



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2023. július 14.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2023/0266(COD)

11821/23
ADD 3

TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2023. július 12.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	SWD(2023) 442 final
Tárgy:	BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA amely a következő dokumentumot kíséri Javaslat AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolásáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a SWD(2023) 442 final számú dokumentumot.

Melléklet: SWD(2023) 442 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Strasbourg, 2023.7.11.
SWD(2023) 442 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM
A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri

Javaslat
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE
az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának
elszámolásáról

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

Vezetői összefoglaló
Hatásvizsgálat a „CountEmissions EU” kezdeményezésről
A. A fellépés szükségessége
Mi a probléma lényege, és miért jelent problémát uniós szinten?
Az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátásának elszámolására szolgáló módszerek több gazdasági ágazatban – többek között a szállításban – használatosak a vállalkozások és egyének meghatározott tevékenységeiből származó kibocsátásra vonatkozó adatok előállítására. A vállalkozások és a fogyasztók nagyobb átláthatóságot igényelnek az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások szervezéséről és nyújtásáról, és egyre nagyobb a kereslet olyan szolgáltatások iránt, amelyek minimalizálják az éghajlatra gyakorolt káros hatást. Az ÜHG-kibocsátásra vonatkozó egyértelmű tájékoztatás képessé teszi az ügyfeleket hatékonyabb döntések meghozatalára, és befolyásolja a piacon áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat szervező és nyújtó szervezetek üzleti döntéshozatalát. Azonban több áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatás méltányos, átlátható és érdemi módon történő összehasonlításához pontos és megbízható kibocsátási adatokra van szükség. Jelenleg különféle szabványok módszerek, számítási eszközök és alapértelmezett kibocsátási értékeket tartalmazó adatbázisok állnak rendelkezésre az EU-ban és nemzetközi szinten egyaránt. Ezek a különböző eszközök egyenetlen és összeegyeztethetetlen ÜHG-kibocsátási adatokat eredményeznek, ami az ágazati szereplőket és az egyéneket egyaránt összezavarja, akadályozva a felhasználókat abban, hogy átgondoltan válasszák ki a szállítási módot, illetve megalapozott üzleti döntéseket hozzanak. Ezenkívül az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat szervezőknek és nyújtóknak nincs ösztönzése arra, hogy a szolgáltatásaik ÜHG-kibocsátására vonatkozó adatokat számítsanak ki és tegyenek közzé, a szolgáltatásokat igénybe vevők pedig nem kapnak pontos tájékoztatást. Ez annak tudható be, hogy vonakodnak bizalmas üzleti adatokat nyilvánosságra hozni, bonyolultnak és költségesnek tartják az ÜHG-kibocsátási adatoknak az egyes áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások szintjén történő számszerűsítését, és nem tekintik megbízhatónak a piacon megosztott kibocsátási számadatokat.
Mit kellene elérni?
E kezdeményezés arra irányul, hogy leküzdje az egyértelmű, harmonizált ÜHG-kibocsátási elszámolás biztosításának és a szállítási piacon való elterjedésének akadályait közös keret és különös szabályok létrehozásával. Ez a keret magatartásbeli változásra ösztönzik majd a vállalkozásokat és az ügyfeleket az ÜHG-kibocsátás csökkentése, valamint az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások hatékonyabbá tétele érdekében. Egyrészt a kezdeményezés célja, hogy biztosítsa az ÜHG-kibocsátási adatok összehasonlíthatóságát, ezért közös referencia-módszert és harmonizált bemeneti adatokat nyújt a szolgáltatóknak és a szolgáltatásokat igénybe vevőknek. Másrészt az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó ÜHG-kibocsátás elszámolásának üzleti gyakorlatban való elterjedését hivatott előmozdítani azzal, hogy megbízható számítási eszközöket, közös ellenőrzési rendszert és a keret használatára vonatkozó iránymutatást nyújt.
Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?
Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások ÜHG-kibocsátásának elszámolására vonatkozó harmonizált szabályok megállapításával a kezdeményezés a kibocsátás kiszámítására ösztönzi a vállalkozásokat, és lehetőséget kínál az ÜHG-adatok szállítási módok és nemzeti hálózatok közötti összehangolására. Ez a főként módszertani döntéseket, bemeneti adatokat és közös ellenőrzési szabályokat érintő harmonizációs szint nem érhető el eredményesen az egyes tagállamok által önállóan végrehajtott fellépéssel. A „CountEmissions EU” kezdeményezés úgy készült, hogy megkönnyítse a szállítás szereplői számára a zöld átállást. Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások kibocsátás tekintetében nyújtott teljesítményének átláthatóbbá tétele, valamint az ÜHG-kibocsátási adatok szállítással kapcsolatos konkrét fogyasztói döntések meghozatalához való felhasználásának támogatása révén a fenntarthatóbb megoldások igénybevétele és az európai közlekedési hálózattal kapcsolatos innovációt ösztönző feltételek kialakulásához vezet.
B. Megoldások
Milyen alternatívák kínálóznak a célok elérésére? Van-e előnyben részesített alternatíva?

Amennyiben nincs, miért nincs?

A Bizottság hat szakpolitikai alternatívát értékelt hatásvizsgálat keretében. Mindegyik alternatíva megoldásokat kínál a feltárt problémákra, de az uniós szinten tervezett fellépés terjedelmét tekintve eltérések vannak köztük:

- Az 1. alternatíva az ISO 14083 szabványon¹ alapuló, átfogó számítási módszert, a bemeneti adatok központosított rendszerét, valamint az ÜHG-kibocsátás számítására szolgáló, uniós szinten létrehozott, egységes eszközt tartalmaz. Emellett javaslatot tesz a kötelező ellenőrzésre és a keret alkalmazási körének az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokban érintett összes szervre történő kiterjesztésére.
- A 2. alternatíva a nemzetközi ISO 14083 szabvány² által biztosított kedvezőbb módszert foglalja magában, amelyhez teljesen önkéntes alapú alkalmazási és ellenőrzési szabályok társulnak. Az 1. alternatívához hasonlóan a 2. alternatíva is a bemeneti adatok központosított adatbázisát és az ÜHG-kibocsátás számítására szolgáló egységes eszközt tartalmaz.
- A 3., 4. és 5. alternatíva részét képezi a „részvétel kötelező erejű vállalása” a „CountEmissions EU” kezdeményezés alkalmazására vonatkozóan, ami azt jelenti, hogy a közös keret csak azokra a szervezetekre vonatkozik, amelyek az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások ÜHG-kibocsátására vonatkozó adatok kiszámítása és közzététele mellett döntenek. Emellett a bemeneti adatokat illetően részben központosított megközelítést követnek, így bizonyos feltételek mellett a bemeneti adatok külső adatbázisai is használhatók (kivéve az 5. alternatíva esetében, amely teljesen központosított uniós adatbázisokról rendelkezik), és rugalmasságot is biztosítanak azzal, hogy engedélyezik harmadik felek számára az ÜHG-kibocsátás számítására szolgáló eszközök biztosítását. Ezek az alternatívák módszerválasztás tekintetében térnek el egymástól: a 3. alternatívában a továbbfejlesztett ISO 14083 szabvány, a 4. alternatívában a teljes ISO 14083 szabvány, az 5. alternatívában pedig a termékek környezeti lábnyomára vonatkozó kategóriaszabályok³ szerepelnek.
- A 6. alternatíva a 4. alternatívával szinte teljesen megegyező szakpolitikai intézkedéseket tartalmaz azzal a kivétellel, hogy a rendelet az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások nyújtásában vagy szervezésében érintett összes szervezet számára kötelező lenne.

Előreláthatólag mindegyik alternatíva növelné a kibocsátáselszámolás elterjedtségét az alapértékhez képest.

Az értékelést alapján a Bizottság megállapította, hogy a 4. alternatíva részesítendő előnyben. Ez az alternatíva teremti meg a legjobb egyensúlyt az elérendő célkitűzések és az általános költségek között.

Mi az egyes érdekelt felek álláspontja? Ki melyik alternatívát támogatja?

Az érdekelt felek nagyrészt elismerték, hogy a feltárt problémák fennállnak, és egyetértettek a célkitűzésekkel. Hasznos észrevételekkel szolgáltak az ÜHG-kibocsátás elszámolására vonatkozó alapérték kiszámítását illetően, és közreműködtek a vonatkozó szakpolitikai intézkedések és alternatívák kidolgozásában és értékelésében. A közös kibocsátásszámítási referencia-módszerrel kapcsolatos kérdésre válaszul a legtöbb érdekelt fél meglévő vagy kialakulóban lévő ÜHG-elszámolási megközelítést hozott fel, különösen azokat, amelyek átfogó alkalmazási kört kínálnak a kibocsátásszámításhoz.

A bemeneti adatokat illetően az érdekelt felek azt javasolták, hogy az EU helyezze előtérbe az elsődleges adatok használatát, és hozza létre az alapértelmezett értékek közös környezetét, amely abban az esetben vehető igénybe, ha elsődleges adatok nem állnak rendelkezésre vagy nem

¹ Az ISO 14083 szabvány által biztosított (a gépjárműhasználatból és a gépjárművek energiaellátásából származó, a kitermeléstől a gépjárművekben való felhasználásig terjedő üvegházhatásúgáz-kibocsátáson alapuló) módszer használata kiegészítő elemekkel és fokozott pontossággal.

² Az ISO 14083 szabványt 2023 áprilisában ültette át az Európai Szabványügyi Bizottság az EN ISO 14083 európai szabványként. Ez a kezdeményezés a szabvány európai változatára hivatkozik.

³ A járművek gyártásából, forgalmazásából, használatából és bontásából származó ÜHG-kibocsátás teljes életciklusra kiterjedő értékelésére vonatkoznak.

hozzáférhető. Emellett azt is jelezték, hogy harmonizált iránymutatásra van szükség a keret bevezetéséhez a szállítási ágazat meghatározott ágaiban, mivel így biztosítható annak egységes értelmezése a szállítási lánc különféle részeiben. A válaszadók visszajelzései is megerősítették, hogy szükség van a kibocsátási adatok és számítási folyamatok ellenőrzésére szolgáló külön rendszerre, noha az érdekelt feleknek – különösen a kkv-knak – voltak fenntartásaik az ezzel járó adminisztratív terheket és költségeket illetően. Ami az alkalmazhatóságot illeti, egyes érdekelt felek szerint ugyan a kötelező előírás lenne a leginkább célravezető az egyenlő versenyfeltételek biztosításához, a részvétel kötelező erejű vállalását tekintették összességében véve a leginkább kivitelezhető és hatékony megközelítésnek.

A tagállamok kevés visszajelzést adtak a konzultáció keretében, de a kapott válaszokból kitűnt, hogy általánosságban támogatják a kezdeményezés elvi alapját és célkitűzéseit.

C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai

Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb alternatívák) előnyei?

A közvetlen előnyök közé tartozik, hogy a teljes energiaköltség folyó áron kifejezve 2,4 milliárd EUR-val csökken az alapértékhez képest a 2025–2050-es időszakban. Ezenkívül ez a kezdeményezés a becslések szerint az ÜHG-kibocsátás külső költségeiben 674 millió EUR, a légszennyező anyagok kibocsátásában 163,5 millió EUR-nak megfelelő, a közúti balesetek visszaszorulását tekintve pedig 47 millió EUR-ra tehető csökkenést eredményez. Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva előnyei tehát összesen 3,9 milliárd EUR-t tesznek ki az alapértékhez képest, míg a nettó haszon folyó áron kifejezve 2,4 milliárd EUR lenne az alapértékhez képest a 2025–2050-es időszakban.

Ezek a hatások főként a fenntarthatóbb szállítási módok igénybevételének fokozódásában és az utak optimális megszervezésében megnyilvánuló magatartásbeli változásnak tudhatók be.

Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb alternatívák)?

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva költségei az alapköltségeken felül 1,5 milliárd EUR-ra tehetők a 2025–2050-es időszakra vonatkozóan (nettó jelenértéken, 3 %-os diszkontrátával).

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva többletköltségei főként azokat az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokban érintett vállalkozásokat terhelik, amelyek úgy döntenek, vagy arra kötelezettek, hogy az ÜHG-kibocsátási adatokat számszerűsítsék és megosszák. Az összköltség jelentős része a közös referencia-módszer (az ISO 14083 szabvány) bevezetéséhez, az arra való áttéréshez és annak alkalmazásához kapcsolódik. Noha az ellenőrzési tevékenységek és a számítási eszközök egységköltsége alacsonyabb, mint a megfelelő alapköltségek, többletköltségek is felmerülnek majd az ÜHG-kibocsátás elszámolásának a szállítási ágazatban való fokozott elterjedésével összefüggésben.

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökségnél az e kezdeményezésben előírt uniós adatbázisok létrehozásával és fenntartásával, valamint a külső adatbázisok minőség-ellenőrzésének – amely az e külső adatbázisoknak a harmonizált kibocsátáelszámolási keretbe való beépítéséhez szükséges – elvégzésével összefüggésben merülnek majd fel költségek.

Más érdekelt felek (vállalkozói/ágazati szövetségek, nemzeti statisztikai hivatalok, nemzeti akkreditáló testületek, számítási eszközök fejlesztői) ehhez viszonyítva alacsonyabb költségeket fognak viselni.

Milyen hatást gyakorol a fellépés a kkv-kra és a versenyképességre?

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva várhatóan csökkenti az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó ÜHG-kibocsátás elszámolásának akadályait a kkv-k számára, különösen azáltal, hogy egységes módszert, a bemeneti adatok közös keretét és a kezdeményezés piacon történő végrehajtásának harmonizálására vonatkozó iránymutatást biztosít. A kezdeményezés kvázi önkéntes jellege és az ÜHG-kibocsátási adatok és számítási folyamatok ellenőrzésének szükségessége alóli mentesség révén elkerülhetők a kkv-kat érintő hátrányos gazdasági hatások, különösen az adminisztratív teher és költségek tekintetében.

Mivel a kkv-k teszik ki az e rendelettel érintett szervezetek túlnyomó többségét, várhatóak náluk jelentkezik majd az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva alapján feltételezett, alacsonyabb energiaköltségekből származó összes haszon legnagyobb része, amelynek értéke 2,3 milliárd EUR-ra tehető. A kkv-kat terhelő összes költség az alapértékhez képest 1,4 milliárd EUR-ra tehető. Mindkét számadat folyó áron, a 2025–2050-es időszakra vonatkozóan értendő.

Ez a kezdeményezés tehát az alapértékhez képest várhatóan 0,9 milliárd EUR-ra tehető teljes nettó haszonnal jár a kkv-k számára a 2025–2050-es időszakra vonatkozóan.
Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?
Az e rendelettel érintett nemzeti akkreditáló testületek és statisztikai hivatalok többsége állami finanszírozásban részesül. Mivel a kezdeményezés végrehajtásával járó költségek elenyésző hányadát kell viselniük, ez előreláthatólag nagyon csekély hatást gyakorol majd a tagállami költségvetésre.
Lesznek-e egyéb jelentős hatások?
Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva az ÜHG-kibocsátás 5,6 millió tonnával történő csökkenését eredményezi az alapértékhez képest a 2025–2050-es időszakban. Ez főként a fenntarthatóbb szállítási módok nagyobb mértékű igénybevételeiben megnyilvánuló magatartásbeli változásnak és az és az utak optimális megszervezéséhez kapcsolódó változtatásoknak tudható be. Várhatóan a levegőminőségre, a versenyképességre, az innovációra, a belső piac működésére és a szállítási ágazat digitalizációjára is kedvező hatást gyakorol.
Arányosság
Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva a legkiegyensúlyozottabb intézkedéscsomagot kínálja az átfogó szakpolitikai célkitűzés eléréséhez. Előírja az ISO 14083 szabvány alkalmazását, lehetővé teszi harmadik felek közreműködését a bemeneti adatok és számítási eszközök biztosításában, valamint arányok adatellenőrzési követelményeket támaszt (a kkv-k mentessége révén). Ezenkívül lehetővé teszi, hogy a felhasználók maguk vállalják a részvételt a harmonizált kert alkalmazásában, így azokra a szervezetekre korlátozza a kötelező erejű követelményeket, amelyek úgy döntenek, hogy számszerűsítik és megosztják az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások ÜHG-kibocsátására vonatkozó adatokat, egyúttal egyenlő versenyfeltételeket teremt a kibocsátáselszámolás terén, és jobban összehasonlíthatóvá teszi a kibocsátási adatokat a különböző szállítási módok és ágak között.
D. További lépések
Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?
A rendelet értékelését az alkalmazása kezdőnapjától, vagyis e javaslat és a részletes szabályokat megállapító másodlagos jogszabályok elfogadásától számított öt év elteltével kell elvégezni.