Evropský parlament
2019-2024

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin
Výbor pro dopravu a cestovní ruch

2023/0266(COD)

18.1.2024

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY 17 - 119

Návrh zprávy
Pascal Canfin, Barbara Thaler
(PE757.207v01-00)

Započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb

Návrh nařízení
(COM(2023)0441 – C9-0305/2023 – 2023/0266(COD))

Pozměňovací návrh 17
Marian-Jean Marinescu

Návrh nařízení
–

Návrh na zamítnutí

Evropský parlament zamítá návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb.

Or. en

Pozměňovací návrh 18
Silvia Modig, Elena Kountoura

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(1) Podpora úsilí o lepší udržitelnost a účinnost dopravního systému Unie je nezbytným předpokladem pro ***udržení*** stabilní cesty ***k dosažení klimatické neutrality*** do roku 2050, přičemž je ***zároveň*** třeba náležitě zohlednit potřebu ***zachovat trvalý růst a*** konkurenceschopnost evropského ***odvětví***.	(1) Podpora úsilí o lepší udržitelnost a účinnost dopravního systému Unie je nezbytným předpokladem pro ***zachování*** stabilní cesty ***ke klimatické neutralitě nejpozději*** do roku 2050, přičemž je třeba náležitě zohlednit potřebu ***zajistit spravedlivou a inkluzivní transformaci, usilovat o růst v mezích možností naší planety a posílit*** konkurenceschopnost evropského ***průmyslu***.

Or. en

Pozměňovací návrh 19
Silvia Modig, Elena Kountoura

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(2) Započítávání emisí skleníkových plynů se používá v různých hospodářských	(2) Započítávání emisí skleníkových plynů se používá v různých hospodářských

odvětvích – včetně dopravy – ke kvantifikaci údajů o emisích skleníkových plynů z konkrétních aktivit podniků a jednotlivců. Lepší informace o výkonnosti dopravních služeb jsou účinným nástrojem, který ***uživatele dopravy*** motivuje k udržitelnějšímu výběru a ovlivňuje podnikatelská rozhodnutí organizátorů a provozovatelů dopravy. Spolehlivé a srovnatelné údaje o emisích skleníkových plynů jsou základním požadovaným předpokladem pro vytvoření této motivace, a tím i pro stimulaci změny chování spotřebitelů i podniků, pro přispění k cílům Zelené dohody pro Evropu[52]týkajícím se dopravy a k cílům evropského právního rámce pro klima.

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*** 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 ***podporu nižší uhlíkové stopy při zadávání veřejných zakázek a pro*** stimulaci změny chování spotřebitelů i podniků, pro přispění k cílům Zelené dohody pro Evropu[52] týkajícím se dopravy a k cílům evropského právního rámce pro klima.

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

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

Or. en

Pozměňovací návrh 20
Nicola Danti

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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	(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.	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 byrokratickou zátěží.***
	Or. en

Pozměňovací návrh 21
Aurélia Beigneux

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(4) Evropská komise v roce 2011 přijala Bílou knihu o dopravě[53], 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.	(4) Evropská komise v roce 2011 přijala Bílou knihu o dopravě[53], 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. ***Tento akční program musí být revidován a pozměněn tak, aby zohledňoval hospodářské důsledky zdravotní krize způsobené pandemií COVID-19, která měla značný dopad na odvětví dopravy a cestovního ruchu: tato odvětví, která se stěží vrátila na úroveň své činnosti před zdravotní krizí, se velmi rychle začala potýkat s bezprecedentním nárůstem cen energií od začátku války na Ukrajině a nyní musí samofinancovat svou energetickou transformaci, aby splnila závazné cíle v oblasti dekarbonizace stanovené v Zelené dohodě pro Evropu.***
[53] BÍLÁ KNIHA Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného	[53] BÍLÁ KNIHA Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného

dopravního systému účinně využívajícího zdroje; KOM(2011) 0144 v konečném znění.	dopravního systému účinně využívajícího zdroje; KOM(2011) 0144 v konečném znění.

Or. fr

Odůvodnění

Potřeby v oblasti mobility v EU samozřejmě výrazně vzrostly od roku 2011 a nedávné environmentální povinnosti v oblasti dekarbonizace jen ještě více zhoršily regulační zátěž, které čelí dopravní podniky: akční program v oblasti dopravy, který je uveden v bílé knize, proto musí být aktualizován, má-li držet krok se skutečnými problémy, jimž čelí odvětví dopravy a cestovního ruchu v posledních 3 letech.

Pozměňovací návrh 22
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(5) Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu z prosince 2020[54]odkazuje na pobídky pro výběr nejudržitelnějších možností dopravy v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi nimi. Mezi uvedené pobídky patří vytvoření evropského rámce pro harmonizované měření emisí skleníkových plynů z dopravy a logistiky na základě celosvětově uznávaných norem, což by pak mohlo podnikům a koncovým uživatelům poskytovat odhad uhlíkové stopy jejich volby a zvýšit poptávku konečných uživatelů a spotřebitelů po volbě udržitelnějších řešení v oblasti dopravy a mobility a zároveň se vyhnout lakování nazeleno („greenwashing“).	(5) Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu z prosince 2020[54] odkazuje na pobídky pro výběr nejudržitelnějších možností dopravy v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi nimi***, se silným důrazem na přechod na železniční dopravu pro cestující i nákladní dopravu, včetně konkrétních cílů pro oba druhy dopravy, jako konkrétní příspěvek k úloze odvětví dopravy při dosahování závazného cíle podle práva Unie stanoveného v nařízení (EU) 2021/1119, jímž je snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů v Unii alespoň o 55 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990 a dosáhnout klimatické neutrality v celém hospodářství nejpozději do roku 2050***. 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“).
[54] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů; Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti; COM(2020) 789 final**.**	[54] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů; Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti; COM(2020) 789 final

Or. en

Pozměňovací návrh 23
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(5a) Většina skleníkových plynů souvisejících s dopravou a logistikou je emitována během provozu vozidla, výroby nosiče energie a výroby vozidla.

Or. en

Pozměňovací návrh 24
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(5b) Emise skleníkových plynů z výroby, údržby a likvidace vozidel významně přispívají k celkovým emisím během životního cyklu vozidla.

Or. en

Pozměňovací návrh 25
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(5c) Započítání emisí z výstavby a demontáže infrastruktury pro výrobu energie související s obnovitelnými energiemi, jako jsou solární články, výroba a výstavba větrných elektráren a vodní elektrárny, je nezbytné k tomu, aby bylo možné spravedlivě porovnat všechny nosiče energie z obnovitelných zdrojů.

Or. en

Pozměňovací návrh 26
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5 d (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(5d) Doplnění příspěvku emisí z výstavby a demontáže infrastruktury k výrobě energie z fosilních paliv, obnovitelných zdrojů energie nebo jaderné energie je důležité pro holistické srovnání všech dostupných nosičů energie pro dopravní operace.

Or. en

Pozměňovací návrh 27
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5 e (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(5e) Údaje o konstrukci vozidel nejsou od výrobců vozidel, zejména těch, kteří se nacházejí mimo Unii, snadno dostupné. Tato charakteristika je nicméně relevantní, neboť umožňuje zohlednit celé spektrum emisí souvisejících s dopravní činností a zároveň řešit únik uhlíku, pokud jde o výrobu vozidel.

Or. en

Pozměňovací návrh 28
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) Je proto vhodné stanovit harmonizovaná pravidla pro započítávání emisí skleníkových plynů ze služeb nákladní a osobní dopravy, aby bylo možné získat srovnatelné údaje o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb a aby se zabránilo zavádějícím informacím o výkonnosti dopravních služeb, které vyplývají z možnosti volby mezi různými metodami výpočtu emisí a vstupními údaji. Taková pravidla by měla zajistit rovné podmínky pro všechny druhy dopravy, segmenty a vnitrostátní sítě Unie. Měla by také přispět k vytvoření pobídek ke změně chování podniků a zákazníků s cílem snížit emise skleníkových plynů z dopravních služeb prostřednictvím zavádění a využívání srovnatelných a spolehlivých údajů o emisích skleníkových plynů.	(6) Je proto vhodné stanovit harmonizovaná pravidla pro započítávání emisí skleníkových plynů ze služeb nákladní a osobní dopravy, aby bylo možné získat srovnatelné údaje o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb a aby se zabránilo zavádějícím informacím o výkonnosti dopravních služeb, které vyplývají z možnosti volby mezi různými metodami výpočtu emisí a vstupními údaji. Taková pravidla by měla zajistit rovné podmínky pro všechny druhy dopravy, segmenty a vnitrostátní sítě Unie. Měla by také přispět k vytvoření pobídek ke změně chování podniků a zákazníků s cílem snížit emise skleníkových plynů z dopravních služeb prostřednictvím zavádění a využívání srovnatelných a spolehlivých údajů o emisích skleníkových plynů. ***Jediným způsobem, jak tyto požadavky splnit, je použití metodiky pro výpočet emisí skleníkových plynů během celého***

životního cyklu.

Or. en

Pozměňovací návrh 29
Silvia Modig, Elena Kountoura

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) Je proto vhodné stanovit harmonizovaná pravidla pro započítávání emisí skleníkových plynů ze služeb nákladní a osobní dopravy, aby bylo možné získat srovnatelné údaje o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb a aby se zabránilo zavádějícím informacím o výkonnosti dopravních služeb, které vyplývají z možnosti volby mezi různými metodami výpočtu emisí a vstupními údaji. Taková pravidla by měla zajistit rovné podmínky pro všechny druhy dopravy, segmenty a vnitrostátní sítě Unie. Měla by také přispět k vytvoření pobídek ke změně chování ***podniků a zákazníků*** s cílem snížit emise skleníkových plynů z dopravních služeb prostřednictvím zavádění a využívání srovnatelných a spolehlivých údajů o emisích skleníkových plynů.	(6) Je proto vhodné stanovit harmonizovaná pravidla pro započítávání emisí skleníkových plynů ze služeb nákladní a osobní dopravy, aby bylo možné získat srovnatelné údaje o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb a aby se zabránilo zavádějícím informacím o výkonnosti dopravních služeb, které vyplývají z možnosti volby mezi různými metodami výpočtu emisí a vstupními údaji. Taková pravidla by měla zajistit rovné podmínky pro všechny druhy dopravy, segmenty a vnitrostátní sítě Unie. Měla by také přispět k vytvoření pobídek ke změně chování ***mezi veřejnými orgány, podniky a dalšími zákazníky*** s cílem snížit emise skleníkových plynů z dopravních služeb***, zejména pokud jsou nákupy zcela nebo částečně prováděny z veřejných prostředků, a to*** prostřednictvím zavádění a využívání srovnatelných a spolehlivých údajů o emisích skleníkových plynů.

Or. en

Pozměňovací návrh 30
Caroline Nagtegaal

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) Je proto vhodné stanovit	(6) Je proto vhodné stanovit

harmonizovaná pravidla pro započítávání emisí skleníkových plynů ze služeb nákladní a osobní dopravy, aby bylo možné získat srovnatelné údaje o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb a aby se zabránilo zavádějícím informacím o výkonnosti dopravních služeb, které vyplývají z možnosti volby mezi různými metodami výpočtu emisí a vstupními údaji. ***Taková*** pravidla by měla zajistit rovné podmínky pro ***všechny*** druhy dopravy, segmenty a ***vnitrostátní sítě*** Unie. Měla by také přispět k vytvoření pobídek ke změně chování podniků a zákazníků s cílem snížit emise skleníkových plynů z dopravních služeb prostřednictvím zavádění a využívání srovnatelných a spolehlivých údajů o emisích skleníkových plynů.

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. ***Tato*** pravidla by měla zajistit rovné podmínky pro ***dopravní subjekty EU a dopravní subjekty ze třetích zemí, mezi*** druhy dopravy, segmenty a ***vnitrostátními sítěmi*** Unie. Měla by také přispět k vytvoření pobídek ke změně chování podniků a zákazníků s cílem snížit emise skleníkových plynů z dopravních služeb prostřednictvím zavádění a využívání srovnatelných a spolehlivých údajů o emisích skleníkových plynů.

Or. en

Pozměňovací návrh 31
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(6a) Zákazníci by měli mít možnost činit informovaná rozhodnutí. Proto by měly být před zakoupením služby nebo uzavřením smlouvy poskytnuty spolehlivé údaje o očekávaných emisích pro každou dopravní službu, a to na základě předchozích výstupních údajů z rovnocenných služeb. To má zásadní význam pro osobní dopravu a doručovací služby, ale také pro logistické operace podniků v jejich úsilí o snížení jejich uhlíkové stopy. Aby to bylo možné, tento celkový cíl by měl převážit v souvislosti se zajištěním hladkého sdílení údajů v celém dopravním řetězci, přičemž elektronické informace o nákladní dopravě (eFTI) by se mohly stát užitečným nástrojem pro

nákladní dopravu, a umožnit tak využití plného potenciálu kombinované dopravy ke snížení emisí. Přístup k údajům o konečných emisích po poskytnutí služby je rovněž žádoucí, zejména v oblasti nákladní dopravy, s cílem umožnit přesné započítávání emisí dotčených podniků.

Or. en

Pozměňovací návrh 32
Pascal Canfin

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(6a) Na podporu přechodu k dekarbonizované mobilitě by digitální služby mobility zaměřené na usnadnění multimodálního cestování prostřednictvím dopravních služeb, vozidel, jízdních kol, zařízení pro osobní mobilitu nebo chůze měly uživatelům poskytovat informace o množství skleníkových plynů emitovaných druhem (či druhy) dopravy použitým pro každou navrhovanou trasu. Tyto digitální služby by měly zdůraznit návrhy tras s nejnižším dopadem, pokud jde o emise skleníkových plynů.

Or. en

Pozměňovací návrh 33
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(6a) Aby mohly společnosti, zákazníci a jednotlivci porovnávat různé druhy dopravy podle svých příslušných emisí

skleníkových plynů, měla by Komise vypracovat metodiku, která umožní zahrnout emise skleníkových plynů z konstrukce, údržby a likvidace vozidel do roku 2028.

Or. en

Pozměňovací návrh 34
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(6b) Vzhledem k rozsahu klimatické krize a obrovskému potenciálu odvětví dopravy přispět k jejímu řešení by všechny subjekty poskytující dopravní služby na území Unie měly být nakonec povinny vypočítat emise skleníkových plynů z těchto služeb a zpřístupnit údaje spotřebitelům a konečným uživatelům s cílem usnadnit informovaná rozhodnutí. Aby měli provozovatelé dostatek času na přizpůsobení se, řídí se toto nařízení postupem založeným na postupném zavádění, které začíná na dobrovolném základě a stane se povinným až po uplynutí určitého období. To je obzvláště důležité pro zajištění rovných podmínek a zohlednění potřeb mikropodniků a malých a středních podniků (dále jen „MSP“) uvedených v doporučení Komise 2003/361/ES.

Or. en

Pozměňovací návrh 35
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Massimiliano Salini

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Toto nařízení by mělo poskytnout referenční rámec pro další opatření ke snižování emisí, která mohou být dále přijata orgány veřejné správy a odvětvím, včetně případů, kdy se v dopravních smlouvách stanoví doložky o transparentnosti týkající se skleníkových plynů, kdy se cestujícím nebo zákazníkům poskytují informace o emisích skleníkových plynů při cestování nebo u variant dodání nebo kdy se stanoví kritéria v oblasti klimatu pro postupy zelených veřejných zakázek.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 36
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Toto nařízení by mělo poskytnout referenční rámec pro další opatření ke snižování emisí, která mohou být dále přijata orgány veřejné správy a odvětvím, včetně případů, kdy se v dopravních smlouvách stanoví doložky o transparentnosti týkající se skleníkových plynů, kdy se cestujícím nebo zákazníkům poskytují informace o emisích skleníkových plynů při cestování nebo u variant dodání nebo kdy se stanoví kritéria v oblasti klimatu pro postupy zelených veřejných zakázek.	(7) Toto nařízení by mělo poskytnout referenční rámec pro další opatření ke snižování emisí, která mohou být dále přijata orgány veřejné správy a odvětvím, včetně případů, kdy se v dopravních smlouvách stanoví doložky o transparentnosti týkající se skleníkových plynů, kdy se cestujícím nebo zákazníkům poskytují informace o emisích skleníkových plynů při cestování nebo u variant dodání nebo kdy se stanoví kritéria v oblasti klimatu pro postupy zelených veřejných zakázek. ***V případě elektronického obchodování a doručování balíků by to umožnilo poskytnout spolu s aktuálními informacemi o odhadovaném datu dodání také související cenu a související emise každé možnosti.***

Or. en

Pozměňovací návrh 37
Pascal Canfin

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Toto nařízení by mělo poskytnout referenční rámec pro další opatření ke snižování emisí, která mohou být dále přijata orgány veřejné správy a odvětvím, včetně případů, kdy se v dopravních smlouvách stanoví doložky o transparentnosti týkající se skleníkových plynů, kdy se cestujícím nebo zákazníkům poskytují informace o emisích skleníkových plynů při cestování nebo u variant dodání nebo kdy se stanoví kritéria v oblasti klimatu pro postupy zelených veřejných zakázek.	(7) Toto nařízení by mělo poskytnout referenční rámec pro další opatření ke snižování emisí, která mohou být dále přijata orgány veřejné správy ***členských států*** 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***, přičemž se ve vnitrostátních právních předpisech zavede povinnost zveřejňovat emise skleníkových plynů způsobené dopravními službami,*** nebo kdy se stanoví kritéria v oblasti klimatu pro postupy zelených veřejných zakázek.

Or. en

Pozměňovací návrh 38
Andreas Glück, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Toto nařízení by mělo poskytnout referenční rámec pro další opatření ke snižování emisí, která mohou být dále přijata orgány veřejné správy a odvětvím, včetně případů, kdy se v dopravních smlouvách stanoví doložky o transparentnosti týkající se skleníkových plynů, kdy se cestujícím nebo zákazníkům poskytují informace o emisích skleníkových plynů při cestování nebo u variant dodání ***nebo kdy*** se stanoví kritéria v oblasti klimatu pro postupy zelených	(7) Toto nařízení by mělo poskytnout referenční rámec pro další opatření ke snižování emisí, která mohou být dále přijata orgány veřejné správy a odvětvím, včetně případů, kdy se v dopravních smlouvách stanoví doložky o transparentnosti týkající se skleníkových plynů, kdy se cestujícím nebo zákazníkům poskytují informace o emisích skleníkových plynů při cestování nebo u variant dodání***, zavede se systém certifikace pro udržitelná paliva nebo*** se

veřejných zakázek.	stanoví kritéria v oblasti klimatu pro postupy zelených veřejných zakázek.

Or. en

Pozměňovací návrh 39
Aurélia Beigneux

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Toto nařízení by ***mělo poskytnout referenční rámec pro další opatření ke snižování emisí, která mohou být dále přijata orgány veřejné správy a odvětvím, včetně případů, kdy se v dopravních smlouvách stanoví doložky*** o transparentnosti týkající se skleníkových plynů***, kdy se*** cestujícím nebo zákazníkům ***poskytují*** informace o emisích skleníkových plynů ***při cestování nebo u variant dodání nebo kdy se stanoví kritéria v oblasti klimatu*** pro postupy zelených veřejných zakázek.	(7) Toto nařízení by ***nemělo obsahovat ustanovení*** o transparentnosti týkající se ***emisí*** skleníkových plynů ***v přepravních smlouvách:*** cestujícím nebo zákazníkům ***by*** informace o emisích skleníkových plynů ***v souvislosti s možností přepravy nebo dodávek nebo stanovení kritérií souvisejících s klimatem*** pro postupy ***zadávání*** zelených veřejných zakázek ***měly být poskytovány pouze v případě, že si to dopravní podniky přejí***.

Or. fr

Odůvodnění

Ustanovení tohoto nařízení nesmějí skrytě vést ke vzniku nových smluvních závazků v souvislosti se smlouvami o přepravě: přepravní smlouva musí zůstat záležitostí dopravce a jeho zákazníka-nakládajícího subjektu (pokud se jedná o přepravu zboží) nebo jeho uživatelů (pokud se jedná o přepravu cestujících): dopravce musí mít i nadále volnost ve své obchodní a komunikační politice vůči svým zákazníkům.

Pozměňovací návrh 40
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) ***Navzdory přínosům plynoucím ze***	(8) ***Toto nařízení by se mělo vztahovat***

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.

na všechny subjekty nabízející dopravní služby***. Měly by vypočítat a zveřejnit*** informace o emisích skleníkových plynů ze služeb nákladní nebo osobní dopravy, které začínají na území Unie, ***projíždějí přes něj nebo končí na tomto území***. To tedy zahrnuje služby, jejichž místo původu nebo určení se nachází ve třetí zemi. ***Toto nařízení by se proto mělo vztahovat i na subjekty usazené ve třetí zemi, které provozují dopravní služby na území Unie.***

Or. en

Pozměňovací návrh 41
Silvia Modig, Elena Kountoura

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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.	(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. ***Budoucí vývoj a revize by měly mít za cíl rozšířit povinné uplatňování nařízení a zároveň zohlednit potřeby a***

omezení malých a středních podniků.

Or. en

Pozměňovací návrh 42
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas, Maria Grapini

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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.	(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 ***a které jsou provozovány subjekty usazenými ve třetích zemích, na něž se proto toto nařízení rovněž vztahuje***.

Or. en

Odůvodnění

Ačkoli oblast působnosti návrhu zahrnuje místa původu nebo místa určení nacházející se ve třetí zemi, není jasné, zda budou mít subjekty ze zemí mimo EU přístup a potřebné zdroje k úspěšnému výpočtu a zveřejnění informací o údajích o emisích skleníkových plynů.

Pozměňovací návrh 43
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Massimiliano Salini

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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.***	(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 ***a*** končí na území Unie, nebo jsou k tomu vázány jinými příslušnými legislativními a nelegislativními režimy.

Or. en

Pozměňovací návrh 44
Nicola Danti

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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.	(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 na něm činí přestávku***, nebo jsou k tomu vázány jinými příslušnými legislativními a

To tedy zahrnuje služby, jejichž místo původu nebo určení se nachází ve třetí zemi.	nelegislativními režimy. To tedy zahrnuje služby, jejichž místo původu nebo určení se nachází ve třetí zemi.

Or. en

Odůvodnění

Vložení formulace „činit přestávku“ má zabránit nerovné hospodářské soutěži ve prospěch dopravců ze třetích zemí nebo narušení rovných podmínek, které by podkopávalo konkurenceschopnost dopravních služeb z EU.

Pozměňovací návrh 45
Silvia Modig, Elena Kountoura

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(8a) Budoucí vývoj a revize tohoto nařízení by se měly zaměřit na zahrnutí látek znečišťujících ovzduší do oblasti působnosti. Odhaduje se, že znečištění ovzduší způsobilo v roce 2018 v EU-28 více než 300000 předčasných úmrtí[54a] a zároveň zhoršilo stávající nemoci a způsobilo nemoci nové. Odvětví dopravy významně přispívá ke znečištění ovzduší, zejména v městských oblastech. Zahrnutí látek znečišťujících ovzduší do oblasti působnosti toho nařízení by přispělo k vytvoření pobídek ke změně chování veřejných orgánů, podniků a dalších zákazníků s cílem snížit znečištění ovzduší pocházející z dopravních služeb, zejména pokud jsou nákupy zcela nebo částečně prováděny z veřejných prostředků, a to prostřednictvím zavádění a využívání srovnatelných a spolehlivých údajů.
	[54a] Evropská agentura pro životní prostředí, 2020: Air Quality in Europe – 2020 Report (Kvalita ovzduší v Evropě – zpráva za rok 2020).

Or. en

Pozměňovací návrh 46
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) ***Toto nařízení by se nemělo vztahovat na zprostředkovatele údajů, jako jsou ti, kteří nabízejí multimodální digitální*** služby ***v oblasti mobility, pokud*** přímo ***nevypočítávají*** informace o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb, ale ***pouze zveřejňují*** informace o ***uvedených*** emisích poskytnuté dotčeným subjektem nebo jinou příslušnou právnickou či fyzickou osobou. Zprostředkovatelé údajů by ***však*** měli být vázáni příslušnými pravidly týkajícími se sdělování a transparentnosti zveřejňovaných údajů o emisích skleníkových plynů, aby byla zajištěna srovnatelnost uvedených údajů na trhu.	(9) ***Zprostředkovatelé dat, jako jsou zprostředkovatelé nabízející multimodální digitální služby mobility, jakož i digitální navigační*** služby ***a služby plánování tras, nemohou*** přímo ***vypočítávat*** informace o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb, ale ***měli by zveřejňovat*** informace o ***těchto*** emisích poskytnuté dotčeným subjektem nebo jinou příslušnou právnickou či fyzickou osobou. Zprostředkovatelé údajů by ***proto*** měli být vázáni příslušnými pravidly týkajícími se sdělování a transparentnosti zveřejňovaných údajů o emisích skleníkových plynů, aby byla zajištěna srovnatelnost uvedených údajů na trhu***, a to napříč druhy dopravy. Mezi zprostředkovatele dat patří služby, které kombinují data poskytovaná různými dotčenými subjekty, například těmi, které nabízejí multimodální cesty nebo cesty sestávající z více úseků, za předpokladu, že žádným způsobem nemění původní data a původní data již byla certifikována podle tohoto nařízení***.

Or. en

Pozměňovací návrh 47
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(9a) V zájmu zajištění skutečného multimodálního srovnání ze strany

uživatelů na všech úrovních, včetně cestujících, by měla být zajištěna dostupnost údajů o skutečných emisích z používání osobních automobilů. Používání palubních údajů spolu s digitálními navigačními službami by mělo umožnit dostatečně přesné poskytování těchto informací. Každá jízda vypočítaná navigačním zařízením nebo plánovačem trasy by měla uvádět očekávané emise s přihlédnutím k typu vozidla, zatímco pokud jde o doplňování paliva nebo dobíjení, mělo by každé vyúčtování zahrnovat související emise z poskytování paliva nebo elektřiny a průměrné emise a intenzitu emisí z použití doplněného množství paliva nebo míry dobití. Výrobci původního zařízení (OEM) by kromě umožnění a usnadnění nezbytného bezplatného přístupu k palubním údajům pro tyto účely soukromým uživatelům, jakož i malým a středním podnikům, měli potenciálním zákazníkům při prodeji svých vozidel poskytovat jasné informace o očekávané průměrné intenzitě emisí, rozčleněné podle typu silnice.

Or. en

Pozměňovací návrh 48
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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	(10) ***Údaje, které se shromáždí při uplatňování tohoto nařízení, mohou být agregovány a kombinovány s dodatečnými informacemi pro účely povinného*** zveřejňování informací týkajících se životního prostředí pro účely podávání zpráv o udržitelnosti a sestavování environmentálních účtů pro statistické účely***, které*** vyplývá z jiných pravidel Unie, jako jsou pravidla definovaná ve

směrnici o podávání zpráv podniků o udržitelnosti[55]a v nařízení o evropských environmentálních hospodářských účtech[56]. ***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.

směrnici o podávání zpráv podniků o udržitelnosti[55] a v nařízení o evropských environmentálních hospodářských účtech[56]. 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.

---

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

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

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

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

Or. en

Pozměňovací návrh 49
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(10a) Toto nařízení by mělo být sladěno s evropskými standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti (ESRS), klíčovým prvkem směrnice o podávání zpráv podniků o udržitelnosti, jakož i s dalšími platnými právními předpisy EU, aby se zabránilo jakýmkoli nesrovnalostem při vykazování emisí skleníkových plynů z dopravní služby. Veškerá tvrzení učiněná na základě výstupních údajů oznámených v souladu s tímto nařízením by měla být plně v 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 pro ekologickou transformaci prostřednictvím lepší ochrany před nekalými praktikami a lepších informací.

Or. en

Pozměňovací návrh 50
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(10a) Toto nařízení by mělo být sladěno s evropskými standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti (ESRS), klíčovým prvkem směrnice o podávání zpráv podniků o udržitelnosti, jakož i s dalšími platnými právními předpisy EU, aby se zabránilo jakýmkoli nesrovnalostem při vykazování emisí skleníkových plynů z dopravní služby. Veškerá tvrzení učiněná na základě výstupních údajů oznámených v souladu s tímto nařízením by měla být plně v 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 pro ekologickou transformaci prostřednictvím lepší ochrany před nekalými praktikami a lepších informací.

Or. en

Pozměňovací návrh 51
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara

Thaler, Massimiliano Salini

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(10a) Mělo by být zváženo posouzení celého životního cyklu, které by mělo zahrnovat emise „od vrtu po kola“, emise uvolňované během přepravy, procesu výstavby infrastruktury a výroby dopravních vozidel, spotřebu jiných materiálů a vody a likvidaci na konci životnosti. Přístup založený na celém životním cyklu zabrání možnému zavádějícímu a neúplnému vykazování emisí z dopravních služeb.

Or. en

Pozměňovací návrh 52
Jan-Christoph Oetjen, Caroline Nagtegaal

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(10a) Toto nařízení by mělo být sladěno s evropskými standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti (ESRS), klíčovým prvkem směrnice o podávání zpráv podniků o udržitelnosti, aby se zabránilo jakýmkoli nesrovnalostem při vykazování emisí skleníkových plynů z dopravní služby.

Or. en

Odůvodnění

Nedostatečná harmonizace systému ESRS s nařízením CountEmissions EU by mohla způsobit, že vznikne nesourodá škála metodik podávání zpráv.

Pozměňovací návrh 53

Nicola Danti

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

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

Or. en

Pozměňovací návrh 54
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

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

zúčastněnými stranami.

akceptována zúčastněnými stranami.

Or. en

Pozměňovací návrh 55
Aurélia Beigneux

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Jako referenční metodika pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb podle tohoto nařízení byla zvolena norma EN ISO 14083:2023, kterou vydal Evropský výbor pro normalizaci[57]v dubnu 2023 a která přejímá normu ISO 14083:2023. Podle analýzy se jako nejvhodnější a nejpřiměřenější při řešení cílů tohoto nařízení ukázala norma ISO 14083:2023. Kvantifikace emisí se provádí na základě koncepce „od vrtu po kola“, která zahrnuje emise skleníkových plynů vznikající při poskytování energie a při používání vozidla během přepravy a provozu v dopravním uzlu.	(12) Jako referenční metodika pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb podle tohoto nařízení byla zvolena norma EN ISO 14083:2023, kterou vydal Evropský výbor pro normalizaci[57] v dubnu 2023 a která přejímá normu ISO 14083:2023. Podle analýzy se jako nejvhodnější a nejpřiměřenější při řešení cílů tohoto nařízení ukázala norma ISO 14083:2023. Kvantifikace emisí se provádí na základě koncepce „od vrtu po kola“, která zahrnuje emise skleníkových plynů vznikající při poskytování energie a při používání vozidla během přepravy a provozu v dopravním uzlu. ***Proto se v rámci tohoto přístupu „od vrtu po kola“ zdá být velmi složité určit úroveň emisí souvisejících s životním cyklem energie používané v dopravě od výroby nebo přeměny této energie, aniž by hrozilo, že dopravci, kteří tuto energii využívají, budou systematicky obviňováni: z tohoto důvodu je třeba oddělit podíl emisí skleníkových plynů z výroby energie určené pro dopravní vozidla, tj. před jejím dodáním do čerpacích a dobíjecích stanic.***
[57] https://www.cencenelec.eu	[57] https://www.cencenelec.eu

Or. fr

Odůvodnění

V rámci tohoto přístupu „od vrtu po kola“ je třeba vnímat odděleně životní cyklus energií či paliv až do okamžiku jejich výroby, tj. předtím, než jsou prodávány v čerpacích a dobíjecích

stanicích. Dopravci tyto energie pouze využívají, a nelze je proto činit odpovědnými za emise skleníkových plynů, které vznikly v průběhu výroby či přeměny těchto energií, před jejich dodáním do příslušných stanic.

Pozměňovací návrh 56
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Jako referenční metodika pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb podle tohoto nařízení byla zvolena norma EN ISO 14083:2023, kterou vydal Evropský výbor pro normalizaci[57]v dubnu 2023 a která přejímá normu ISO 14083:2023. Podle analýzy se jako nejvhodnější a nejpřiměřenější při řešení cílů tohoto nařízení ukázala norma ISO 14083:2023. Kvantifikace emisí se provádí na základě koncepce „od vrtu po kola“, která zahrnuje emise skleníkových plynů vznikající při poskytování energie a při používání vozidla během přepravy a provozu v dopravním uzlu.	(12) Jako referenční metodika pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb podle tohoto nařízení byla zvolena norma EN ISO 14083:2023, kterou vydal Evropský výbor pro normalizaci[57] v dubnu 2023 a která přejímá normu ISO 14083:2023. Podle analýzy se jako nejvhodnější a nejpřiměřenější při řešení cílů tohoto nařízení ukázala norma ISO 14083:2023. Kvantifikace emisí se provádí na základě koncepce „od vrtu po kola“, která zahrnuje emise skleníkových plynů vznikající při poskytování energie a při používání vozidla během přepravy a provozu v dopravním uzlu. ***Opomíjí se tak emise pocházející z výroby, údržby a likvidace vozidel, a kvantifikace je proto neúplná.***
[57] https://www.cencenelec.eu	[57] https://www.cencenelec.eu

Or. en

Pozměňovací návrh 57
Silvia Modig, Elena Kountoura

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Jako referenční metodika pro výpočet emisí skleníkových plynů z	(12) Jako referenční metodika pro výpočet emisí skleníkových plynů z

dopravních služeb podle tohoto nařízení byla zvolena norma EN ISO 14083:2023, kterou vydal Evropský výbor pro normalizaci[57]v dubnu 2023 a která přejímá normu ISO 14083:2023. Podle analýzy se jako nejvhodnější a nejpřiměřenější při řešení cílů tohoto nařízení ukázala norma ISO 14083:2023. Kvantifikace emisí se provádí na základě koncepce „od vrtu po kola“, která zahrnuje emise skleníkových plynů vznikající při poskytování energie a při používání vozidla během přepravy a provozu v dopravním uzlu.

[57] https://www.cencenelec.eu

dopravních služeb podle tohoto nařízení byla zvolena norma EN ISO 14083:2023, kterou vydal Evropský výbor pro normalizaci[57] v dubnu 2023 a která přejímá normu ISO 14083:2023. Podle analýzy se jako nejvhodnější a nejpřiměřenější při řešení cílů tohoto nařízení ukázala norma ISO 14083:2023. Kvantifikace emisí se provádí na základě koncepce „od vrtu po kola“, která zahrnuje emise skleníkových plynů vznikající při poskytování energie a při používání vozidla během přepravy a provozu v dopravním uzlu. ***Komise by měla poskytnout bezplatný přístup k normě ISO.***

[57] https://www.cencenelec.eu

Or. en

Pozměňovací návrh 58
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Jako referenční metodika pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb podle tohoto nařízení byla zvolena norma EN ISO 14083:2023, kterou vydal Evropský výbor pro normalizaci[57]v dubnu 2023 a která přejímá normu ISO 14083:2023. Podle analýzy se jako nejvhodnější a nejpřiměřenější při řešení cílů tohoto nařízení ukázala norma ISO 14083:2023. Kvantifikace emisí ***se provádí na základě koncepce „od vrtu po kola“, která*** zahrnuje emise skleníkových plynů vznikající při poskytování energie a při používání vozidla během přepravy a provozu v dopravním uzlu.	(12) Jako referenční metodika pro výpočet emisí skleníkových plynů ***„od vrtu po kola“*** z dopravních služeb podle tohoto nařízení byla zvolena norma EN ISO 14083:2023, kterou vydal Evropský výbor pro normalizaci[57] v dubnu 2023 a která přejímá normu ISO 14083:2023. Podle analýzy se jako nejvhodnější a nejpřiměřenější při řešení cílů tohoto nařízení ukázala norma ISO 14083:2023. Kvantifikace emisí zahrnuje emise skleníkových plynů vznikající při poskytování energie a při používání vozidla během přepravy a provozu v dopravním uzlu.

[57] https://www.cencenelec.eu

[57] https://www.cencenelec.eu

Or. en

Pozměňovací návrh 59
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Jako referenční metodika pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb podle tohoto nařízení ***byla*** zvolena norma EN ISO 14083:2023, kterou vydal Evropský výbor pro normalizaci[57]v dubnu 2023 a která přejímá normu ISO 14083:2023. ***Podle analýzy se jako nejvhodnější a nejpřiměřenější při řešení cílů tohoto nařízení ukázala norma ISO 14083:2023***. Kvantifikace emisí se provádí na základě koncepce „od vrtu po kola“, která zahrnuje emise skleníkových plynů vznikající při poskytování energie a při používání vozidla během přepravy a provozu v dopravním uzlu.	(12) Jako referenční metodika pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb podle tohoto nařízení ***by měla být*** zvolena norma EN ISO 14083:2023, kterou vydal Evropský výbor pro normalizaci[57] v dubnu 2023 a která přejímá normu ISO 14083:2023. ***Norma ISO 14083:2023 plní cíle tohoto nařízení, včetně rychlého zavádění na trhu a srovnatelnosti údajů***. 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.
[57] https://www.cencenelec.eu	[57] https://www.cencenelec.eu

Or. en

Pozměňovací návrh 60
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(12a) Komise by měla posoudit možnost rozšíření oblasti působnosti referenční metodiky pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb v blízké budoucnosti tak, aby stanovila výpočet a vykazování emisí skleníkových plynů během životního cyklu dopravních služeb, zejména pokud jde o výrobu, údržbu a

konec životnosti vozidel, výstavbu, údržbu a využívání infrastruktury a rovnocenný dopad emisí jiných než CO2 v letectví na klima. Za tímto účelem by Komise měla zvážit stávající úsilí, jako je norma ISO 14067:2018 a pravidla produktových kategorií pro přepravní služby stanovená v mezinárodním systému environmentálního prohlášení o produktu.

Or. en

Pozměňovací návrh 61
Nicola Danti

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(12a) Komise by ve spolupráci s Evropským výborem pro normalizaci a vnitrostátními normalizačními orgány členských států měla usilovat o to, aby odvětví dopravy bezplatně poskytla mikropodnikům a malým a středním podnikům, jak jsou definovány v doporučení Komise 2003/361/ES, 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 se toto nařízení stalo přístupnějším pro všechny, na které se vztahuje.

Or. en

Pozměňovací návrh 62
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) Je třeba věnovat pozornost tomu, aby nedocházelo k odchylování od původní metodické volby normy EN ISO 14083:2023, aby se předešlo nesrovnalostem při výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb na trhu, zejména v kontextu mezinárodních dopravních řetězců. ***Čas od času*** je však vhodné ***posoudit*** potřebu případné úpravy normy EN ISO 14083:2023 z hlediska politik Unie, jakož i budoucích změn ***uvedené*** normy, které může provést Evropský výbor pro normalizaci nebo jiný příslušný ***orgán***. Pokud ***tato*** posouzení ***prokáží*** riziko, že určitá část normy může způsobit ***nepřiměřenou*** nerovnováhu ***při*** výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb v ***určitých*** segmentech trhu nebo vést k nesouladu mezi uvedenou normou a cíli tohoto nařízení nebo jinou platnou právní úpravou Unie, ***může*** Komise ve spolupráci s členskými státy zvážit, zda požádá Evropský výbor pro normalizaci, aby normu odpovídajícím způsobem revidoval, nebo zda rozhodne o vynětí uvedené části normy z oblasti působnosti tohoto nařízení.	(13) ***Mezitím*** 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. Je však vhodné ***pravidelně posuzovat*** potřebu případné úpravy normy EN ISO 14083:2023 z hlediska politik Unie, ***včetně připravovaných právních předpisů,*** jakož i budoucích změn ***této*** normy, které může provést Evropský výbor pro normalizaci nebo jiný příslušný ***subjekt***. Pokud ***z těchto*** posouzení ***vyplyne, že existuje*** riziko, že určitá část normy může způsobit ***nepatřičnou*** nerovnováhu ***ve*** výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb v ***konkrétních*** segmentech trhu nebo vést k nesouladu mezi uvedenou normou a cíli tohoto nařízení nebo jinou platnou právní úpravou Unie, ***se zvláštním ohledem na zajištění náležitého plnění závazného cíle podle práva Unie stanoveného v nařízení (EU) 2021/1119 snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů v Unii alespoň o 55 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990 a dosáhnout klimatické neutrality v celém hospodářství nejpozději do roku 2050.*** Komise ***může*** 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. ***Komise by přitom měla náležitě zohlednit další příslušné právní předpisy Unie, včetně směrnice (EU) 2023/2413, nařízení (EU) 2015/757 a nařízení (EU) 2023/2405, včetně aspektů nesouvisejících s CO2.***

Or. en

Pozměňovací návrh 63

Pascal Canfin

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) Je třeba věnovat pozornost tomu, aby nedocházelo k odchylování od původní metodické volby normy EN ISO 14083:2023, aby se předešlo nesrovnalostem při výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb na trhu, zejména v kontextu mezinárodních dopravních řetězců. Čas od času je však vhodné posoudit potřebu případné úpravy normy EN ISO 14083:2023 z hlediska politik Unie, jakož i budoucích změn uvedené normy, které může provést Evropský výbor pro normalizaci nebo jiný příslušný orgán. Pokud tato posouzení prokáží riziko, že určitá část normy může způsobit nepřiměřenou nerovnováhu při výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb v určitých segmentech trhu nebo vést k nesouladu mezi uvedenou normou a cíli tohoto nařízení nebo jinou platnou právní úpravou Unie, může Komise ve spolupráci s členskými státy zvážit, zda požádá Evropský výbor pro normalizaci, aby normu odpovídajícím způsobem revidoval, nebo zda rozhodne o vynětí uvedené části normy z oblasti působnosti tohoto nařízení.	(13) Je třeba věnovat pozornost tomu, aby nedocházelo k odchylování od původní metodické volby normy EN ISO 14083:2023, aby se předešlo nesrovnalostem při výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb na trhu, zejména v kontextu mezinárodních dopravních řetězců. Čas od času je však vhodné posoudit potřebu případné úpravy normy EN ISO 14083:2023 z hlediska politik Unie, jakož i budoucích změn uvedené normy, které může provést Evropský výbor pro normalizaci nebo jiný příslušný orgán. Pokud tato posouzení prokáží riziko, že určitá část normy může způsobit nepřiměřenou nerovnováhu při výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb v určitých segmentech trhu nebo vést k nesouladu mezi uvedenou normou a cíli tohoto nařízení nebo jinou platnou právní úpravou Unie, může Komise ve spolupráci s členskými státy zvážit, zda požádá Evropský výbor pro normalizaci, aby normu odpovídajícím způsobem revidoval, nebo zda rozhodne o vynětí uvedené části normy z oblasti působnosti tohoto nařízení. ***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 dalšími právními předpisy Unie v oblasti klimatu, by měla být vyloučena.***

Or. en

Pozměňovací návrh 64
Silvia Modig, Elena Kountoura

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) Je třeba věnovat pozornost tomu, aby nedocházelo k odchylování od původní metodické volby normy EN ISO 14083:2023, aby se předešlo nesrovnalostem při výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb na trhu, zejména v kontextu mezinárodních dopravních řetězců. Čas od času je však vhodné posoudit potřebu případné úpravy normy EN ISO 14083:2023 z hlediska politik Unie, jakož i budoucích změn uvedené normy, které může provést Evropský výbor pro normalizaci nebo jiný příslušný orgán. Pokud tato posouzení prokáží riziko, že určitá část normy může způsobit nepřiměřenou nerovnováhu při výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb v určitých segmentech trhu nebo vést k nesouladu mezi uvedenou normou a cíli tohoto nařízení nebo jinou platnou právní úpravou Unie, může Komise ve spolupráci s členskými státy zvážit, zda požádá Evropský výbor pro normalizaci, aby normu odpovídajícím způsobem revidoval, nebo zda rozhodne o vynětí uvedené části normy z oblasti působnosti tohoto nařízení.	(13) Je třeba věnovat pozornost tomu, aby nedocházelo k odchylování od původní metodické volby normy EN ISO 14083:2023, aby se předešlo nesrovnalostem při výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb na trhu, zejména v kontextu mezinárodních dopravních řetězců. Čas od času je však vhodné posoudit potřebu případné úpravy normy EN ISO 14083:2023 z hlediska politik Unie, jakož i budoucích změn uvedené normy, které může provést Evropský výbor pro normalizaci nebo jiný příslušný orgán. ***Obzvláště důležité je vyhodnotit možné další prvky a přidanou přesnost, aby se posílil pozitivní dopad normy na životní prostředí.*** Pokud tato posouzení prokáží riziko, že určitá část normy může způsobit nepřiměřenou nerovnováhu při výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravních služeb v určitých segmentech trhu nebo vést k nesouladu mezi uvedenou normou a cíli tohoto nařízení nebo jinou platnou právní úpravou Unie, může Komise ve spolupráci s členskými státy zvážit, zda požádá Evropský výbor pro normalizaci, aby normu odpovídajícím způsobem revidoval, nebo zda rozhodne o vynětí uvedené části normy z oblasti působnosti tohoto nařízení.

Or. en

Pozměňovací návrh 65
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(13a) Měla by být vypracována metodika

pro výpočet emisí během celého životního cyklu souvisejících s konstrukcí infrastruktury používané vozidlem a emisí souvisejících s výrobou, údržbou a koncem životnosti vozidla. Komise může vzít v úvahu mezinárodní normy, jako je ISO 14067, které jsou v souladu s mezinárodními normami pro posuzování životního cyklu (ISO 14040 a ISO 14044), mezinárodní systém EPD PCR pro dopravní služby nebo evropské standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti (ESR) a metody Komise pro stanovení environmentální stopy. Metodika životního cyklu by měla být zavedena aktem v přenesené pravomoci.

Or. en

Pozměňovací návrh 66
Silvia Modig, Elena Kountoura

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(13a) Norma EN ISO 14083:2023 má svá omezení, zejména nevýhodu, že nebere v úvahu emise skleníkových plynů z celého životního cyklu dopravních služeb. Budoucí vývoj tohoto nařízení by měl prozkoumat možnosti a usilovat o přijetí referenční metodiky, která zohlední emise skleníkových plynů z celého životního cyklu dopravních služeb.

Or. en

Pozměňovací návrh 67
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(13a) Aby se zabránilo konkurenčnímu znevýhodnění vozidel a materiálů vyráběných v Evropě, měla by Komise zahrnout emise pocházející z výroby a likvidace vozidel. Komise by měla ve spolupráci s členskými státy požádat Evropský výbor pro normalizaci o odpovídající revizi normy, jakmile bude vypracována metodika.

Or. en

Pozměňovací návrh 68
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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.	(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 ***podíl primárních údajů každého použitého typu, případně rozčleněných podle prvku dopravního řetězce, a pro*** další relevantní technické parametry související s přiřazováním emisí nebo agregací datových prvků v případě, že použití uvedených parametrů není v metodice výslovně objasněno.

Or. en

Pozměňovací návrh 69
Nicola Danti

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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 postupů výpočtu emisí skleníkových plynů***. Primární údaje však mohou být pro některé zúčastněné strany, zejména*** pro malé a střední podniky***, nedostupné*** nebo nepřiměřeně nákladné. Použití sekundárních údajů by proto mělo být povoleno za ***jasných podmínek***.	(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 ***a mělo by se nabádat ke*** stanovení jejich postupného zavádění do postupů výpočtu emisí skleníkových plynů***, jejichž používání by se mělo stát povinným pět let po vstupu tohoto nařízení v platnost. Jelikož však primární údaje mohou být*** pro malé a střední podniky ***nedosažitelné*** nebo nepřiměřeně nákladné***, měly by být malé a střední podniky vyňaty***. Použití sekundárních údajů by proto mělo být povoleno za ***podmínek stanovených v tomto nařízení***.

Or. en

Pozměňovací návrh 70
Mario Furore, Maria Angela Danzì

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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 postupů výpočtu emisí skleníkových plynů. Primární údaje však mohou být pro některé zúčastněné strany, zejména pro malé a střední podniky, nedostupné nebo nepřiměřeně nákladné. Použití sekundárních údajů by proto mělo být ***povoleno*** za jasných podmínek.	(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 stanovení jejich postupného zavádění do postupů výpočtu emisí skleníkových plynů ***stanoveno jako povinnost***. Primární údaje však mohou být pro některé zúčastněné strany, zejména pro malé a střední podniky, nedostupné nebo nepřiměřeně nákladné***, a proto by měly být z této povinnosti osvobozeny***. Použití sekundárních údajů by proto mělo být ***pro malé a střední podniky*** za jasných podmínek ***povoleno***.

Or. it

Pozměňovací návrh 71
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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*** postupů výpočtu emisí skleníkových plynů. Primární údaje však mohou být pro ***některé zúčastněné strany, zejména pro*** malé a střední podniky***, nedostupné nebo nepřiměřeně nákladné. Použití*** sekundárních údajů by proto mělo být povoleno za jasných podmínek.	(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***, nejpřesnějším a granulovaným*** výsledkům, a proto by mělo být ***povinné v rámci*** postupů výpočtu emisí skleníkových plynů. Primární údaje však mohou být pro malé a střední podniky ***zpočátku nedosažitelné. Používání*** sekundárních údajů ***malými a středními podniky*** by proto mělo být povoleno ***během přechodného období 36 měsíců*** za jasných podmínek. ***Výrobci původních zařízení by měli malým a středním podnikům poskytovat přístup k palubním údajům, které jsou pro tento účel relevantní.***

Or. en

Pozměňovací návrh 72
Silvia Modig, Elena Kountoura

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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***	(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 ***povinné v rámci*** postupů výpočtu emisí

postupného zavádění do postupů výpočtu emisí skleníkových plynů. Primární údaje však mohou být pro ***některé zúčastněné strany, zejména pro*** malé a střední podniky**,** nedostupné nebo nepřiměřeně nákladné. ***Použití sekundárních údajů*** by proto ***mělo být*** povoleno za jasných podmínek.

skleníkových plynů. Primární údaje však mohou být pro malé a střední podniky nedostupné nebo nepřiměřeně nákladné. ***Malé a střední podniky*** by proto ***měly mít*** povoleno ***využívat*** za jasných podmínek ***sekundární údaje***.

Or. en

Pozměňovací návrh 73
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(15a) Pokud organizátor dopravních služeb částečně zadá poskytování dopravní služby subdodavateli, měly by mít strany možnost rozhodnout, zda vypočítají výstupní údaje pro subdodavatelskou část dopravní služby na základě primárních nebo sekundárních údajů, bez ohledu na způsob, který si organizátor dopravních služeb zvolil pro výpočet svých vlastních výstupních údajů.

Or. en

Odůvodnění

V situacích zahrnujících subdodavatelské dopravní služby by měl mít hlavní dodavatel při měření emisí skleníkových plynů z dopravní služby možnost přijmout kombinaci primárních a sekundárních údajů od subdodavatelů. Měl by tak učinit bez ohledu na metodu zvolenou hlavním dodavatelem pro vykazování emisí skleníkových plynů z jeho vlastního vozového parku. Hlavní dodavatel by měl mít možnost sečíst hodnoty při vykazování bez ohledu na to, jak byly vypočteny (tj. na základě primárních nebo sekundárních údajů).

Pozměňovací návrh 74
Nicola Danti

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(15a) Členské státy mohou zavést pobídky správní, finanční nebo provozní povahy s cílem stimulovat využívání primárních údajů, a v tomto ohledu by měly o zavedení těchto pobídek informovat Komisi, aby mohla sledovat řádné fungování vnitřního trhu a zajistit rovné podmínky.

Or. en

Pozměňovací návrh 75
Pascal Canfin

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(15a) V zájmu podpory ucelenějšího používání primárních údajů by však členský stát měl mít možnost stanovit, že používání primárních údajů je u dopravních činností na jeho území povinné pro subjekty, jejichž počet zaměstnanců překračuje určitou prahovou hodnotu stanovenou vnitrostátními právními předpisy, pokud daná dopravní služba na jeho území začíná i končí.

Or. en

Pozměňovací návrh 76
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(15b) 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). Měla by být umožněna flexibilita pro použití sekundárních údajů poskytnutých jedním nebo několika subdodavateli, a to i v případě, že se pro výpočet emisí skleníkových plynů pocházejících z dopravních služeb poskytovaných jinými subdodavateli nebo vlastním vozovým parkem organizátora přepravních služeb používají primární údaje.

Or. en

Odůvodnění

V situacích zahrnujících subdodavatelské dopravní služby by měl mít hlavní dodavatel při měření emisí skleníkových plynů z dopravní služby možnost přijmout kombinaci primárních a sekundárních údajů od subdodavatelů. Měl by tak učinit bez ohledu na metodu zvolenou hlavním dodavatelem pro vykazování emisí skleníkových plynů z jeho vlastního vozového parku. Hlavní dodavatel by měl mít možnost sečíst hodnoty při vykazování bez ohledu na to, jak byly vypočteny (tj. na základě primárních nebo sekundárních údajů).

Pozměňovací návrh 77
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(16) ***Pokud jde o sekundární údaje***, emise skleníkových plynů z dopravní služby lze vypočítat pomocí standardních hodnot nebo modelovaných údajů. Použití standardních hodnot a modelovaných údajů by však mělo poskytovat přesné a spolehlivé informace o emisích skleníkových plynů z konkrétní dopravní služby, a proto by uvedené standardní hodnoty měly být stanoveny a modelované údaje vypracovány neutrálním a	(16) ***Je-li to vhodné***, emise skleníkových plynů z dopravní služby lze vypočítat pomocí standardních hodnot nebo modelovaných údajů ***(tzv „sekundární údaje“)***. 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

objektivním způsobem, na základě důvěryhodných zdrojů a odpovídajících parametrů.

vypracovány ***a pravidelně aktualizovány*** neutrálním a objektivním způsobem, na základě důvěryhodných zdrojů a odpovídajících parametrů. ***Upřednostňovaný typ databáze („vzájemná databáze výkonnosti dopravy“) je založen na pravidelných primárních údajích shromažďovaných v rovnocenné skupině s odvětvovou a zeměpisnou diferenciací, které se promítají do faktorů intenzity emisí, které mohou malé a střední podniky použít. Databáze a standardní hodnoty, které by vedly k podhodnocení výsledných emisí ve srovnání s vykazováním primárních údajů, se považují za nevyhovující kontrole technické kvality. Kontroly technické kvality by měly být pravidelně opakovány.***

Or. en

Pozměňovací návrh 78
Silvia Modig, Elena Kountoura

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Proto by měla být vytvořena základní databáze EU se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů, aby se zlepšila srovnatelnost výsledků týkajících se emisí skleníkových plynů získaných při uplatňování tohoto nařízení. ***Vzhledem k odvětvovým, vnitrostátním a regionálním specifikům*** uvedených standardních hodnot v celé Unii ***by však měly být povoleny další příslušné databáze a soubory údajů vedené třetími stranami za podmínky, že se podrobí technické kontrole*** kvality na úrovni Unie.	(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. ***Komise by za pomoci Evropské agentury pro životní prostředí měla zřídit a udržovat databázi a co nejpřesněji zohlednit odvětvové, vnitrostátní a regionální specifika*** uvedených standardních hodnot v celé Unii***. Databáze by měla obsahovat samostatné tabulky pro každý druh dopravy. Třetí strany by měly mít možnost přispívat do databáze pod podmínkou, že údaje, které mohou poskytovat, projdou kontrolou technické*** kvality na úrovni Unie. ***Vstupy třetích***

stran mohou být cenné zejména při zlepšování přesnosti hodnot, pokud jde o odvětvová, vnitrostátní a regionální specifika.

Or. en

Pozměňovací návrh 79
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Proto by měla být vytvořena základní databáze EU se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů, aby se zlepšila srovnatelnost výsledků týkajících se emisí skleníkových plynů získaných při uplatňování tohoto nařízení. Vzhledem k odvětvovým, vnitrostátním a regionálním specifikům uvedených standardních hodnot v celé Unii by však měly být povoleny další příslušné databáze a soubory údajů vedené třetími stranami za podmínky, že se podrobí technické kontrole kvality na úrovni Unie.	(17) Proto by měla být vytvořena základní databáze EU se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů, ***rozlišená podle druhu dopravy a zohledňující rozdělení mezi různými nosiči energie a vozidly vozového parku,*** 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 zajistit pravidelnou aktualizaci a případně začlenit nejmodernější technologický pokrok v oblasti snižování emisí.*** Vzhledem k odvětvovým, vnitrostátním a regionálním specifikům uvedených standardních hodnot v celé Unii by však měly být ***na přechodné období*** povoleny další příslušné databáze a soubory údajů vedené třetími stranami za podmínky, že se podrobí technické kontrole kvality na úrovni Unie.

Or. en

Pozměňovací návrh 80
Nicola Danti

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Proto by měla být vytvořena základní databáze EU se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů, aby se zlepšila srovnatelnost výsledků týkajících se emisí skleníkových plynů získaných při uplatňování tohoto nařízení. Vzhledem k odvětvovým, vnitrostátním a regionálním specifikům uvedených standardních hodnot v celé Unii by však měly být povoleny další příslušné databáze a soubory údajů vedené třetími stranami za podmínky, že se podrobí technické kontrole kvality na úrovni Unie.	(17) Proto by měla být vytvořena základní databáze EU se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů ***podle jednotlivých druhů dopravy***, aby se zlepšila srovnatelnost výsledků týkajících se emisí skleníkových plynů získaných při uplatňování tohoto nařízení. Vzhledem k odvětvovým, vnitrostátním a regionálním specifikům uvedených standardních hodnot v celé Unii by však měly být povoleny další příslušné databáze a soubory údajů vedené třetími stranami za podmínky, že se podrobí technické kontrole kvality na úrovni Unie.

Or. en

Pozměňovací návrh 81
Silvia Modig, Elena Kountoura

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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.	(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. ***Vzhledem k pozitivním účinkům používání technologií s nulovými emisemi a k potřebě je v krátkodobém horizontu stimulovat, by se emisní faktor skleníkových plynů elektřiny měl počítat jako nulový. Komise by mohla zvážit možnost zohlednit***

skutečný emisní faktor skleníkových plynů elektřiny v pozdější fázi při přezkumu nebo nahrazení normy EN ISO 14083:2023 a zároveň zajistit, aby primární nebo sekundární hodnoty faktorů skleníkových plynů z různých paliv přesně reprezentovaly jejich emise v reálném provozu.

Or. en

Pozměňovací návrh 82
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(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 místě, na základě toho, že je pro jednotlivé členské státy 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 zřízené tímto nařízením by měly používat číselné údaje založené na lokalizačním přístupu.

Or. en

Pozměňovací návrh 83
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Vývoj a údržbu databází EU ***se***	(19) Vývoj a údržbu databází EU

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

Or. en

Pozměňovací návrh 84
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

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

Or. en

Pozměňovací návrh 85

Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

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

Or. en

Pozměňovací návrh 86
Silvia Modig, Elena Kountoura

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Vývoj a údržbu databází EU se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů a emisních faktorů skleníkových plynů, jakož i technickou kontrolu kvality ***externích databází a souborů*** údajů ***vedených*** třetími stranami by měl provádět neutrální a příslušný subjekt působící na úrovni Unie. Vzhledem ke své působnosti je Evropská agentura pro životní prostředí nejlépe způsobilá poskytnout nezbytnou pomoc pro řádné provádění této části nařízení. V případě potřeby se tato práce může opírat o příspěvky jiných odvětvových orgánů EU a	(19) Vývoj a údržbu databází EU se standardními hodnotami intenzity emisí skleníkových plynů a emisních faktorů skleníkových plynů, jakož i technickou kontrolu kvality údajů ***poskytnutých*** 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

může jimi být podporována v souladu se samostatnou právní úpravou Unie.	podporována v souladu se samostatnou právní úpravou Unie.

Or. en

Pozměňovací návrh 87
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(19a) Při vývoji databází věnují Komise a Evropská agentura pro životní prostředí zvláštní pozornost tomu, že standardní hodnoty musí zajistit rovné podmínky pro všechny druhy dopravy, přičemž zohlední omezení normy uvedené v čl. 4 odst. 1 a zajistí, aby hodnoty a jejich korelace byly v souladu s konečnými cíli evropského právního rámce pro klima. Měly by řešit možná narušení případných standardních hodnot, která by mohla být pro některé druhy dopravy nerovnoměrně přínosná, a zohlednit rozdíly existující v rámci vozového parku, včetně mnoha heterogenních vozidel.

Or. en

Pozměňovací návrh 88
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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.	***vypouští se***

Pozměňovací návrh 89
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 21

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(21) Nařízení (EU) 2015/757[58]vyžaduje shromažďování, výpočet a roční vykazování emisí ***CO₂*** pocházejících z lodí a směrnice 2003/87/ES[59]vyžaduje shromažďování, výpočet a roční vykazování emisí ***CO₂*** z letadel. Nařízení (EU) 2015/757 a směrnice 2003/87/ES mohou do určité míry doplňovat ustanovení tohoto nařízení, zejména pokud jde o vytváření údajů o spotřebovaném palivu jako vstupu pro kvantifikaci emisí z dopravních služeb. Vstupní údaje pro generování údajů o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb mohou pocházet také z provádění jiných legislativních rámců, jako je nařízení (EU) 2019/1242[60]a nařízení (EU) 2019/631[61].	(21) Nařízení (EU) 2015/757[58] vyžaduje shromažďování, výpočet a roční vykazování emisí ***CO2*** pocházejících z lodí a směrnice 2003/87/ES[59] vyžaduje shromažďování, výpočet a roční vykazování emisí ***CO2*** z letadel. Nařízení (EU) 2015/757 a směrnice 2003/87/ES mohou do určité míry doplňovat ustanovení tohoto nařízení, zejména pokud jde o vytváření údajů o spotřebovaném palivu jako vstupu pro kvantifikaci emisí z dopravních služeb. Vstupní údaje pro generování údajů o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb mohou pocházet také z provádění jiných legislativních rámců, jako je nařízení (EU) 2019/1242[60] a nařízení (EU) 2019/631[61] ***a nařízení (EU) 2023/2405***.
[58] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).	[58] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).
[59] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).	[59] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).
[60] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy	[60] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy

emisí ***CO2*** pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019).	emisí ***CO2*** pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019).
[61] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise ***CO2*** pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (přepracované znění) (Text s významem pro EHP). (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13–53).	[61] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise ***CO2*** pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (přepracované znění) (Text s významem pro EHP). (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13–53).

Or. en

Pozměňovací návrh 90
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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.	(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 při určování vzdáleností, zejména pokud jde o stanovení intenzity emisí, mělo toto nařízení použít pouze možnost „velké vzdálenosti“ („GCD“) v rámci normy ISO14083, aby se zlepšila srovnatelnost a snížila administrativní zátěž, s výjimkou případů, kdy lze přesné primární údaje týkající se skutečné vzdálenosti použít jak v čitateli, tak ve jmenovateli, například v odvětví železniční dopravy.***

Or. en

Pozměňovací návrh 91
Silvia Modig, Elena Kountoura

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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.	(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. ***Mělo by být vyjasněno, že dotčené subjekty by neměly mít možnost snížit objem emisí skleníkových plynů z výstupních údajů použitím jednotek pohlcování uhlíku.***

Or. en

Pozměňovací návrh 92
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 22 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(22a) Aby se zabránilo lakování nazeleno, je důležité zajistit harmonizaci nejen metodiky výpočtu, ale také prezentace výstupních údajů. Pouze ověřené hodnoty emisí a intenzity emisí jsou objektivně srovnatelné. Tato výstupní data by měla být jasně prezentována a neměla by se na ně vztahovat kategorizace, jako jsou barevné kódování nebo systémy třídění, které mohou být předmětem individuální interpretace. Kromě toho je nezbytné, aby byly zohledněny všechny dopravní služby

nabízené dotčeným subjektem a celým jeho vozovým parkem, a nikoli pouze služby s nejnižší intenzitou emisí skleníkových plynů, neboť takové částečné zveřejnění může zahrnovat i lakování nazeleno. Informace poskytované uživatelům a potenciálním zákazníkům by měly jasně uvádět podíl použitých primárních údajů, aby bylo odměněno jejich použití.

Or. en

Pozměňovací návrh 93
Silvia Modig, Elena Kountoura

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 22 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(22a) S cílem podpořit volbu chování způsobem šetrným k životnímu prostředí by Komise měla zřídit bezplatný portál, na němž by uživatelé mohli zkoumat výstupní data poskytnutá subjekty podle tohoto nařízení. Portál by měl uživatelům umožnit snadno identifikovat a porovnat uhlíkovou stopu různých poskytovatelů dopravních služeb na geograficky určených místech a sledovat podíl dopravních služeb poskytovaných pomocí vozidel s nulovými emisemi. Portál by měl umožňovat vyhledávání a stahování na základě dotazů s cílem například podpořit výzkum v oblasti dopravních služeb v Unii.

Or. en

Pozměňovací návrh 94
Silvia Modig, Elena Kountoura

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 22 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(22b) Systémy komunikace s barevnými kódy pomáhají občanům, zejména těm, kteří mají omezené znalosti o dané problematice, porozumět údajům o emisích a porovnat podobné emise a šetrnost k životnímu prostředí u různých poskytovatelů služeb. Proto by měl být prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci zaveden systém komunikace s barevnými kódy pro emise skleníkových plynů z dopravních služeb.

Or. en

Pozměňovací návrh 95
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 23

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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***.	(23) Veškeré rozčleněné informace o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb, ***včetně těch,*** 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***, včetně informací o použité metodice, předpokladech a podílu využití primárních údajů každého druhu, případně rozčleněných podle prvků dopravního řetězce, čímž se podpoří transparentnost a podpoří kvalitativní komparativní výhoda pro společnosti s podrobnějšími vstupy, a tím lepší kvalita výstupních údajů, pokud jde o jejich emise***.

Or. en

Pozměňovací návrh 96
Nicola Danti

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 23 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(23a) Zásadní význam pro podporu informovaného rozhodování občanů má zveřejňování informací o emisích skleníkových plynů před poskytnutím dopravní služby. Informace o emisích skleníkových plynů však mohou být v řádně odůvodněných případech oznámeny po poskytnutí dopravní služby, zejména pokud komunikace mezi společnostmi vyžaduje podrobnější míru informací, zejména v souvislosti s logistickými řetězci a subdodavatelskými vztahy.

Or. en

Pozměňovací návrh 97
Pascal Canfin

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 23 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(23a) Zveřejnění informací o emisích z dopravních služeb umožňuje zákazníkům a občanům činit informovaná rozhodnutí a ovlivňují podnikatelská rozhodnutí subjektů, které tyto služby na trhu organizují a poskytují. Proto by dotčené subjekty měly informace o emisích skleníkových plynů souvisejících s konkrétní dopravní službou zveřejnit, kdykoli je to možné, před poskytnutím dopravní služby.

Or. en

Pozměňovací návrh 98

Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 25

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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.	(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 ***být odpovědný za zajištění zobrazení těchto povinných informací a zároveň by měl*** usilovat o to, aby nedocházelo ke zveřejňování nepřesných nebo nesprávných informací***, aby nedošlo k narušení výběru spotřebitele založeného na emisích***, 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.

Or. en

Pozměňovací návrh 99
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 25

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(25) ***Pokud se nepoužijí samostatná ujednání, neměl by být*** zprostředkovatel údajů, který shromažďuje informace o emisích skleníkových plynů z dopravní	(25) Zprostředkovatel údajů, který shromažďuje informace o emisích skleníkových plynů z dopravní služby od dotčeného subjektu nebo jiné příslušné

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.	právnické nebo fyzické osoby***, by měl*** na trhu ***zveřejnit pouze údaje, které splňují požadavky týkající*** se výpočtu a ověřování emisí skleníkových plynů z dopravních služeb a certifikace výpočetních nástrojů stanovených tímto nařízením. Zprostředkovatel údajů by 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. ***Údaje by měly být zveřejňovány bezplatně.***

Or. en

Pozměňovací návrh 100
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 25 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(25a) Aby se zajistilo, že si zákazníci budou plně vědomi očekávaných emisí z dopravní služby, jakož i dostupných alternativ, aby se mohli řádně informovaně rozhodnout, zejména v případě přepravy cestujících a dodávek balíků, měly by být odhadované emise založené na dříve vypočtených údajích pro rovnocenné služby odpovídajícím způsobem zobrazovány poskytovatelem dopravních služeb, jakož i všemi zprostředkovateli, jako jsou prodejci nebo vyhledávače, digitální navigační služby a služby plánování tras a čerpacích nebo dobíjecích stanic, a to před zakoupením přepravní služby nebo uzavřením smlouvy. Tyto údaje by měly být automaticky sdělovány a sdíleny partnerům v logistickém a dopravním

řetězci, a zejména zprostředkovatelům dat v oblasti působnosti [nařízení o multimodálních digitálních službách mobility]. Zprostředkovatelé údajů by měli mít povinnost viditelně zahrnout informace o každém výsledku vyhledávání a zahrnout pořadí emisí jako standardní možnost třídění, kdy by byla nejprve zobrazena možnost nejšetrnější k životnímu prostředí, jakož i snadné srovnání různých možností dopravy, včetně použití soukromého vozidla a případně i možností jízdních kol. Provozovatelé elektronického obchodu by měli rovněž zobrazovat emise z dopravních služeb spojené s různými možnostmi doručování balíků spolu s aktuálně dostupnými odhadovanými daty a náklady. Výstupní údaje týkající se skutečných emisí z dopravní služby by měly být rovněž poskytnuty po jejich dokončení.

Or. en

Pozměňovací návrh 101
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 25 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(25b) Nákladní kola jsou stále více využívána v logistice jako účinný způsob pro sběr a přepravu na poslední míle s téměř nulovými emisemi, zejména v městském prostředí a na jiných krátkých vzdálenostech. Kromě toho rostou i služby související s osobní dopravou, jako je pronájem jízdních kol a režimy sdílení jízdních kol. Logistické společnosti pro přepravu jízdních kol, zejména malé a střední podniky, jsou rovněž připraveny a ochotny vykazovat své emise, které by měly být pokud možno použity jako referenční hodnota s alternativními druhy pro podobné služby. Služby sdílení

jízdních kol a související údaje o emisích poskytované jejich subjekty by měly být standardně začleněny do plánovačů cest a navigátorů spolu s jinými druhy dopravy.

Or. en

Pozměňovací návrh 102
Silvia Modig, Elena Kountoura

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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.	(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 výpočet na základě primárních údajů. S cílem vytvořit společný a snadno srovnatelný nástroj a snížit administrativní a finanční zátěž subjektů, které chtějí vypočítat své emise, by Komise měla vytvořit veřejně přístupný a bezplatný nástroj pro výpočet.***

Or. en

Pozměňovací návrh 103
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas, Maria Grapini

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*

(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.	(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 zájmu vytvoření rovných podmínek, zejména s ohledem na malé a střední podniky, jakož i v zájmu snazší srovnatelnosti výstupních údajů by Komise měla vytvořit vyhovující výpočetní nástroj a bezplatně jej poskytnout veřejnosti.***

Or. en

Odůvodnění

Na podporu využívání tohoto dobrovolného účetního přístupu Komise poté, co shromáždila dostatečné odborné znalosti v procesu zřizování základních a centrálních databází, zveřejní nástroj pro výpočet v souladu s tímto nařízením.

Pozměňovací návrh 104
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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.	(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. ***Měly***

by být sladěny s požadavky stanovenými referenční metodikou.

Or. en

Pozměňovací návrh 105
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(26a) S cílem vytvořit společný a snadno srovnatelný nástroj a snížit administrativní a finanční zátěž subjektů, které chtějí vypočítat své emise, by Komise měla vytvořit bezplatný veřejný nástroj pro výpočet, který zajistí přístupnost výstupních údajů. Během fáze vývoje se zajistí veřejné konzultace, mimo jiné s dotčenými zúčastněnými stranami a organizacemi občanské společnosti, zejména v oblasti klimatu.

Or. en

Pozměňovací návrh 106
Nicola Danti

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(26a) S ohledem na stávající postupy, jako je zjednodušený kalkulátor emisí skleníkových plynů Agentury USA pro ochranu životního prostředí[62a], s cílem usnadnit provádění tohoto nařízení malými a středními podniky, omezit složitost výpočtu a snížit administrativní a finanční zátěž malých a středních podniků, by Komise měla vytvořit zjednodušený nástroj pro výpočet pro stanovení výstupních údajů nazvaný

„CountGHG4SME“.

62a

https://www.epa.gov/climateleadership/simplified-ghg-emissions-calculator

Or. en

Pozměňovací návrh 107
Nicola Danti

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(26b) Nástroj „CountGHG4SME“ by se měly skládat z elektronických excelových tabulek s doprovodnými pokyny krok za krokem. Pokyny by měly obsahovat: přehled protokolu s informacemi o odvětví, zdrojích a postupech, na které se vztahuje; jeden nebo více přístupů ke stanovení emisí CO2 a jiných skleníkových plynů, pokyny pro shromažďování údajů o činnosti a výběr vhodných emisních faktorů; pravděpodobné zdroje emisí a oblasti působnosti, do nichž spadají (specifické pro konkrétní odvětví).

Or. en

Pozměňovací návrh 108
Nicola Danti

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(26c) Komise by měla malým a středním podnikům zpřístupnit nástroj „CountGHG4SME“ bezplatně a měla by zajistit, aby byl snadno použitelný a

snadno dostupný on-line na zvláštní platformě EU. Měla by zajistit, aby tento nástroj zvyšoval spokojenost a motivoval k využívání primárních údajů pro výpočet emisí skleníkových plynů.

Or. en

Pozměňovací návrh 109
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 27

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(27) Správně koncipovaný systém ověřování shody výstupních údajů o emisích skleníkových plynů zveřejňovaných na trhu a základních postupů výpočtu s požadavky stanovenými v tomto nařízení by měl podstatně zvýšit důvěru ve spolehlivost a přesnost uvedených údajů. Subjekty, které se úspěšně podrobily posuzování shody, by měly být oprávněny získat důkaz shody, který by byl obecně uznáván v celé Unii. Pokud byly zahrnuty primární údaje, mělo by to být v důkazu shody potvrzeno***,*** ***zejména proto***, aby se motivovalo ke shromažďování a používání primárních údajů všemi subjekty, jichž se pravidla stanovená tímto nařízením týkají.	(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 ***povinnému*** 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***. Spolu s výstupními údaji se uvede podíl primárních údajů každého typu, případně rozčleněných podle prvků dopravního řetězce, jako relevantní informace pro uživatele o spolehlivosti výpočtu***, aby se motivovalo ke shromažďování a používání primárních údajů všemi subjekty, jichž se pravidla stanovená tímto nařízením týkají.

Or. en

Pozměňovací návrh 110
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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***.	(28) ***Aby byly zajištěny rovné podmínky, měly by velké*** podniky ***zajišťovat ověřování shody od partnerů v hodnotovém řetězci a v případě potřeby jim pomáhat a s ohledem na zlepšování kvality údajů, zejména malým a středním podnikům, které využívají jako subdodavatele***.

Or. en

Pozměňovací návrh 111
Silvia Modig, Elena Kountoura

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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***.	(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 ***nebo pokud poskytují dopravní služby jako subdodavatelé větších subjektů, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení***.

Or. en

Pozměňovací návrh 112
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(28a) Komise by měla zajistit řádné pokyny pro malé a střední podniky při uplatňování tohoto nařízení, zejména pokud jde o skutečný výpočet, mimo jiné prostřednictvím cílených pokynů. Odpovědnost v tomto ohledu by měl převzít i větší subjekt, který zadává malým a středním podnikům subdodávky. Kromě toho by malé a střední podniky mohly být dočasně osvobozeny od některých aspektů, jako je používání primárních údajů, aby se minimalizovala a postupně zavedla jakákoli další administrativní zátěž, přestože by měly být stále předmětem ověřování, aby byla zajištěna spolehlivost výstupních údajů a rovné podmínky pro všechny. V tomto smyslu by bylo možné uvažovat o odstupňovaném systému použitelnosti tohoto nařízení, který by zpočátku vycházel z dobrovolné účasti dotčených subjektů a následně se stal povinným pro všechny dopravce.

Or. en

Pozměňovací návrh 113
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(28a) Započítávání emisí skleníkových plynů založené na primárních údajích může odhalit množství spotřebovaného paliva nebo energie, které souvisí s přidělením 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 hodnotového řetězce, zejména od malých a středních podniků.

Or. en

Pozměňovací návrh 114
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 29

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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.	(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, ***nebo účetnictví jiných emisí letecké dopravy, než je CO2, podle nařízení (EU) 2023/2405 („ETS v oblasti letectví“) a nařízení (EU) 2015/757 („nařízení o monitorování, vykazování a ověřování“),*** zachází se s těmito pravidly rovnocenným způsobem za podmínky, že je posouzení ověření provedeno v souladu s požadavky stanovenými tímto nařízením.

Or. en

Pozměňovací návrh 115
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 29

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(29) Pokud je ověřování informací o	(29) Pokud je ***sběr,*** ověřování ***a***

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***.	***distribuce*** informací o údajích o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb ***organizován*** v souladu se zvláštními pravidly stanovenými jinými právními předpisy Unie, včetně nařízení ***(EU) 2023/2405*** o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu ***a zavedení systému environmentálního značení***, zachází se s těmito pravidly rovnocenným způsobem.

Or. en

Pozměňovací návrh 116
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 29 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(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, měly by mimo jiné zohledňovat případný opakovaný výskyt opomenutí povinností týkajících se výpočtu a poskytování informací nebo poskytnutí nepřesných informací dotčenými subjekty. Stanovené minimální nebo maximální částky by v žádném případě neměly vytvářet pobídku k nedodržování předpisů.

Or. en

Pozměňovací návrh 117
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 30

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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[62]. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.	(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 ***vypracování metodiky pro výpočet emisí za celý životní cyklus souvisejících s výstavbou infrastruktury používané vozidlem a emisí souvisejících s výrobou, údržbou a koncem životnosti vozidla;*** 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[62]. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
[62] Interinstitucionální dohoda mezi Evropským parlamentem, Radou Evropské unie a Evropskou komisí o zdokonalení tvorby právních předpisů (Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. ***1)***.	[62] Interinstitucionální dohoda mezi Evropským parlamentem, Radou Evropské unie a Evropskou komisí o zdokonalení tvorby právních předpisů (Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. ***1)***.

Or. en

Pozměňovací návrh 118
Silvia Modig, Elena Kountoura

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 33

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(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,	(33) V souladu se zásadou proporcionality je pro dosažení základního cíle, jímž je motivovat podniky a zákazníky ***k veřejným zakázkám s nižší uhlíkovou stopou a*** ke změně chování s cílem snížit emise skleníkových plynů z dopravních služeb***, zejména v případě, že nákup je financován zcela nebo částečně z veřejných prostředků,*** 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,

Or. en

Pozměňovací návrh 119
Nicola Danti

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 33 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(33a) Při hodnocení tohoto nařízení by Komise měla přezkoumat, zda je nezbytné a proveditelné zahrnout do metodiky výpočtu emisí skleníkových plynů postupy týkající se výroby, údržby a šrotování vozidel, jakož i zařízení pro překládku, nakládku a vykládku. Cílem tohoto začlenění je zavést komplexní přístup k emisím skleníkových plynů založený na životním cyklu, který bude v souladu s přístupem založeným na plné uhlíkové stopě uvedeným v bílé knize o dopravě z roku 2011 a ve strategii pro udržitelnou a

inteligentní mobilitu z prosince 2020. Tento komplexní přístup vyžaduje započítávání emisí během celého životního cyklu, včetně předcházejícího řetězce a emisí na konci životnosti.

Or. en