnou metodikou stanovenou v tomto nariadení, aby sa jeho použitím zabezpečila správnosť vykonaných výpočtov. Mal by uľahčiť výpočty založené na primárnych údajoch a umožniť používanie relevantných sekundárnych údajov vrátane emisných faktorov skleníkových plynov a, ak sú k dispozícii, aj štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov odvodených z databáz uznaných podľa tohto nariadenia. Mala by k nemu existovať príručka, ktorá bude pomôckou pri vykonávaní tohto nariadenia a poskytne vysvetlenie fungovania výpočtového nástroja. Výpočtový nástroj by sa mal pravidelne aktualizovať. Mal by slúžiť na riešenie chýbajúcich údajov v informačnom reťazci, podporovať jednotné započítavanie emisií skleníkových plynov pre najtypickejšie dopravné služby, zvýšiť transparentnosť a porovnateľnosť údajov a prispieť k zvyšovaniu informovanosti a stimulovaniu zavádzania výpočtov emisií skleníkových plynov podľa tohto nariadenia.
- (30) Je vhodné stanoviť spoločné parametre na vyjadrovanie výstupných údajov o emisiách skleníkových plynov, ktoré sú základom pre porovnateľnosť uvedených údajov, a umožňujú účinné referenčné porovnávanie rôznych dopravných služieb. Spoločné parametre by mali takisto umožniť, aby poskytovateľ údajov mohol jasne komunikovať a aby príjemca údajov túto komunikáciu presne pochopil.

⁽⁹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií skleníkových plynov z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

⁽¹⁰⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

⁽¹¹⁾ 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 (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

⁽¹²⁾ 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, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁽¹³⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1805 z 13. septembra 2023 o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

⁽¹⁴⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2405 z 18. októbra 2023 o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu (iniciatíva ReFuelEU Aviation) (Ú. v. EÚ L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

- (31) Všetky rozčlenené informácie o emisiách skleníkových plynov z dopravnej služby, ktoré sa zverejňujú tretej strane na komerčné alebo regulačné účely v súlade s týmto nariadením, by mali nevyhnutne a zreteľne zahŕňať výstupné údaje stanovené podľa osobitných pravidiel výpočtu emisií skleníkových plynov z dopravných služieb stanovených v tomto nariadení. V relevantných prípadoch možno pridať ďalšie údajové prvky, ktoré slúžia na iné účely ako tie, ktoré sú vymedzené v tomto nariadení.
- (32) Zverejňovanie informácií týkajúcich sa emisií skleníkových plynov pred poskytnutím dopravnej služby má zásadný význam pre podporu informovaného rozhodovacieho procesu verejných subjektov, podnikov a spotrebiteľov a ovplyvňuje verejné obstarávanie verejných orgánov, ako aj obchodné rozhodnutia dopravných a uzlových subjektov, ktoré poskytujú a organizujú tieto dopravné služby na trhu. Informácie o emisiách skleníkových plynov súvisiacich s konkrétnou dopravnou službou by sa preto mali zverejňovať ešte pred poskytnutím dopravnej služby vždy, keď je to možné. Informácie o emisiách skleníkových plynov by však malo byť možné zverejniť aj po poskytnutí dopravnej služby, najmä ak si podniky potrebujú odovzdať podrobnejšie informácie, najmä v súvislosti s logistickými reťazcami a subdodávateľskými zmluvnými vzťahmi, alebo na účely použitia primárnych údajov.
- (33) Na preukázanie súladu s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení by mali mať dopravné a uzlové subjekty a sprostredkovatelia údajov, ktorí vypočítavajú a zverejňujú výstupné údaje o emisiách skleníkových plynov z dopravnej služby, možnosť poskytnúť dôkazy na podloženie výstupných údajov. Uvedené dôkazy by sa mali poskytnúť podľa pravidiel nahlasovania na úrovni dopravnej služby stanovených v norme EN ISO a mali by sa sprístupniť na požiadanie príslušného orgánu, ako je súd, alebo inej tretej strany, ak sa to vyžaduje v rámci samostatných právnych alebo zmluvných záväzkov.
- (34) Pokiaľ sa neuplatňujú samostatné dohody, sprostredkovateľ údajov, ktorý zhromažďuje informácie o emisiách skleníkových plynov z dopravnej služby dopravných a uzlových subjektov alebo iných relevantných fyzických alebo právnických osôb a zverejňuje ich na trhu, by sa nemal považovať za zodpovedného, ak tieto informácie porušujú ktorúkoľvek z požiadaviek stanovených v tomto nariadení a súvisiacich s výpočtom a overovaním emisií skleníkových plynov z dopravných služieb a s osvedčovaním výpočtových nástrojov. Sprostredkovateľ údajov by sa však mal usilovať predísť zverejňovaniu nepresných alebo nesprávnych informácií a mal by dodržiavať pravidlá stanovené v tomto nariadení, ktoré sa týkajú výstupných údajov o emisiách skleníkových plynov a komunikácie a transparentnosti. Okrem toho by mal sprostredkovateľ údajov poskytnúť zdroj týchto informácií, aby bolo možné identifikovať dotknutého poskytovateľa informácií.
- (35) Externé výpočtové nástroje, ktoré na trhu poskytuje tretia strana na širšie komerčné a nekomerčné využitie, môžu uľahčiť započítavanie emisií skleníkových plynov z dopravných služieb, a tým podporiť jeho zavádzanie širšími skupinami zainteresovaných strán. Externé výpočtové nástroje by sa mali osvedčovať, aby sa zaručilo, že spĺňajú požiadavky tohto nariadenia, najmä pokiaľ ide o používanie spoločnej metodiky a vhodného súboru vstupných údajov.
- (36) Správne navrhnutý systém na overovanie súladu výstupných údajov o emisiách skleníkových plynov zverejňovaných na trhu a príslušných postupov výpočtu s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení by mal podstatne zvýšiť dôveru v spoľahlivosť a presnosť týchto údajov. Konkrétne by sa v danom systéme mali stanoviť podrobné podmienky upravujúce overovanie bez ohľadu na to, či ide o jednorazovú alebo pravidelnú službu, vrátane vhodnej frekvencie kontrol a procedurálnych opatrení, pričom by sa náležite mala zohľadňovať povaha a rozsah dotknutých dopravných služieb a potreba predísť neprimeranému administratívne zaťaženie. Dopravné a uzlové subjekty a sprostredkovatelia údajov, ktorí úspešne absolvovali posudzovanie zhody, by mali byť oprávnení získať dôkaz o zhode, ktorý sa má všeobecne uznávať v celej únii. Ak sa použili primárne údaje, v dôkaze o zhode by sa malo uznať ich zahrnutie, najmä s cieľom stimulovať zber a používanie primárnych údajov všetkými subjektmi, ktorých sa týka toto nariadenie. Overovanie výstupných údajov by sa malo zamerať aj na porovnateľnosť takýchto výstupných údajov, a to aj vo vzťahu k výpočtu vzdialenosti, pričom by sa mali skontrolovať odchýlky od ortodromickej vzdialenosti a najkratšej uskutočniteľnej vzdialenosti z hľadiska ich súladu s normou EN ISO.

- (37) Administratívne zaťaženie spojené s overovaním by mohlo byť neprimerané pre menšie podniky, a preto by sa mu malo predísť. Na tento účel by mali byť MSP oslobodené od požiadaviek súvisiacich s overovaním, pokiaľ tieto MSP nechcú získať dôkaz o zhode. Okrem toho by veľké podniky mali pri zvažovaní žiadosti o overenie zhody od partnerov v rámci hodnotového reťazca, najmä MSP, zohľadniť zásadu proporcionality.
- (38) V právnych aktoch Únie v odvetví dopravy sa už stanovujú pravidlá týkajúce sa požiadaviek na overovanie emisií, najmä v nariadeniach (EÚ) 2015/757 a (EÚ) 2023/1805 pre odvetvie námornej dopravy a smernici 2003/87/ES pre odvetvie letectva. Overovatelia akreditovaní podľa uvedených aktov by sa v záujme zníženia administratívneho zaťaženia mali považovať za akreditovaných podľa tohto nariadenia na vykonávanie overovacích činností v príslušnom odvetví, v ktorom pôsobia, ak informujú určené vnútroštátne orgány o svojom zámere vykonávať takéto činnosti aj podľa tohto nariadenia. Orgánmi posudzovania zhody by mali byť nezávislé a kompetentné právne subjekty akreditované vnútroštátnymi akreditačnými orgánmi zriadenými v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008⁽¹⁵⁾. Nariadenie (ES) č. 765/2008 o akreditácii orgánov posudzovania zhody sa uplatňuje horizontálne, a to aj na overovateľov akreditovaných podľa nariadení (EÚ) 2015/757 a (EÚ) 2023/1805 a smernice 2003/87/ES a na orgány posudzovania zhody akreditované podľa tohto nariadenia. Nariadenie (ES) č. 765/2008 sa vzťahuje aj na situácie, keď vnútroštátne akreditačné orgány majú právomoc prijať potrebné opatrenia, ak orgán posudzovania zhody už nie je spôsobilý vykonávať konkrétnu činnosť posudzovania zhody alebo závažným spôsobom porušil svoje povinnosti.
- (39) Ak už boli rozčlenené výstupné údaje o emisiách skleníkových plynov z dopravných služieb overené v súlade s osobitnými pravidlami stanovenými v iných právnych aktoch Únie, okrem iného, v prípade odvetvia námornej dopravy v nariadení (EÚ) 2015/757 a delegovaných aktoch prijatých na jeho základe alebo v nariadení (EÚ) 2023/1805 a delegovaných aktoch prijatých na jeho základe, a v prípade odvetvia letectva v smernici 2003/87/ES a vo vykonávacích aktoch prijatých na jej základe, príslušné údaje by sa mali považovať za overené podľa tohto nariadenia.
- (40) S cieľom umožniť efektívne fungovanie tohto nariadenia a doplniť ho v potrebných prípadoch o ďalšie pravidlá by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o posudzovanie zmeny normy EN ISO, a ak je to potrebné, zákaz uplatňovania budúcich zmien, posudzovanie a vylučovanie určitých prvkov spoločnej metodiky, úpravu spoločných parametrov týkajúcich sa výstupných údajov 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 práva⁽¹⁶⁾. 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 systematicky prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (41) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci na stanovenie podrobných ustanovení týkajúcich sa žiadostí adresovaných Európskemu výboru pre normalizáciu o revíziu normy EN ISO, objasnenia spoločnej metodiky, stanovenia pravidiel a podmienok vykonávania technickej kontroly kvality databáz tretích strán, vytvorenia výpočtového nástroja EÚ, osvedčovania externých výpočtových nástrojov a overovania výstupných údajov. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁵⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93 (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/765/oj>).

⁽¹⁶⁾ 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, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj).

⁽¹⁷⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (42) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to stimulovať zmenu správania verejných subjektov, podnikov a spotrebiteľov, ktorá povedie k zníženiu emisií skleníkových plynov z dopravných služieb prostredníctvom zavádzania a využívania porovnateľných a spoľahlivých údajov o emisiách skleníkových plynov z dopravných služieb, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov bez rizika zavedenia administratívnych prekážok na vnútornom trhu, ktoré pre priemyselné odvetvia prinášajú dodatočné náklady a administratívne zaťaženie, ale z dôvodu harmonizujúceho účinku spoločnej metodiky výpočtu emisií skleníkových plynov z dopravných služieb stanovenej v tomto nariadení ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

Týmto nariadením sa stanovujú pravidlá započítavania emisií skleníkových plynov z dopravných služieb, ktoré sa začínajú alebo končia na území Únie, v prípadoch, keď sa rozčlenené informácie o týchto emisiách vypočítavajú a zverejňujú na zmluvnom alebo dobrovoľnom základe na komerčné účely, alebo ak sa takýto výpočet a zverejňovanie vyžadujú podľa príslušného práva Únie alebo vnútroštátneho práva.

Toto nariadenie sa vzťahuje na:

- a) prevádzkovateľov dopravy, organizátorov dopravných služieb a prevádzkovateľov uzlov;
- b) sprostredkovateľov údajov;
- c) vývojárov výpočtových nástrojov;
- d) vývojárov databáz tretích strán a
- e) orgány posudzovania zhody.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „skleníkový plyn“ je prirodzená aj antropogénna plynná zložka atmosféry, ktorá absorbuje a emituje žiarenie v špecifických vlnových dĺžkach v spektre infračerveného žiarenia emitovaného povrchom Zeme, atmosférou a oblakmi;
2. „emisia skleníkových plynov“ je uvoľnenie skleníkového plynu do atmosféry vyjadrené ako hmotnosť ekvivalentu oxidu uhličitého;
3. „započítavanie emisií skleníkových plynov“ sú opatrenia vykonávané na kvantifikáciu emisií skleníkových plynov prostredníctvom meraní a výpočtov a používané na ich nahlasovanie;
4. „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 aj prevádzku uzlov;

5. „dopravná operácia“ je prevádzka vozidla na účely prepravy cestujúcich a/alebo nákladu;
6. „prevádzka uzla“ je operácia na účely prevozu nákladu alebo cestujúcich cez uzol;
7. „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;
8. „prvok dopravného reťazca“ je úsek dopravného reťazca, v rámci ktorého sa náklad alebo cestujúci (skupina cestujúcich) prepravuje jedným vozidlom alebo prechádza cez jeden uzol;
9. „primárne údaje“ sú kvantifikovaná hodnota procesu alebo činnosti získaná priamym meraním alebo výpočtom založeným na priamych meraniach;
10. „sekundárne údaje“ sú buď modelované údaje alebo štandardné hodnoty, ktoré nespĺňajú požiadavky na primárne údaje, vrátane údajov z databáz a uverejnenej literatúry, štandardných hodnôt emisných faktorov skleníkových plynov z národných inventúr, vypočítaných údajov, odhadov alebo iných reprezentatívnych údajov a údajov získaných zo zástupných procesov alebo odhadov;
11. „organizátor dopravných služieb“ je subjekt, ktorý poskytuje dopravné služby, v rámci ktorých je prevádzkovanie niektorých prvkov dopravného reťazca zadané jednému alebo viacerým subdodávateľom, ktorí ich prevádzkujú;
12. „prevádzkovateľ dopravy“ je subjekt, ktorý vykonáva dopravné operácie zahŕňajúce nákladnú alebo osobnú dopravu, alebo oboje;
13. „prevádzkovateľ uzla“ je subjekt, ktorý vykonáva prevádzku uzla zahŕňajúcu nákladnú alebo osobnú dopravu;
14. „dopravné a uzlové subjekty“ sú organizátor dopravných služieb, prevádzkovateľ dopravy a prevádzkovateľ uzla;
15. „sprostredkovateľ údajov“ je právnická alebo fyzická osoba, ktorá poskytuje informácie o emisiách skleníkových plynov z dopravných služieb, ktoré sa začínajú alebo končia na území Únie, ale ktorá tieto služby neposkytuje ani neorganizuje;
16. „mikropodniky, malé a stredné podniky“ alebo „MSP“ sú mikropodniky, malé podniky a stredné podniky uvedené v odporúčaní Komisie 2003/361/ES ⁽¹⁸⁾;
17. „štandardná hodnota“ je hodnota sekundárnych údajov získaná z uverejneného zdroja, ktorá sa štandardne používa, ak chýbajú primárne alebo modelované údaje;
18. „energetický nosič“ je látka alebo jav, ktorý možno použiť na výrobu mechanickej práce alebo tepla alebo na prevádzku chemických alebo fyzikálnych procesov;
19. „modelované údaje“ sú sekundárne 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 výpočtového nástroja;
20. „výstupné údaje“ sú rozčlenené údaje o emisiách skleníkových plynov z dopravnej služby získané použitím spoločnej metodiky a vstupných údajov stanovených v tomto nariadení;
21. „vozidlo“ je prostriedok na prepravu cestujúcich alebo nákladu, alebo oboch, vo všetkých druhoch dopravy;

⁽¹⁸⁾ Odporúčanie Komisie 2003/361/ES zo 6. mája 2003 týkajúce sa vymedzenia pojmu mikropodniky, malé podniky a stredné podniky (Ú. v. EÚ L 124, 20.5.2003, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

22. „činnosť súvisiaca so skleníkovými plynmi“ je činnosť, ktorá vedie k emisii skleníkových plynov;
23. „údaje o činnosti súvisiacej so skleníkovými plynmi“ je kvantitatívne meradlo činnosti súvisiacej so skleníkovými plynmi;
24. „intenzita emisií skleníkových plynov“ je koeficient, ktorý dáva do vzťahu dopravnú činnosť alebo činnosť uzla a emisie skleníkových plynov;
25. „emisný faktor skleníkových plynov“ je koeficient, ktorý dáva do vzťahu činnosť súvisiacu so skleníkovými plynmi a emisie skleníkových plynov;
26. „emisie skleníkových plynov od zdroja ku kolesám“ sú emisie predstavujúce vplyv skleníkových plynov vyplývajúci z používania vozidiel a prevádzky dopravných uzlov a z poskytovania energie týmto službám;
27. „výpočtový nástroj“ je aplikácia, model alebo softvér umožňujúci automatický výpočet emisií skleníkových plynov z dopravnej služby;
28. „externý výpočtový nástroj“ je výpočtový nástroj, ktorý na trhu poskytuje tretia strana na široké komerčné alebo nekomerčné využitie;
29. „ekvivalent oxidu uhličitého (CO₂e)“ je jednotka na porovnanie radiačného pôsobenia skleníkového plynu a radiačného pôsobenia oxidu uhličitého;
30. „orgán posudzovania zhody“ je orgán posudzovania zhody v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 13 nariadenia (ES) č. 765/2008.

KAPITOLA II

SPOLOČNÁ METODIKA

Článok 3

Spoločná metodika výpočtu emisií skleníkových plynov z dopravných služieb

1. Emisie skleníkových plynov z dopravných služieb sa vypočítavajú na základe spoločnej metodiky v zmysle normy EN ISO 14083:2023 – Skleníkové plyny – Kvantifikácia a vykazovanie emisií skleníkových plynov pochádzajúcich z činností dopravného reťazca (ďalej len „norma EN ISO“), v jej aktualizovanom znení, ako sa uvádza v tejto kapitole.
2. Komisia najneskôr 3. decembra 2033 posúdi potrebu úpravy ktorejkoľvek časti normy EN ISO.
3. Komisia môže z vlastnej iniciatívy alebo na žiadosť členského štátu začať kontrolu súladu s cieľom posúdiť akúkoľvek zmenu normy EN ISO.
4. Odchylne od odseku 1 tohto článku prijme Komisia delegované akty v súlade s článkom 17 tohto nariadenia s cieľom doplniť toto nariadenie tak, že sa v ňom určia zmeny normy EN ISO alebo ktorejkoľvek jej časti uvedenej v odseku 2 tohto článku, ktoré vytvárajú zjavné riziko nezlučiteľnosti s cieľmi tohto nariadenia a iného príslušného práva Únie, najmä s nariadením (EÚ) 2021/1119, a ktoré sa preto neuplatňujú.
5. Komisia je splnomocnená prijímať vykonávacie akty, v ktorých požiada Európsky výbor pre normalizáciu o revíziu normy EN ISO na základe výsledku posúdenia stanoveného v odseku 2 tohto článku a kontroly súladu stanovenej v odseku 3 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 18 ods. 2.

6. Komisia je splnomocnená prijímať vykonávacie akty s cieľom stanoviť podrobné pravidlá na objasnenie spoločnej metodiky uvedenej v odseku 1 tohto článku a zabezpečiť jej jednotné uplatňovanie na trhu, pokiaľ ide o prístup k určeniu vhodných parametrov relevantných z hľadiska emisií na výpočet emisií skleníkových plynov pred poskytnutím dopravnej služby, a v príslušných prípadoch stanoviť iné technické parametre súvisiace s pridelovaním emisií skleníkových plynov alebo agregáciou údajových prvkov, ktoré nie sú výslovne vysvetlené v uvedenej spoločnej metodike. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 18 ods. 2.

KAPITOLA III

VSTUPNÉ ÚDAJE A ICH ZDROJE

Článok 4

Použitie primárnych a sekundárnych údajov

1. Dopravné a uzlové subjekty a sprostredkovatelia údajov uprednostňujú používanie primárnych údajov na výpočet emisií skleníkových plynov z dopravných služieb.

Členský štát môže v prípade, ak sa dopravná služba začína a končí na jeho území, stanoviť, že dopravné a uzlové subjekty, ktorých počet zamestnancov prekračuje konkrétnu prahovú hodnotu stanovenú vo vnútroštátnom práve, sú povinní používať primárne údaje pri dopravných operáciách vykonávaných na jeho území. Členský štát neuplatňuje takúto požiadavku na cezhraničné dopravné operácie vrátane dopravných operácií v tranzite cez jeho územie ani na MSP.

2. Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá štátnej pomoci, môžu členské štáty zaviesť stimuly administratívnej, finančnej alebo prevádzkovej povahy, ktorými sa podporuje využívanie primárnych údajov.

3. Použitie sekundárnych údajov na výpočet emisií skleníkových plynov z dopravnej služby sa povoľuje za týchto podmienok:

a) ak sa štandardné hodnoty intenzity emisií skleníkových plynov odvodzujú:

i) zo základnej databázy Únie so štandardnými hodnotami intenzity emisií skleníkových plynov (ďalej len „základná databáza Únie“) uvedenej v článku 5, alebo

ii) z databáz a súborov údajov štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov prevádzkovaných tretími stranami v súlade s článkom 6;

b) ak sa štandardné hodnoty emisných faktorov skleníkových plynov pre energetické nosiče v doprave odvodzujú z centrálnej databázy Únie so štandardnými hodnotami emisných faktorov skleníkových plynov (ďalej len „centrálna databáza Únie“) uvedenej v článku 7;

c) ak modelované údaje vychádzajú z modelu stanoveného v súlade so spoločnou metodikou uvedenou v článku 3 ods. 1 a vo vhodných prípadoch v súlade s podmienkami používania sekundárnych údajov stanovenými v písmenách a) a b) tohto odseku a s ustanoveniami týkajúcimi sa používania výpočtových nástrojov stanovenými v článkoch 8 a 11.

Ak dopravné a uzlové subjekty vykonávajú *ex ante* výpočet emisií skleníkových plynov z konkrétnej dopravnej služby v súlade so spoločnou metodikou, môžu použiť štandardné hodnoty intenzity emisií skleníkových plynov stanovené na základe primárnych údajov z dopravnej služby s podobnými vlastnosťami, ktorú vykonali tie isté subjekty v roku predchádzajúcom *ex ante* výpočtu.

4. Ak dopravné a uzlové subjekty a sprostredkovatelia údajov používajú ako vstupné údaje primárne údaje, ktoré sa už použili ako základ na stanovenie výstupných údajov, ktoré boli overené podľa iných právnych aktov Únie akreditovaným orgánom uvedeným v článku 16, na overenie zdrojov vstupných údajov použitých na výpočet uvedený v článku 13 ods. 2 písm. b) sa nevyžaduje overenie uvedené v článku 12 ods. 1.

5. Pri výpočte emisií skleníkových plynov zo spotrebovanej elektriny sa dopravné a uzlové subjekty a sprostredkovatelia údajov môžu rozhodnúť použiť trhový prístup namiesto sekundárnych údajov založených na polohe pod podmienkou, že sú splnené podmienky stanovené v prílohe J k norme EN ISO.

Článok 5

Základná databáza Únie so štandardnými hodnotami intenzity emisií skleníkových plynov

1. Komisia s technickou pomocou Európskej environmentálnej agentúry a v prípade potreby s dodatočnými a dobrovoľnými príspevkami členských štátov do 2. decembra 2029 zriadi základnú databázu Únie. Komisia sa do základnej databázy Únie usiluje zahrnúť štandardné hodnoty intenzity emisií skleníkových plynov pre typy vozidiel, ktoré sa zvyčajne používajú v Únii, v niektorých alebo vo všetkých členských štátoch.

2. Základná databáza Únie vo vhodných prípadoch, a ak sú dostupné, obsahuje štandardné hodnoty intenzity emisií skleníkových plynov schválené Úniou alebo v záujme Únie na medzinárodnej úrovni.

3. Základná databáza Únie obsahuje samostatnú tabuľku pre každý druh dopravy, najmä pokiaľ ide o štandardné hodnoty intenzity emisií skleníkových plynov z námornej dopravy. Údaje z námornej dopravy sa odvodzia z databázy THETIS-MRV a v príslušných prípadoch sa doplnia o ďalšie zdroje informácií, napríklad databázu FuelEU zriadenú podľa článku 19 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2023/1805.

4. Komisia pri vypracúvaní štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov:

a) uplatňuje prístup založený na polohe stanovený v spoločnej metodike uvedenej v článku 3 ods. 1 a vo vhodných prípadoch zohľadňuje jedinečné vlastnosti rôznych členských štátov;

b) zohľadňuje emisné faktory skleníkových plynov, ktoré boli určené v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 ⁽¹⁹⁾.

5. Komisia s technickou pomocou Európskej environmentálnej agentúry zabezpečuje údržbu, pravidelnú aktualizáciu, kontinuálny vývoj a primeranú úroveň zabezpečenia základnej databázy Únie podľa odseku 1, pričom zohľadní vývoj najmodernejších technológií v odvetví dopravy a akýchkoľvek nových metodických prístupov k výpočtu emisií skleníkových plynov. Komisia zabezpečuje súlad a konzistentnosť základnej databázy Únie s existujúcimi právnymi aktmi Únie. Komisia aspoň raz ročne posúdi, či je potrebné základnú databázu Únie aktualizovať.

Komisia pri každej aktualizácii štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov uvedených v základnej databáze Únie bez zbytočného odkladu zabezpečí, aby sa aktualizované štandardné hodnoty zverejnili. Dopravné a uzlové subjekty a sprostredkovatelia údajov začnú používať najnovšie dostupné údaje na výpočet a zverejnenie informácií o svojich emisiách skleníkových plynov do 18 mesiacov odo dňa zverejnenia aktualizácie.

Povinnosť používať aktualizované štandardné hodnoty uvedená v druhom pododseku sa vzťahuje len na nové výstupné údaje, ktoré sa majú vypočítať a zverejniť po aktualizácii, bez toho, aby sa vyžadovala spätná revízia už zverejnených informácií.

⁽¹⁹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

6. Prístup verejnosti do základnej databázy Únie s cieľom nahliadnuť do štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov alebo ich použiť musí byť bezplatný a musí sa poskytnúť vo všetkých úradných jazykoch inštitúcií Únie.

Článok 6

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

1. Vývojár databázy alebo súboru údajov tretej strany predloží Komisii žiadosť o technickú kontrolu kvality štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov uvedených v danej databáze alebo súbore údajov. Komisia s technickou pomocou Európskej environmentálnej agentúry posúdi danú žiadosť vykonaním takejto technickej kontroly kvality v súlade so spoločnou metodikou uvedenou v článku 3 ods. 1.
2. Na účely odvodu sekundárnych údajov v súlade s článkom 4 ods. 3 písm. a) bodom ii) sa používajú len databázy a súbory údajov štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov tretej strany, ktoré boli kladne posúdené podľa odseku 1 tohto článku. Komisia uverejňuje a vedie aktualizovaný zoznam databáz štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov prevádzkovaných tretími stranami, ktorým vydala kladný posudok. Uvedený aktualizovaný zoznam sa zverejní na webovom sídle určenom na tento účel.
3. Povinnosť technickej kontroly kvality stanovená v odseku 1 sa uplatňuje od 3. decembra 2031. Kladný posudok podľa odseku 2 je platný dva roky.
4. Komisia najneskôr 2. júna 2030 prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podrobné pravidlá a podmienky vykonávania technickej kontroly kvality uvedenej v odseku 1 tohto článku a podmienky vydania kladného posudku podľa odseku 2 tohto článku. Vo vykonávacích aktoch sa stanoví časový rámec, v ktorom sa majú vykonať technické kontroly kvality. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 18 ods. 2.

Článok 7

Centrálna databáza Únie so štandardnými hodnotami emisných faktorov skleníkových plynov

1. Komisia s technickou pomocou Európskej environmentálnej agentúry a v prípade potreby s dodatočnými a dobrovoľnými príspevkami členských štátov, relevantných zainteresovaných strán a iných odvetvových orgánov Únie do 2. júna 2028 zriadi centrálnu databázu Únie. Komisia sa do centrálnej databázy Únie usiluje zahrnúť štandardné hodnoty emisných faktorov skleníkových plynov pre energetické nosiče v doprave, ktoré sa zvyčajne používajú v Únii, v niektorých alebo vo všetkých členských štátoch.
2. Komisia pri vypracúvaní štandardných hodnôt emisných faktorov skleníkových plynov uplatňuje prístup založený na polohe stanovený v spoločnej metodike uvedenej v článku 3 ods. 1 a vo vhodných prípadoch zohľadňuje jedinečné vlastnosti rôznych členských štátov.

Komisia bez toho, aby bol dotknutý prvý pododsek tohto odseku, zohľadňuje emisné faktory skleníkových plynov, ktoré boli stanovené v súlade so smernicou (EÚ) 2018/2001.

3. Centrálna databáza Únie vo vhodných prípadoch obsahuje dostupné štandardné hodnoty emisných faktorov skleníkových plynov schválené Úniou alebo v záujme Únie na medzinárodnej úrovni.
4. Komisia s technickou pomocou Európskej environmentálnej agentúry zabezpečí údržbu, pravidelnú aktualizáciu a kontinuálny vývoj a primeranú úroveň zabezpečenia centrálnej databázy Únie podľa odseku 1 tohto článku, pričom zohľadní potrebu zosúladiť ktorúkoľvek časť s normou uvedenou v článku 3 ods. 1, vývoj najmodernejších technológií v odvetví dopravy a akékoľvek nové metodické prístupy k výpočtu emisií skleníkových plynov. Komisia zabezpečuje súlad a konzistentnosť centrálnej databázy Únie s existujúcimi právnymi aktmi Únie.

Komisia pri každej aktualizácii štandardných hodnôt emisných faktorov skleníkových plynov uvedených v centrálnej databáze Únie bez zbytočného odkladu zabezpečí, aby sa aktualizované hodnoty zverejnili. Dopravné a uzlové subjekty a sprostredkovatelia údajov začnú používať najnovšie dostupné údaje na výpočet a zverejnenie informácií o svojich emisiách skleníkových plynov do 18 mesiacov odo dňa zverejnenia aktualizácie.

Povinnosť používať aktualizované štandardné hodnoty uvedená v druhom pododseku sa vzťahuje len na nové výstupné údaje, ktoré sa majú vypočítať a zverejniť po aktualizácii, bez toho, aby sa vyžadovala spätná revízia už uverejnených informácií.

5. Prístup verejnosti do centrálnej databázy Únie s cieľom nahliadnuť do štandardných hodnôt emisných faktorov skleníkových plynov energetických nosičov v doprave alebo ich použitia musí byť bezplatný a musí sa poskytnúť vo všetkých úradných jazykoch inštitúcií Únie.

Článok 8

Výpočtový nástroj EÚ

1. Komisia do 2. júna 2030 prijme vykonávacie akty s cieľom zabezpečiť, aby sa prevádzkovateľom dopravy verejne prístupní používatelia ústretový, bezplatný, zjednodušený výpočtový nástroj EÚ, ktorý uľahčuje výpočty založené na primárnych údajoch a umožňuje používanie štandardných hodnôt intenzity emisií skleníkových plynov, ak sú k dispozícii a sú relevantné, a štandardných hodnôt emisných faktorov skleníkových plynov v súlade s článkom 4 ods. 3 písm. a) a b), a bol navrhnutý tak, aby bol pomôckou najmä pre mikro, malých a stredných prevádzkovateľov dopravy. Uvedený výpočtový nástroj EÚ sa pravidelne aktualizuje. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 18 ods. 2.

2. Ak prevádzkovatelia dopravy používajú na stanovenie výstupných údajov výpočtový nástroj EÚ, na posúdenie správnosti vykonaného výpočtu, ako sa uvádza v článku 13 ods. 2 písm. c), sa nevyžaduje overenie uvedené v článku 12 ods. 1.

3. S cieľom podporiť rozsiahle uplatňovanie normy EN ISO prevádzkovateľmi dopravy, a najmä MSP, sa k výpočtovému nástroju EÚ pripojí príručka, ktorá je pomôckou pre MSP pri vykonávaní tohto nariadenia a poskytuje jasné vysvetlenie, ako využívať funkcie výpočtového nástroja EÚ. Uvedená príručka musí byť k dispozícii vo všetkých úradných jazykoch inštitúcií Únie.

KAPITOLA IV

VÝSTUPNÉ ÚDAJE A TRANSPARENTNOSŤ

Článok 9

Stanovenie výstupných údajov o emisiách skleníkových plynov z dopravnej služby

1. Výstupné údaje sa stanovujú pomocou spoločnej metodiky a vstupných údajov v súlade s článkami 3 až 7.

2. Výstupné údaje sa môžu stanoviť použitím výpočtových nástrojov. Externé výpočtové nástroje musia spĺňať požiadavky stanovené v článku 11.

3. Výstupné údaje musia prinajmenšom obsahovať celkovú hmotnosť ekvivalentu oxidu uhličitého (CO₂e) na dopravnú službu a vo vzťahu k druhu dotknutej dopravnej služby aspoň jeden z týchto spoločných parametrov:

- a) v prípade nákladnej dopravy hmotnosť CO₂e na tonokilometer alebo ekvivalentné jednotky;
- b) v prípade priepustnosti uzla nákladnej dopravy hmotnosť CO₂e na tonu alebo ekvivalentné jednotky;
- c) v prípade osobnej dopravy hmotnosť CO₂e na osobokilometer alebo ekvivalentné jednotky;
- d) v prípade priepustnosti uzla osobnej dopravy hmotnosť CO₂e na osobu alebo ekvivalentné jednotky.

4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom doplniť toto nariadenie doplnením zoznamu spoločných parametrov pre výstupné údaje uvedeného v odseku 3 tohto článku.

Článok 10

Komunikácia a transparentnosť

1. Dopravné a uzlové subjekty a sprostredkovatelia údajov zverejňujú výstupné údaje jasným a jednoznačným spôsobom vždy, keď je to možné, pred poskytnutím dopravnej služby alebo uzavretím zmluvy o preprave. Dopravné a uzlové subjekty a sprostredkovatelia údajov uvedú pri zverejnení výstupných údajov v sprievodnom oznámení vyhlásenie „Emisie skleníkových plynov vypočítané v súlade s nariadením (EÚ) 2026/1030“ aspoň v jednom z úradných jazykov inštitúcií Únie, a ak je to možné, aj v úradnom jazyku členského štátu, na území ktorého sa služba poskytuje.

2. Dopravné a uzlové subjekty a sprostredkovatelia údajov sa môžu rozhodnúť viditeľne zobraziť tieto informácie:

- a) či ich údaje podliehajú overeniu uvedenému v článku 12 ods. 1;
- b) či pri výpočtoch výstupných údajov použili výlučne primárne údaje;
- c) či použili výpočtový nástroj EÚ uvedený v článku 8.

3. Ak výstupné údaje získava a zverejňuje sprostredkovateľ údajov, ktorý emisie nevypočítava na základe samostatných dohôd, uplatňuje sa odsek 1 tohto článku a článok 9 ods. 3. Pri zverejňovaní výstupných údajov sprostredkovateľ údajov uvedie odkaz na zdroj týchto výstupných údajov.

4. Ak sa používajú primárne údaje, dopravné a uzlové subjekty a sprostredkovatelia údajov sú oprávnené oznámiť túto skutočnosť každej tretej strane, ak bolo použitie primárnych údajov potvrdené overením v súlade s článkami 12 a 13.

5. Dopravné a uzlové subjekty a sprostredkovatelia údajov, ktorí vypočítavajú emisie skleníkových plynov, musia byť schopní poskytnúť dôkazy o tom, ako boli určené výstupné údaje. Uvedené dôkazy sa poskytujú v súlade so spoločnou metódikou uvedenou v článku 3 ods. 1 a:

- a) slúžia ako základ pre overovanie vykonané v súlade s článkami 12 a 13;
- b) prístupnia sa na žiadosť príslušného orgánu určeného podľa práva Únie alebo vnútroštátneho práva alebo na žiadosť inej tretej strany, pokiaľ sa uplatňujú samostatné právne alebo zmluvné záväzky;
- c) ak sa overovanie vykonáva v súlade s článkami 12 a 13, obsahujú odkaz na dôkaz o zhode uvedený v článku 13 ods. 6 a kontaktné údaje orgánu posudzovania zhody, ktorý tento dôkaz o zhode vypracoval;

d) ak sa výstupné údaje stanovujú pomocou externého výpočtového nástroja uvedeného v článku 9 ods. 2, obsahujú odkaz na uvedený výpočtový nástroj.

6. Výstupné údaje a dôkazy uvedené v odseku 5 sa uvádzajú jasným a jednoznačným spôsobom aspoň v jednom z úradných jazykov inštitúcií Únie. Ak je to možné, sprístupnia sa vo forme webového odkazu, QR kódu alebo rovnocenným spôsobom.

7. Osobné údaje sa spracúvajú v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679⁽²⁰⁾.

8. 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 na zabezpečenie toho, aby sa k takýmto výstupným údajom a dôkazom mohlo pristupovať a aby sa mohli spracúvať a zverejňovať len s povolením.

KAPITOLA V

DOPLNKOVÉ OPATRENIA

Článok 11

Osvedčovanie externých výpočtových nástrojov

1. Externé výpočtové nástroje osvedčuje orgán posudzovania zhody uvedený v článku 14.

2. Vývojári externých výpočtových nástrojov predložia žiadosť orgánu posudzovania zhody uvedenému v článku 14, ktorý posúdi súlad externého výpočtového nástroja s požiadavkami stanovenými v článkoch 3 až 9. Orgán posudzovania zhody v prípade kladného posúdenia vydá osvedčenie o zhode externého výpočtového nástroja s týmto nariadením. Osvedčenie je platné dva roky. V prípade negatívneho posúdenia poskytne orgán posudzovania zhody žiadateľovi dôvody negatívneho posúdenia.

3. Orgán posudzovania zhody vedie aktualizovaný zoznam externých výpočtových nástrojov, ktoré osvedčil, a externých výpočtových nástrojov, ktorým osvedčenie odňal alebo obmedzil či pozastavil platnosť. Uvedený zoznam zverejní na svojom webovom sídle a bezodkladne oznámi adresu tohto webového sídla Komisii.

4. Komisia na svojom oficiálnom webovom sídle uverejní ľahko prístupný zoznam všetkých externých výpočtových nástrojov, ktoré boli osvedčené v súlade s odsekmi 1 a 2, ako aj odkaz na webové sídla uvedené v odseku 3.

5. Komisia prijme vykonávacie akty stanovujúce pravidlá osvedčovania externých výpočtových nástrojov a súvisiaceho osvedčenia o zhode vrátane pravidiel týkajúcich sa obmedzenia osvedčenia, obnovenia, pozastavenia jeho platnosti a jeho odňatia. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 18 ods. 2.

⁽²⁰⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

KAPITOLA VI

OVEROVANIE ÚDAJOV O EMISIÁCH SKLENÍKOVÝCH PLYNOV A VÝPOČTOV

Článok 12

Rozsah overovania

1. Súlad výstupných údajov uvedených v článku 9 s požiadavkami stanovenými v článkoch 3 až 9 overuje orgán posudzovania zhody uvedený v článku 14.
2. Odsek 1 sa uplatňuje na dopravné a uzlové subjekty a sprostredkovateľov údajov, ktorí vypočítavajú emisie, s výnimkou MSP. MSP sa môžu podrobiť overeniu podľa tohto nariadenia, keď o to požiadajú.

Článok 13

Overovacie činnosti

1. Orgán posudzovania zhody uvedený v článku 14 overuje spoľahlivosť, dôveryhodnosť, dodržiavanie metodiky a presnosť výstupných údajov zverejnených dopravnými a uzlovými subjektmi a sprostredkovateľmi údajov, ktorí vypočítavajú emisie.
2. Orgán posudzovania zhody overuje súlad zverejnených výstupných údajov s požiadavkami stanovenými v článkoch 3 až 9, pričom vychádza z dôkazov uvedených v článku 10 ods. 5. Overuje sa:
 - a) použitá metodika výpočtu;
 - b) zdroje vstupných údajov použitých na výpočet;
 - c) správnosť vykonaného výpočtu;
 - d) použité spoločné parametre.
3. Ak sa používajú externé výpočtové nástroje, orgán posudzovania zhody zohľadní ich príslušné osvedčenia o zhode uvedené v článku 11 ods. 2.
4. Ak sa pri overovaní zistia nesprávne výpočty alebo nesúlad s článkami 3 až 9, orgán posudzovania zhody o tom bez zbytočného odkladu informuje dotknuté dopravné a uzlové subjekty a sprostredkovateľov údajov. Uvedené dopravné a uzlové subjekty a sprostredkovatelia údajov následne opravia výpočet alebo napravia všetky nezrovnalosti, aby umožnili dokončenie overovania.
5. Dopravné a uzlové subjekty a sprostredkovatelia údajov poskytnú orgánu posudzovania zhody akékoľvek ďalšie informácie, ktoré mu umožnia vykonať overenie. Orgán posudzovania zhody môže počas overovania vykonať kontroly, aby určil spoľahlivosť údajov a výpočtov.
6. Orgán posudzovania zhody po dokončení overovania vo vhodných prípadoch vypracuje dôkaz o zhode, ktorým potvrdí, že výstupné údaje sú v súlade s príslušnými požiadavkami stanovenými v tomto nariadení, pričom uvedie, či dopravné a uzlové subjekty a sprostredkovatelia údajov používajú primárne údaje.
7. Dotknutý orgán posudzovania zhody vypracuje a vedie aktualizovaný zoznam dopravných a uzlových subjektov a sprostredkovateľov údajov, ktorí sa podrobili overovaniu podľa tohto článku. Orgán posudzovania zhody oznámi Komisii uvedený zoznam každý rok do 31. marca.

8. V prípadoch, keď sa výstupné údaje už overili podľa iných právnych aktov Únie, ktorými sa stanovujú osobitné pravidlá pre overenie výstupných údajov a zabezpečí súlad s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení, takéto výstupné údaje sa považujú za overené podľa tohto článku.

9. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podrobné pravidlá overovania výstupných údajov, primeraná frekvencia tohto overovania a súvisiaci dôkaz o zhode. Uvedené pravidlá zahŕňajú ustanovenia týkajúce sa dôkazov uvedených v článku 10 ods. 5 a komunikačných práv súvisiacich s používaním primárnych údajov uvedených v článku 10 ods. 4. Pri stanovovaní týchto pravidiel Komisia náležite zohľadní objektívne kritériá vrátane povahy a rozsahu dotknutej dopravnej služby, relatívneho rizika nesúladu a potreby vyhnúť sa neprimeranému administratívne zaťaženiu. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 18 ods. 2.

KAPITOLA VII

AKREDITÁCIA

Článok 14

Orgány posudzovania zhody

1. Orgány posudzovania zhody musia byť akreditované na vykonávanie osvedčovacích alebo overovacích činností uvedených v článkoch 11, 12 a 13.
2. Orgán posudzovania zhody musí byť nezávislý od dopravných a uzlových subjektov a od sprostredkovateľov údajov, ktorí žiadajú o osvedčovacie alebo overovacie činnosti uvedené v článkoch 11, 12 a 13.
3. Orgán posudzovania zhody, jeho vrcholový manažment a zamestnanci zodpovední za vykonávanie osvedčovacích alebo overovacích činností sa nesmú podieľať na žiadnej činnosti, ktorá môže ovplyvniť nezávislosť ich úsudku alebo bezúhonnosť v súvislosti s osvedčovacími alebo overovacími činnosťami.
4. Orgán posudzovania zhody a jeho zamestnanci vykonávajú osvedčovacie alebo overovacie činnosti na najvyššej úrovni profesijnej bezúhonnosti a vyžadovanej technickej odbornej spôsobilosti a nesmú byť vystavení žiadnym tlakom ani stimulom, najmä finančným, ktoré by mohli ovplyvniť ich úsudok alebo výsledky uvedených 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 osvedčovacích alebo overovacích činností, na ktoré bol akreditovaný.
6. Zamestnanci orgánu posudzovania zhody musia dodržiavať služobné tajomstvo v súvislosti so všetkými informáciami získanými pri vykonávaní osvedčovacích alebo overovacích činností.
7. Ak orgán posudzovania zhody zadáva subdodávateľom osobitné činnosti spojené s osvedčovaním alebo overovaním alebo využíva dcérsku spoločnosť, preberá na seba plnú zodpovednosť za činnosti vykonávané subdodávateľmi a dcérskymi spoločnosťami bez ohľadu na to, kde sú tieto činnosti vykonávané, 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 tohto nariadenia akredituje vnútroštátny akreditačný orgán podľa nariadenia (ES) č. 765/2008.

2. Každý členský štát určí orgán, ktorý vedie aktualizovaný zoznam akreditovaných orgánov posudzovania zhody. Uvedené určené vnútroštátne orgány zverejnia uvedený zoznam na oficiálnom webovom sídle štátnej správy. Členský štát môže rozhodnúť, že túto povinnosť má plniť vnútroštátny akreditačný orgán uvedený v odseku 1.
3. Vnútroštátny akreditačný orgán uvedený v odseku 1 každý rok do 31. marca oznámi Komisii zoznam akreditovaných orgánov posudzovania zhody spolu so všetkými relevantnými kontaktnými údajmi.
4. Ak sa v tomto nariadení nestanovujú osobitné ustanovenia týkajúce sa akreditácie orgánov posudzovania zhody, uplatňuje sa nariadenie (ES) č. 765/2008.
5. Komisia je bez toho, aby bol dotknutý článok 16, splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom doplniť toto nariadenie stanovením ďalších metód a kritérií pre akreditáciu orgánov posudzovania zhody.

Článok 16

Overovanie podľa iných právnych aktov Únie vrátane právnych aktov z odvetví námornej dopravy a letectva

1. Overovatelia akreditovaní podľa článku 16 nariadenia (EÚ) 2015/757 a delegovaných aktov prijatých na jeho základe alebo podľa článku 14 nariadenia (EÚ) 2023/1805 a delegovaných aktov prijatých na jeho základe môžu vykonávať overovacie činnosti orgánov posudzovania zhody podľa článku 13 tohto nariadenia. Uvedení overovatelia sa považujú za akreditovaných podľa článkov 14 a 15 tohto nariadenia na vykonávanie overovacích činností v odvetví námornej dopravy.
2. Overovatelia akreditovaní podľa článku 15 smernice 2003/87/ES a vykonávacích aktov prijatých na jej základe môžu vykonávať overovacie činnosti orgánov posudzovania zhody podľa článku 13 tohto nariadenia. Uvedení overovatelia sa považujú za akreditovaných podľa článkov 14 a 15 tohto nariadenia na vykonávanie overovacích činností v odvetví letectva.
3. Overovatelia uvedení v odsekoch 1 a 2 tohto článku informujú orgán uvedený v článku 15 ods. 2 o svojom zámere vykonávať overovacie činnosti orgánov posudzovania zhody podľa tohto nariadenia pred tým, ako vykonajú svoje prvé overovanie podľa tohto nariadenia.

KAPITOLA VIII

DELEGOVANÉ A VYKONÁVACIE AKTY

Článok 17

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 3 ods. 4, článku 9 ods. 4 a článku 15 ods. 5 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od 1. júna 2026.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 3 ods. 4, článku 9 ods. 4 a článku 15 ods. 5 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 expertmi 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 3 ods. 4, článku 9 ods. 4 alebo článku 15 ods. 5 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 18

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom 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 19

Hodnotenie a správa

Komisia do 3. decembra 2034 vykoná hodnotenie tohto nariadenia z hľadiska cieľa, ktorý sa ním má dosiahnuť, a predloží správu o hlavných zisteniach Európskemu parlamentu a Rade.

Správa uvedená v prvom pododseku musí obsahovať:

- a) analýzu dôsledkov pre dopravné a uzlové subjekty a sprostredkovateľov údajov, pokiaľ ide o administratívne náklady súvisiace s vykonávaním tohto nariadenia;
- b) posúdenie toho, ako ďalej stimulovať využívanie primárnych údajov;
- c) analýzu účinkov povinnej požiadavky kvantifikovať a zverejňovať emisie skleníkových plynov v súlade s týmto nariadením, ako sa vzťahuje na dopravné a uzlové subjekty;
- d) posúdenie uskutočniteľnosti započítavania znečistenia ovzdušia spôsobeného dopravnými službami;
- e) posúdenie opatrení prijatých na zabezpečenie toho, aby bolo toto nariadenie v plnej miere prístupné;
- f) analýzu toho, ako sprostredkovatelia údajov zverejňujú výstupné údaje podľa tohto nariadenia, a možných účinkov tohto zverejňovania na rozhodnutia verejných subjektov, podnikov a spotrebiteľov;
- g) posúdenie uskutočniteľnosti doplnenia spoločnej metodiky, aby zohľadňovala aj emisie skleníkových plynov súvisiace s výrobou, údržbou a zneškodňovaním vozidiel; takéto posúdenie zahŕňa správu o pokroku dosiahnutom v rámci Medzinárodnej organizácie pre normalizáciu pri vypracúvaní celosvetovo uznávanej normy založenej na emisiách počas životného cyklu.

Článok 20

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
2. Uplatňuje sa od 2. decembra 2030.

Článok 3 ods. 4, 5 a 6, článok 5 ods. 1, článok 6 ods. 4, článok 7 ods. 1, článok 8 ods. 1 a 3, článok 9 ods. 4, článok 11 ods. 5, článok 13 ods. 9 a článok 15 ods. 5 sa však uplatňujú odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

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

V Štrasburgu 29. apríla 2026

Za Európsky parlament
predsedníčka
R. METSOLA

Za Radu
predsedníčka
M. RAOUNA