



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2023. július 14.
(OR. en)

11821/23

Intézményközi referenciaszám:
2023/0266(COD)

TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185

JAVASLAT

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.:	COM(2023) 441 final
Tárgy:	Javaslat AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolásáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2023) 441 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2023) 441 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Strasbourg, 2023.7.11.
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának
elszámolásáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SEC(2023) 441 final} - {SWD(2023) 440 final} - {SWD(2023) 441 final} -
{SWD(2023) 442 final}

INDOKOLÁS

- A javaslat indokai és céljai

Az üvegházhatású gázok kibocsátásának elszámolása különféle gazdasági ágazatokban használatos a vállalkozások és egyének meghatározott tevékenységeiből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó adatok előállításának egyik módszereként. A szállítási ágazatban az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó kibocsátásra vonatkozó áttekinthető tájékoztatás képessé teszi az ügyfeleket megalapozott döntések meghozatalára, és befolyásolja a piacon ilyen szolgáltatásokat szervező és nyújtó szervezetek üzleti döntéshozatalát. A kibocsátásra vonatkozó megbízható adatok elérhetővé tételével előmozdítható a fenntarthatóság, az innováció és a fenntartható szállítási lehetőségek irányába mutató magatartásbeli változás. A kibocsátás elszámolásának előnyeit és hozzáadott értékét az Európai Unióban és az EU-n kívül jelenleg működő kibocsátásmérési és -jelentési rendszerek¹ eredményei is bizonyítják.

Az üvegházhatásúgáz-kibocsátás szállítás terén történő elszámolásában rejlő lehetőségek kiaknázásához arra van szükség, hogy a mögöttes számítások összehasonlíthatók és pontosak legyenek, valamint az adott áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás sajátosságaira vonatkozzanak. Ezért a kibocsátást tudományosan megalapozott, részletes és összehangolt módszertani megközelítéssel kell számszerűsíteni.

Jelenleg azonban nincs általánosan elfogadott keret az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolásához². A szállítási ágazat érdekelt felei e kibocsátás számszerűsítéséhez különféle szabványok, módszerek, számítási eszközök, valamint több, alapértelmezett kibocsátási értékeket tartalmazó adatbázis és adatkészlet közül választhatnak. Ez gyakran okoz számottevő eltérést az eredményekben, ami veszélyezteti az üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok piacon való összehasonlíthatóságát, valamint pontatlan és félrevezető információkkal szolgál az egyes áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások teljesítményéről. Emellett annak a veszélye is fennáll, hogy az egyes szervezetek olyan kibocsátásszámítási módszert és alapértelmezett adatokat választanak, amelyek számukra kedvezőbbek. Ez megágyaz a zöldrefestésnek³, és rossz irányba ösztönözheti a szolgáltatások igénybe vevőit. Az egységes keret hiánya általánosan elismert tény, ágazati szereplők és nemzeti kormányok⁴ részéről pedig már több kísérlet történt ilyen

¹ Az áru fuvarozási ágazatban például az Unión belüli [Lean and Green](#) és az egyesült államokbeli [SmartWay](#) program.

² A tagállamok az összes gazdasági ágazat – köztük a szállítási ágazat – üvegházhatásúgáz-kibocsátásáról harmonizált statisztikákat és környezeti számlákat állítanak össze és szolgáltatnak a Bizottságnak az európai környezeti-gazdasági számlákról szóló, 2011. július 6-i európai parlamenti és tanácsi 691/2011/EU rendelet ([HL L 192., 2011.7.22., 1. o.](#)) szerint. Ezek az adatok nemzeti szinten, az uniós gazdasági tevékenységek egységes ágazati osztályozási rendszere (NACE Rev. 2.) szerinti bontásban állnak rendelkezésre, így nem kellően részletesek ahhoz, hogy enyhítsék a fent említett problémát.

³ A zöldrefestés a vállalkozások azon gyakorlatát jelöli, hogy megtévesztő módon kedvező benyomást keltenek a környezeti hatásukat vagy előnyeiket illetően.

⁴ Az első, kifejezetten az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó szabványt 2012-ben vezette be az [Európai Szabványügyi Bizottság \(CEN\)](#). A CEN EN 16258:2012 szabványa közös módszert határoz meg a bármilyen áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatáshoz kapcsolódó energiafogyasztás és üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámításához és bejelentéséhez. Az EN 16258:2012 szabvány nagyban hozzájárult a kibocsátáselszámolási folyamatok harmonizálásához a közlekedés terén. Ugyanakkor nem volt elég pontosnak tekinthető ahhoz, hogy teljes mértékben összehasonlítható és következetes kibocsátási adatokat biztosítson a különböző áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokról. Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolásának harmonizálására irányuló kezdeményezések között említendő még a [francia közlekedési törvénykönyv L. 1431-3. cikke](#) és a [Globális Logisztikai Kibocsátási Tanács](#) kerete.

keret létrehozására. Azonban egyik erre irányuló törekvés sem vezetett az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolási módszereinek harmonizálásához vagy az üvegházhatású gázokra vonatkozó adatok következetes használatához uniós szinten.

A szállítási ágazat szereplői az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó megbízható és összehasonlítható adatok hiányát is problémának tekintik. A nyilvános konzultáció keretében a válaszadók 80 %-a elismerte, hogy ez a probléma gyakori, és jelentősnek vagy nagyon jelentősnek tartotta. Hasonló álláspontok rajzolódtak ki az e kezdeményezés véleményezési felhívására, az érdekelt felek körében végzett célzott felmérés keretében és a munkaértekezleten folytatott megbeszélések során kapott válaszok elemzésekor.

Ezenkívül, noha a szállítási ágazat érdekelt felei egyre nagyobb érdeklődést mutatnak a szállítás üvegházhatásúgáz-kibocsátás terén nyújtott teljesítményére vonatkozó adatok iránt, az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolása általában véve még mindig csak nagyon szűk körben terjedt el. Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat igénybe vevők rendszerint nem jutnak pontos tájékoztatáshoz e szolgáltatások teljesítményéről, az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat szervezők – köztük a szolgáltatók – pedig nem számítják ki módszeresen az üvegházhatásúgáz-kibocsátásukat. Továbbá azok, akik kiszámítják a kibocsátásukat, többségükben a vállalkozás vagy a járművek szintjén teszik ezt, és nem tudnak előállítani adatokat az egyes áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásáról⁵. Azonban csak az utóbbi jellegű adatok lényegesek az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat igénybe vevők döntéseinek eredményes támogatása és befolyásolása szempontjából. Becslések szerint az uniós szállítási ágazatban közel 600 000 szervezet méri az üvegházhatásúgáz-kibocsátását (2020. évi adat), de mindössze 21 660 teszi ezt az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó adatok előállításához szükséges szintű bontásban. Ez az önállóan szállítási tevékenységeket folytató mintegy 1,8 millió szervezet csupán 1,2 %-a⁶. Az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolásának csekély mértékű elterjedtsége főként a mikro-, kis- és középvállalkozások (a továbbiakban: a kkv-k)⁷ körében figyelhető meg, amelyek az uniós szállítási piacon működő szervezetek túlnyomó többségét teszik ki.

Különböző konzultációs tevékenységek során is problémaként merült fel, hogy az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolása alig terjedt el. A nyilvános konzultáció keretében 56 szervezet közül 45-en (80 %), 70 egyén közül 61-en (87 %) és 65 online ügyfél közül 60-an (92 %) állították, hogy nem kapnak kielégítő tájékoztatást, amikor utazást, szállítást terveznek/szerveznek vagy csomagkézbesítést választanak. Ezenkívül a célzott felmérésben részt vevő 31 válaszadóból 26-an (84 %) úgy vélték, hogy az elterjedtség jelenleg csekély vagy nagyon csekély mértékű. Az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolását illetően a célzott felmérésből az derült ki, hogy a válaszadók 78 %-a (37-ből 29) már valamilyen módon méri a kibocsátását, de mindössze 35 %-uk (26-ből 9) végez mérést az áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás szintjén.

⁵ Egy adott (különösen multimodális szállítási láncba tartozó) áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátás terén nyújtott teljesítményére vonatkozó pontos adatok előállításához a szállítási lánc minden egyes elemének (szállítási szakasznak) a kibocsátását ki kell számítani. A számítás ezen a szinten közvetlen adatokat igényel, emellett bonyolultabb és költségesebb egy önálló szervezet számára.

⁶ Összesen megközelítőleg 1,8 millió, az Ecorys és a CE Delft adatai (2023), a hatásvizsgálatot alátámasztó tanulmány.

⁷ A Bizottság 2003/361/EK ajánlása (2003. május 6.) a mikro-, kis- és középvállalkozások meghatározásáról ([HL L 124., 2003.5.20., 36. o.](#)).

Ez a megállapítás azonban nem feltétlenül reprezentatív az összes érintett szervezetre nézve, mivel az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátását kiszámító vállalkozások tényleges száma jóval alacsonyabbnak tűnik.

Az EU felismerte, hogy harmonizált módszertani keretre van szükség az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások kibocsátásának elszámolásához. 2011 és 2019 között egymást követően két uniós finanszírozású projekt zajlott: az egyik a Carbon Footprint of Freight Transport (COFRET, az áru fuvarozás szénlábnyma)⁸ volt a hetedik keretprogram keretében, a másik pedig a Logistics Emissions Accounting & Reduction Network (LEARN, a logisztikából származó kibocsátás elszámolásával és csökkentésével foglalkozó hálózat)⁹ a „Horizont 2020” keretprogram keretében. Ezek a projektek az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámításával, jelentésével és ellenőrzésével foglalkoztak átfogó módszer kialakítása céljából. Ezek az erőfeszítések előmozdították a Globális Logisztikai Kibocsátási Tanács¹⁰ ágazati kezdeményezésű keretének létrehozását és fejlesztését, valamint a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet (ISO)¹¹ átfogó és egyedi szabványának kidolgozására irányuló összehangolt fellépést indítottak el. Az ISO 2023 márciusában tette közzé ezt az új ISO 14083:2023 szabványt. Ezután a CEN átültette az egyenértékű EN ISO 14083:2023 európai szabványként.

E kezdeményezés célja az üvegházhatásúgáz-kibocsátás mérésének és kiszámításának harmonizálását gátló akadályok elhárítása és e harmonizált megközelítés szállítási ágazatban való elterjedésének megkönnyítése. Közös szabályozási keretet határoz meg az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolásához a teljes multimodális szállítási láncra kiterjedően, ezzel egyenlő versenyfeltételeket teremtve a szállítási módok, ágak és az Unión belüli nemzeti hálózatok számára. A különféle szolgáltatások teljesítményének átláthatóbbá tételének arra kell ösztönöznie a piaci szereplőket, hogy csökkentsék az üvegházhatásúgáz-kibocsátásukat, valamint hogy hatékonyabbá és fenntarthatóbbá tegyék a szállítást.

E rendelet nem teszi kötelezővé az üvegházhatásúgáz-kibocsátás jelentését. Arra irányul, hogy támogasson egyéb, ágazati szereplők és hatóságok által kifejezetten a zöld átállás megkönnyítésére hozott intézkedéseket. Ezen intézkedések közé tartozik az üvegházhatásúgáz-kibocsátás átláthatóságáról szóló rendelkezések belefoglalása a szállítási szerződésekbe, az utasok tájékoztatása az adott szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátásáról, illetve éghajlati vonatkozású feltételek meghatározása zöld közbeszerzési eljárásokhoz és környezetbarát közlekedési programokhoz. Megvalósíthatók különálló, egyedi megállapodások révén, különösen hatóság és vállalkozás, illetve vállalkozás és vállalkozás közötti viszonylatban, azonban mindig meg kell felelniük az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámítására, alátámasztására és ismertetésére vonatkozóan e kezdeményezésben meghatározott különös szabályoknak.

Itt megjegyzendő, hogy e rendelet ugyan a gépjárműhasználatból és a gépjárművek energiaellátásából származó, a kitermeléstől a gépjárművekben való felhasználásig terjedő üvegházhatásúgáz-kibocsátásra¹² egyaránt vonatkozik, a szállítási ágazatban azonban más káros hatások is keletkeznek. Ilyen többek között a légszennyező anyagok kibocsátása és a

⁸ <https://cordis.europa.eu/project/id/265879>

⁹ <https://learnproject.net/>

¹⁰ [Smart Freight Centre](https://www.smartfreightcentre.eu/)

¹¹ <https://www.iso.org/home.html>

¹² E rendelet alkalmazásában a kitermeléstől a gépjárművekben való felhasználásig terjedő kibocsátás fogalma minden szállítási módra vonatkozik.

zajkibocsátás, valamint az ebből eredő egészségügyi és környezeti hatások. Ezek a következmények nem tartoznak a javasolt kezdeményezés hatálya alá.

A kezdeményezés a célkitűzéseinek megfelelő kezelése érdekében az alábbiakban ismertetett hét fő szakpolitikai területre tagolódik:

- Módszer – közös referencia-módszer kialakítása, hogy a teljes szállítási ágazatban biztosított legyen az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának egységes módon történő kiszámítása.

A referencia-módszer a kezdeményezés kulcsfontosságú eleme, ezért kiemelt figyelmet kapott az előkészítő munka során. Több megközelítés elemzésére került sor, amelyek az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámításának hatóköre és módszere, valamint a kibocsátás áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokhoz való hozzárendelése tekintetében tértek el egymástól. Az elemzés eredményeképpen az új ISO 14083:2023 szabványra¹³ esett a választás, mivel jelenleg e szabvány a legmegfelelőbb és legarányosabb a kinyilvánított célkitűzések eléréséhez. Az ISO 14083:2023 szabvány előrelépést jelent olyan, szállítási tevékenységekre vonatkozó közös szabályok és üvegházhatásúgáz-kibocsátási számítási elvek meghatározása felé, amelyek alapján a kibocsátás a kitermeléstől a gépjárművekben való felhasználásig terjedően számszerűsíthető. Mivel ez a szabvány világszerte elismert, felhasználható nemzetközi szállítási láncokra vonatkozó üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok előállításához, ami lehetőséget teremt a nemzetközi összehangolásra.

A rendeletben ugyanakkor számolni kell a szabvány jövőbeli továbbfejlesztésének lehetőségével, és vissza kell tudni adni a szabvány bizonyos elemeibe beépülő rugalmasságot. A szabvány későbbi felülvizsgálatait és módosításait ezért szorosan figyelemmel kell kísérni, meg kell vizsgálni és – indokolt esetben – ki kell zárni e kezdeményezés hatálya alól, hogy a referencia-módszer összhangban legyen e rendelet és más alkalmazandó uniós jogszabályok célkitűzéseivel. Ezenkívül mérlegelni kell, hogy szükségesek-e további kiigazítások és pontosítások, különösen akkor, ha az említett szabvány használata miatt az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának számításából eredő indokolatlan egyensúlyhiány lép fel bizonyos szállítási ágakban.

- Bemeneti adatok és források – a bemeneti adatokkal kapcsolatos harmonizált megközelítés biztosítása az elsődleges adatok használatára ösztönző tényezők megteremtésével, modellezett adatok engedélyezésével, az alapértelmezett értékek megbízhatóbbá, hozzáférhetőbbé és megfelelőbbé tételével, valamint a nemzeti, regionális és ágazati adatkészletek közötti eltérések csökkentésével

A bemeneti adatok iránti közös megközelítés nélkül az üvegházhatásúgáz-kibocsátási számítások eredményei továbbra is következtelenek és összehasonlíthatatlanok lennének, még azonos referencia-módszer alkalmazása esetén is. Ez a kérdés kiemelt helyet foglalt el az érdekelt felekkel folytatott összes konzultációs tevékenységben. Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámításához különféle bemeneti adatok – köztük elsődleges és másodlagos adatok – szükségesek, illetve használatosak. A számítások elsődleges adatok használata esetén hozzák a legmegbízhatóbb eredményeket. Ilyen jellegű adatok azonban gyakran nem állnak rendelkezésre, vagy beszerzésük megfizethetetlenül drága bizonyos érdekeltek, különösen a kkv-k számára, így másodlagos adatok használatát is mérlegelni kell. Tehát ahhoz, hogy az üvegházhatásúgáz-kibocsátási számításokból származó kimeneti adatok összehasonlíthatók és pontosak legyenek, az elsődleges adatok használatát el kell ismerni és előnyben kell részesíteni, a

¹³ E rendelet alkalmazásában e szabvány európai változata (EN ISO 14083:2023) lett a referencia-módszer.

másodlagos adatoknak pedig hiteles becsléseken, valamint tudományosan bizonyított és megbízható adatbázisokon és adatkészleteken kell alapulniuk. A másodlagos adatok alapértelmezett értékek vagy modellek használatával állapíthatók meg.

Alapértelmezett értékek használata esetén pontos és megbízható adatokat kell kapni egy adott áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátásáról. Ezeket az értékeket ezért semleges és tárgyilagos módon kell kidolgozni, és megbízható forrásokból kell beszerezni. Az alapértelmezett értékek a szakirodalomból vagy más kiadványokból származnak, és az üvegházhatásúgáz-kibocsátás intenzitására vonatkozó értékek, valamint üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők (a forrástól függően másként: az energia vagy az üzemanyagok kibocsátási tényezői) tartoznak közéjük.

Az üvegházhatásúgáz-kibocsátás intenzitásának alapértelmezett értékei meghatározott szállítási teljesítményadatokat (tevékenységre vonatkozó adatokat) hoznak összefüggésbe üvegházhatásúgáz-kibocsátással, és egy adott áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatásból származó kibocsátásra vonatkozó adatok előállítására szolgálnak. Ezeknek az értékeknek tehát olyan paramétereken kell alapulniuk, amelyek nagyon hasonlóak az adott szolgáltatás paramétereihöz. A kibocsátási számítások eredményeinek összehasonlíthatósága érdekében alapvető uniós adatbázist kell létrehozni ezekből az értékekből. Azonban kimondottan ágazati, nemzeti és regionális sajátosságukra tekintettel más adatbázisok és adatkészletek fenntartását is meg kell engedni harmadik felek számára azzal a feltétellel, hogy külön minőség-ellenőrzésen esnek át uniós szinten.

Az üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők a tevékenység folytatása során felhasznált energiamennyiséget hozzák összefüggésbe a kitermeléstől a gépjárművekben való felhasználásig terjedő üvegházhatásúgáz-kibocsátással. Ezek a tényezők egy adott áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás kitermeléstől a gépjárművekben való felhasználásig terjedő üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitásának kiszámításához szükséges bemeneti adatok. Az üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők egységes módszer és megbízható források alapján történő meghatározása esetén elfogadható mértékű lesz a variabilitás. Ezért létre kell hozni az üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők központi uniós adatbázisát, megfelelően figyelembe véve az Unió szabályozási kezdeményezéseit és más megbízható forrásokat, köztük a felülvizsgált megújulóenergia-irányelvet¹⁴ (elfogadása után), valamint a Horizont Európa program külön témakörét¹⁵.

Az alapértelmezett üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitási értékek és az üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők uniós adatbázisát semleges és illetékes uniós szervnek kell kialakítania és fenntartania. E szervnek egyúttal a harmadik felek által fenntartott külső adatbázisok és adatkészletek technikai minőség-ellenőrzését is el kell végeznie. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) tekinthető a legmegfelelőbb szervnek arra, hogy biztosítsa a rendelet e részének megfelelő végrehajtásához szükséges segítséget. Az EEA a munkája során adott esetben olyan egyéb uniós ágazati szervek közreműködésére és támogatására támaszkodhat, mint az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA), amely

¹⁴ Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek, az (EU) 2018/1999 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek és a 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a megújuló energia előmozdítása tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről, COM(2021) 557 final.

¹⁵ [Finanszírozás és pályázatok \(europa.eu\)](https://europe.eu).

megbízást kap légi járatokra vonatkozó környezetvédelmi címke bevezetésére a ReFuelEU Aviation kezdeményezés¹⁶ keretében.

A modellezett adatok bizonyos üvegházhatásúgáz-kibocsátási vonatkozású paraméterekkel kombinálnak elsődleges adatokat egy adott áru fuvarozási vagy személyszállítási, illetve csomóponti tevékenységre vonatkozóan. Ezeknek a paramétereknek reprezentatívnak és pontosnak kell lenniük, valamint szigorúan a referencia-módszer követelményein alapulnak. Így lehet a lehető legjobb képet kapni az adott áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás tényleges üvegházhatásúgáz-kibocsátásáról.

- Alkalmazhatóság – a kezdeményezés uniós piacon történő eredményes alkalmazásához megfelelő szakpolitikai eszköz meghatározása (a kötelezőtől az önkéntesig)

Az eszköz eredményességének a szállítási ágazatra nehezedő lehetséges adminisztratív terhek és költségek tükrében történő mérlegelése alapján a részvétel kötelező erejű vállalása merült fel a legmegfelelőbb megközelítésként. Előírja azt a követelményt, hogy a közös keret csak akkor használható, ha az áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatást nyújtó vagy szervező szervezet úgy dönt, vagy egyéb módon¹⁷ arra kötelezett, hogy az adott szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó adatokat kiszámítsa és közzé is tegye. Ez a megközelítés különösen a kkv-k számára lényeges, amelyek a szállítási ágazatban működő vállalkozások túlnyomó többségét teszik ki, és nagyon gyakran nem rendelkeznek elegendő kapacitással az áru fuvarozási és személyszállítási tevékenységeikből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás méréséhez és kiszámításához. Ez a megközelítés ugyanakkor biztosítja a szabályozás kiszámíthatóságát és az egyenlő versenyfeltételeket az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolása terén a kibocsátási adatokat közzétevők és megosztók számára. Ennek idővel fokozatos piaci elmozdulást kell eredményeznie a keret szállítási ágazatban való fokozott elterjedése felé.

- Az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kimeneti adatai és átláthatósága – megfelelő mérőszámok megállapítása az üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok előállításához és megosztásához, valamint közös szabályok meghatározása a kibocsátás elszámolási eredmények ismertetésére és átláthatóságára vonatkozóan

Harmonizált mérőszámokra van szükség a kibocsátás kimeneti adataihoz annak biztosítása érdekében, hogy következetes mértékegységek álljanak rendelkezésre az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó adatoknak a szállítási lánc résztvevői közötti közléséhez és a szállítási láncon kívüli közzétételéhez. Közös mérőszámokkal az adatszolgáltatók egyértelműen ismertetethetik, a címzettek pedig pontosan értelmezhetik az adatokat. Ez nélkülözhetetlen a piaci üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok helyes összehasonlításához, valamint az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat igénybe vevők döntéshozatalban való támogatásához. Ezenkívül az üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatokat kiszámító és közzétevő szervezeteknek az elvégzett számításokat alátámasztó bizonyítékokat kell előállítaniuk és megőrizniük. E bizonyítékokat kérésre be kell mutatni az illetékes hatóságnak vagy bármilyen egyéb harmadik félnek különálló, egyedi megállapodások alapján, amelyek például különös jogi előírásokból vagy vállalkozások közötti szerződések feltételeiből fakadnak. Ezek a rendelkezések elsősorban a közölt adatok megbízhatóságába és pontosságába vetett bizalom kialakítására irányulnak.

¹⁶ Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról, COM(2021) 561 final.

¹⁷ Például más uniós és nemzeti jogszabályokkal vagy szerződéses jogviszonyok révén.

- A végrehajtás támogatása – rendelkezés e kezdeményezés összehangolt végrehajtásáról a különböző szállítási ágakban

A végrehajtás támogatásával biztosítható, hogy a szállítási láncba tartozó különböző ágakban működő szervek azonos módon értelmezzék és alkalmazzák a rendelet szabályait az egész EU-ban. Különösen az általános iránymutatás tartozik ide, amellyel tisztázhatók és elmagyarázhatók a kezdeményezés bizonyos részei a különböző érdekelt feleknek. Ez segítséget jelent számukra abban, hogy a rendes üzleti gyakorlatukban hajtsák végre a szabályokat. Iránymutatás nyújtható például az adatszolgáltatási követelményekről, az adatok kezeléséről és megosztásáról, a kibocsátásszámítási folyamatokról és a megfelelés ellenőrzéséről. A Bizottság fenntartja a kizárólagos jogot arra, hogy ilyen általános iránymutatást készítsen, miután felmérte a szállítási ágazat igényeit és az ilyen iránymutatás által a piacon nyújtható hozzáadott értéket.

- Megfelelés – az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó adatok és a mögöttes számítási folyamatok ellenőrzésére szolgáló közös, arányos és megbízható rendszer biztosítása

Az ÜHG-kibocsátási adatok és a mögöttes számítási folyamatok ellenőrzésére szolgáló rendszer iránti igény is határozottan megfogalmazódott az érdekelt felekkel folytatott konzultációk során. A hatásvizsgálat megerősítette ennek az igénynek a meglétét, és kimutatta, hogy a megfelelően megtervezett ellenőrzési rendszer nagymértékben erősítené a szállítási ágazat szereplőinek az ÜHG-kibocsátási adatokba vetett bizalmát, és általában véve előmozdítaná az ÜHG-kibocsátás elszámolásának elterjedését. Az ellenőrzési eljárásokhoz kapcsolódó követelmények gyakran többletköltségeket és adminisztratív terhet rónak az ágazatra. Ezért figyelmet kell fordítani arra, hogy ne növekedjen a bürokrácia, amely célszerűtlen módon megakadályozná az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolására vonatkozó közös keret használatát a tágabb értelemben vett üzleti gyakorlatokban. Ez az oka annak, hogy e javaslat csak a nagy szervezeteknek írja elő annak ellenőrzését, hogy betartják-e az e rendeletben rögzített szabályokat, a kkv-k számára pedig megengedi az ellenőrzés önkéntes elvégzését.

- Kiegészítő intézkedések – technikai számítási eszközök kidolgozása és használata

A technikai számítási eszközök (például webes alkalmazások, modellek és szoftverek) rendelkezésre állása hasznos, mivel megkönnyítheti a közös kibocsátáselszámolási módszer elterjedését a szállítási ágazatban. A piacon szélesebb körű felhasználásra kínált kereskedelmi és nem kereskedelmi célú külső számítási eszközökkel eredményesen előmozdítható e kezdeményezés céljának elérése. Megfelelő funkciókat biztosítanak a kibocsátás automatikus kiszámításához, és kellően rugalmasak ahhoz, hogy a számításokhoz használt képletek és adatok szükség esetén gyorsan kiigazíthatók legyenek. Azonban ezeket az eszközöket úgy kell használni, hogy teljesüljenek az e rendeletben foglalt követelmények, különösen a közös referencia-módszer, a modellezési paraméterek és megfelelő alapértelmezett értékek használata tekintetében. Ezért a külső számítási eszközök használatát meg kell engedni azzal a feltétellel, hogy hivatalos tanúsításon esnek át.

- Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel

2020-ban a teljes uniós üvegházhatásúgáz-kibocsátás 26 %-a a közlekedésnek¹⁸ volt betudható: a közúti közlekedés önmagában az összkibocsátás mintegy 20 %-át tette ki¹⁹. E

¹⁸ Ideértve a légi közlekedést és a tengeri szállítást is.

¹⁹ [2022. évi statisztikai zsebkönyv \(europa.eu\)](#).

kezdemenyezést ezért az európai zöld megállapodással²⁰ és a klímasemlegesség 2050-ig történő elérésére irányuló intézkedéseket meghatározó európai klímarendelettel²¹ összefüggésben kell vizsgálni.

A 2020. december 9-én közzétett fenntartható és intelligens mobilitási stratégia²² lefekteti az alapokat e változásnak az uniós közlekedési rendszerben való eléréséhez (többek között a szállításból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 2050-ig 90 %-kal történő csökkentésével) és intelligens, versenyképes, hozzáférhető és megfizethető közlekedési rendszerrel történő megvalósításához. Az egyes szállítási módok fenntarthatóbbá tételére irányuló célzott intézkedések mellett a stratégia ösztönzőket is említ, amelyekkel előmozdítható a legfenntarthatóbb szállítási lehetőségek kiválasztása az egyes módokon belül és a módok között. Az ösztönzők lehetnek gazdasági és nem gazdasági jellegűek, köztük például a szolgáltatások igénybe vevőinek pontosabb tájékoztatása és az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátás terén nyújtott teljesítményének átláthatóbbá tétele. A stratégia ezért említi a tervek²³ között „egy, a közlekedésből és a logisztikából származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás harmonizált mérésére szolgáló, globális szabványokon alapuló európai keret létrehozását, amelynek segítségével a vállalkozások és a végfelhasználók megbecsülhetik döntéseik szénlábnymát, és növelni lehetne a végfelhasználók és a fogyasztók azon igényét, hogy fenntarthatóbb közlekedési és mobilitási megoldásokat válasszanak, elkerülve ugyanakkor a »greenwashing« (»zöldrefestés«) jelenségét”. E rendelet tehát megfelelő szakpolitikai választ ad.

Már korábban is felmerültek bizonyos szakpolitikai megfontolások az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó kibocsátás elszámolását illetően. A közlekedéspolitikáról szóló 2011. évi fehér könyvben²⁴ a Bizottság ismertette az uniós közlekedési rendszer jövőjével kapcsolatos elképzelését. Szakpolitikai programot határozott meg a jövőbeli kihívások leküzdéséhez, különösen a közlekedés fenntartását és fejlesztését, valamint az áru fuvarozási, személyszállítási és logisztikai tevékenységek szénlábnymának jelentős csökkentését illetően. Az e célok elérésének előmozdítására irányuló konkrét kezdeményezések egyike volt a személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatások szénlábnymának becslésére vonatkozó közös uniós szabványok kidolgozása. Ennek célja az volt, hogy eszközt biztosítson a kevésbé környezetkárosító szolgáltatásokat igénybe venni kívánó vállalkozások és a környezetileg fenntarthatóbb módon utazni kívánó utasok számára. E tervek hatására további intézkedések indultak e szakpolitikai területen, ilyen volt a fent említett LEARN kutatási projekt is.

- Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival

Az összes szállítási módot érintő horizontális megközelítésként ez a rendelet szinergiákat hoz létre a kibocsátáscsökkentési keretek kialakítására, üzemanyag- és kibocsátási előírások meghatározására, a szolgáltatások igénybe vevőinek biztosítandó nagyobb átláthatóságra és a

²⁰ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az európai zöld megállapodás, COM(2019) 640 final.

²¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) ([HL L 243., 2021.7.9., 1. o.](#)).

²² A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időálló pályára állítása, COM(2020) 789 final.

²³ A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiát kísérő cselekvési terv 33. fellépése.

²⁴ FEHÉR KÖNYV – Útiter az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, COM(2011) 144 végleges.

fogyasztói jogok erősítésére irányuló más uniós szabályozási intézkedésekkel, és kiegészíti őket. Különösen a bemeneti adatok és a kibocsátáselszámolási módszerek használatát, valamint az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásáról szóló egyértelmű kommunikációra vonatkozó követelményeket illetően állnak fenn ilyen kapcsolatok egyéb szakpolitikákkal.

Jelentős összefüggések vannak a kibocsátásra vonatkozó adatok gyűjtésére és a környezetvédelmi adatszolgáltatásra vonatkozó szabályozó intézkedésekkel. Az uniós nyomonkövetési, jelentési és ellenőrzési keretben²⁵ kötelező nyomon követni, ellenőrizni és évente jelenteni az uniós kikötőkbe érkező vagy onnan kifutó, 5 000 BT feletti tengeri hajók CO₂-kibocsátását a tevékenységeik folytatása során fogyasztott üzemanyag mennyisége alapján²⁶. A légi közlekedésben az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer (EU ETS)²⁷ előírja a légitársaságoknak, hogy számítsák ki az egy légi járatra jutó CO₂-kibocsátást, és évente nyújtsanak be kibocsátási jelentést. Az uniós nyomonkövetési, jelentési és ellenőrzési keret és az EU ETS ugyan eltérő célt szolgál, és nem vonja maga után bizonyos szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolását, de úgy tekinthető, hogy kiegészíti e rendeletet, különösen a tényleges üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó adatok gyűjtését illetően.

Az üvegházhatásúgáz-kibocsátás számszerűsítésére szolgáló bemeneti adatok következetességével részben a megújuló alacsony és nulla kibocsátású üzemanyagok elterjedésével kapcsolatos, kialakulóban lévő uniós kezdeményezések is foglalkoznak. Ez a kezdeményezés tartalmazza az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag²⁸ alapos áttekintését, kiemelt figyelmet fordítva a Bizottság átdolgozott megújulóenergia-irányelvre (RED II) és az új FuelEU Maritime kezdeményezésre²⁹ irányuló javaslatára. Az átdolgozott megújulóenergia-irányelv és a FuelEU Maritime kezdeményezés konkrétan meghatározza majd az üvegházhatású gázok (energia) kibocsátására vonatkozó tényezők alapértelmezett értékeit. Ezek az értékek a kitermeléstől a gépjárművekben való felhasználásig terjedő megközelítő³⁰ alkalmazásával, a felhasznált energiamennyiség alapján adnak becslést az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra. Mindezek a szempontok rendkívül lényegesek a kezdeményezés egységes végrehajtásához az uniós piacon. Ugyanakkor a végrehajtás során figyelembe kell venni más jogszabályi kereteket, például az új nehézgépjárművekre³¹ és az új

²⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról ([HL L 123., 2015.5.19., 55. o.](#)).

²⁶ Az uniós nyomonkövetési, jelentési és ellenőrzési rendelet alapján nyomon követett és szolgáltatott adatok felhasználhatók más jövőbeli kezdeményezésekhez, például az EU ETS tengeri szállításra való esetleges kiterjesztéséhez vagy a FuelEU Maritime kezdeményezéshez.

²⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról ([HL L 275., 2003.10.25., 32. o.](#)).

²⁸ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/IP_21_3541

²⁹ Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról, COM(2021) 562 final.

³⁰ Ez eltér az uniós nyomonkövetési, jelentési és ellenőrzési keretben, az IMO adatgyűjtési rendszerében, a CORSIA-ban és az EU ETS-ben jelenleg alkalmazott megközelítéstől, amely csak a gépjárművek meghajtásával összefüggő (üzemanyagtöltéstől a gépjárművekben történő felhasználásig terjedő) kibocsátásra vonatkozik.

³¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1242 rendelete (2019. június 20.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK irányelv módosításáról ([HL L 198., 2019.7.25.](#)).

könnyű haszongépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokat³², az Eurostat környezeti-gazdasági számlákra vonatkozó statisztikai iránymutatását³³, valamint a járműfedélzeti adatokhoz való hozzáféréssel kapcsolatosan tervezett uniós fellépést³⁴. E tekintetben lehetőség nyílik szinergiák kialakítására például üzemanyag-fogyasztási adatok gyűjtésével és az alapértelmezett értékek közös környezetének létrehozásával összefüggésben.

Az e rendeletben meghatározott szabályok alkalmazása során kiszámított és gyűjtött üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok felhasználhatók vállalati beszámolóhoz, például a fenntarthatósággal kapcsolatos vállalati beszámolóról szóló irányelv³⁵ és a kapcsolódó, jelenleg előkészületben lévő európai fenntarthatósági beszámolási standardok³⁶ alapján. A fenntarthatósággal kapcsolatos vállalati beszámolóról szóló irányelv és e kezdeményezés a megközelítést illetően összhangban van egymással, mivel mindkettő elismeri az 1. alkalmazási körbe (saját tevékenységből származó közvetlen kibocsátás), a 2. alkalmazási körbe (a beszámoló vállalkozás által saját felhasználásra vásárolt vagy beszerzett villamos energia, gőz, hőenergia vagy hűtés előállításából származó közvetett kibocsátás) és a 3. alkalmazási körbe (az értékláncban bekövetkező közvetett kibocsátás) tartozó, CO₂-egyenértékben kifejezett kibocsátást³⁷. Ezek a keretek a tárgy és a pontosság tekintetében térnek el egymástól (a fenntarthatósággal kapcsolatos vállalati beszámolóról szóló irányelv az egész vállalkozás kibocsátására vonatkozik, míg e rendelet az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó kibocsátásra). Az e kezdeményezés nyomán előállított adatokat a vállalkozások felhasználhatják a fenntarthatósági beszámolójuk elkészítéséhez, ami megkönnyíti a fenntarthatósággal kapcsolatos vállalati beszámolóról szóló irányelv végrehajtását.

A szintén az „Írány az 55 %!” intézkedéscsomag keretében megvalósuló ReFuelEU Aviation kezdeményezés rendelkezéseket tartalmaz a külön a légi járatokra vonatkozó környezetvédelmi címkéről³⁸, hogy ezzel segítsen a fogyasztóknak megalapozott döntéseket hozni, és előmozdítsa a környezetbarátabb utazást. A Bizottság gondoskodik arról, hogy a légi járatok címkézési rendszerének kialakítása kellő összhangban legyen e kezdeményezés végrehajtásával, ugyanis így biztosítható a szállításból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozóan előállított adatok következetessége és megbízhatósága.

³² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/631 rendelete (2019. április 17.) az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (átdolgozás) ([HL L 111., 2019.4.25., 13. o.](#)).

³³ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/environment/methodology>

³⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-A-jarmuvek-adataihoz-funkcioihoz-es-eroforrasaihoz-valo-hozzaferes_hu

³⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/2464 irányelve (2022. december 14.) az 537/2014/EU rendeletnek, a 2004/109/EK irányelvnek, a 2006/43/EK irányelvnek és 2013/34/EU irányelvnek a fenntarthatósággal kapcsolatos vállalati beszámolás tekintetében történő módosításáról ([HL L 322., 2022.12.16., 15. o.](#)).

³⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-Europai-fenntarthatosagi-beszamolasi-standardok-elso-csoport_hu

³⁷ Meghatározását az [ÜHG-jegyzőkönyv](#) tartalmazza.

³⁸ A légi közlekedésre vonatkozó környezeti címke kidolgozása a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia 35. fellépésén alapul. A címke különböző elemekből állhat, többek között tartalmazhatja a légi járat kibocsátásának értékelését. A ReFuelEU Aviation kezdeményezés szerinti címke csak a légi járatok kibocsátását érinti; később készülhetnek a légi járművekre vagy a légitársaságokra vonatkozó egyéb címkék.

Az elektronikus áruszállítási információkról (eFTI) szóló (EU) 2020/1056 rendelet³⁹ a közúti, vasúti, légi és belvízi áru fuvarozásra vonatkozó, jogszabályban előírt információk elektronikus úton történő cseréjével foglalkozik. Lehetővé teszi majd, hogy a szolgáltatók igazolják az áru fuvarozásra vonatkozó számos uniós és nemzeti nyilatkozattételi követelménynek való megfelelést. Az eFTI-rendelet teljesen decentralizált, de harmonizált és megbízható adatmegosztási hálózat létesítésével várhatóan előmozdítja az ÜHG-kibocsátási adatok megosztását a különböző szervek és egyéni felhasználók között, ezzel támogatva a kezdeményezés végrehajtását.

E rendelet további célja, hogy kiegészítse a körforgásos gazdaságra vonatkozó cselekvési tervet⁴⁰ és a terv keretében a fogyasztók megfelelő tájékoztatására irányuló konkrét kezdeményezéseket. Kiemelendő, hogy a kibocsátás számszerűsítésének módszertani követelményeivel összefüggésben lehetséges kapcsolódási pontokat kínál a termékek környezeti lábnyomával⁴¹ foglalkozó kezdeményezéssel. A termékek környezeti lábnyomát eredetileg a zöld termékek egységes piacával kapcsolatos kezdeményezés⁴² részeként határozták meg. Általános, ágazatokon átívelő módszert kínál egy adott áru vagy szolgáltatás által az életciklusa során nyújtott környezeti teljesítmény méréséhez. Azonban a termékek környezeti lábnyomára vonatkozó általános keret nem kifejezetten az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokkal foglalkozik, és a kibocsátással kapcsolatos összehasonlító teljesítményértékelés céljára való végrehajtásához még részletes kategóriaszabályokat is meg kellene állapítani⁴³.

Szintén sikerült szinergiákat találni i. a belső piacon az üzleti vállalkozások fogyasztókkal szemben folytatott tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatairól szóló 2005/29/EK irányelvvel, amelynek hatálya kiterjed a környezetbarát jellegre vonatkozó félrevezető állításokra, ii. a fogyasztók zöld átállásban való szerepvállalásának növeléséről (és a 2005/29/EK irányelv módosításáról) szóló irányelvre irányuló javaslattal, amely több konkrét követelményt határoz meg a környezetbarát jellegre vonatkozó állítások tekintetében, és megtiltja a nem elismert és releváns környezeti teljesítményen alapuló, környezetbarát jellegre vonatkozó általános állítások ismertetését⁴⁴. Ezek a szinergiák főként a szolgáltatások fenntarthatóságáról szóló pontosabb és megbízhatóbb tájékoztatás szükségességéhez kapcsolódnak. Ide tartozik a fogyasztók védelme olyan hamis vagy félrevezető tájékoztatással szemben, amely azt a benyomást keltheti, hogy az adott szolgáltatás a ténylegesnél környezetbarátabb. Ez a kezdeményezés a környezetbarát jellegre vonatkozó állítások meghatározott vonatkozásait szabályozná azáltal, hogy harmonizált, általánosan alkalmazandó keretet biztosít. Ezzel

³⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1056 rendelete (2020. július 15.) az elektronikus áruszállítási információkról ([HL L 249., 2020.7.31., 33. o.](#)).

⁴⁰ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – A tisztább és versenyképesebb Európát szolgáló, körforgásos gazdaságra vonatkozó új cselekvési terv, COM(2020) 98 final.

⁴¹ A Bizottság (EU) 2021/2279 ajánlása (2021. december 15.) a környezeti lábnyom meghatározására szolgáló módszereknek a termékek és a szervezetek életciklus-alapú környezeti teljesítményének mérésére és ismertetésére szolgáló alkalmazásáról ([HL L 471., 2021.12.30., 1. o.](#)).

⁴² A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak – A zöld termékek egységes piacának kialakítása – A termékek és a szervezetek környezeti teljesítményével kapcsolatos tájékoztatás fejlesztése, COM(2013) 196 final.

⁴³ Jelenleg a termékek környezeti lábnyomára vonatkozó kategóriaszabályok még kidolgozásra várnak számos termék és szolgáltatás tekintetében.

⁴⁴ Javaslat – Az EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a 2005/29/EK és a 2011/83/EU irányelv módosításáról, a fogyasztók zöld átállásban való szerepvállalásának a tisztességtelen gyakorlatokkal szembeni hatékonyabb védelem és a hatékonyabb tájékoztatás révén történő növelése tekintetében, COM(2022) 143 final.

biztosítható, hogy az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások kibocsátását elszámoló szervek pontos és összehasonlítható kibocsátási adatok bocsássanak a fogyasztók rendelkezésére.

A környezetbarát jellegre vonatkozó kifejezett állítások alátámasztásáról és ismertetéséről szóló irányelvre (a zöld állításokról szóló irányelvre) irányuló bizottsági javaslat⁴⁵ a 2005/29/EK irányelvhez képest *lex specialis*nak készült. A zöld állításokról szóló irányelv részletes követelményeket határoz meg a környezetbarát jellegre vonatkozó kifejezett állításokat alátámasztó értékeléshez, és a környezeti címkézési rendszerekre vonatkozó különös szabályokat ír elő a környezetbarát jellegre vonatkozó állítások hitelességébe vetett bizalom növelése és a környezeti címkék terjedésének visszaszorítása érdekében. E rendelet módszertani szabályokat rögzít az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások kitermeléstől a gépjárművekben való felhasználásig terjedő üvegházhatásúgáz-kibocsátásával kapcsolatos, környezetbarát jellegre vonatkozó kifejezett állítások alátámasztását illetően, így ezen állítások tekintetében elsőbbséget élvez a zöld állításokról szóló irányelvben meghatározott alátámasztási, ismertetési és ellenőrzési szabályokkal szemben.

A szennyezőanyag-kibocsátás ugyan nem tartozik a kezdeményezés hatálya alá, de ez a rendelet várhatóan járulékos előnyöket nyújt majd a szállításból származó környezetszennyezés csökkenése révén, a Bizottság szennyezőanyag-mentességi cselekvési tervével⁴⁶ összhangban.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

A kezdeményezésre az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 91. cikkének (1) bekezdése és 100. cikkének (2) bekezdése alapján születne javaslat. A Szerződés 4. cikkének (2) bekezdése értelmében a közlekedés területén az EU és a tagállamok között megosztott hatáskör áll fenn.

• Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)

A probléma uniós dimenziója

Mivel harmonizált szabályokat ír elő az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolására az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások szintjén, a kezdeményezés különösen fontos az uniós tagállamok közötti, határokon átnyúló tevékenységek szempontjából. Ez a főként módszertani döntéseket, bemeneti adatokat és közös ellenőrzési szabályokat érintő harmonizációs szint nem érhető el eredményesen az egyes tagállamok által külön-külön végrehajtott intézkedésekkel. Eddig csak Franciaország hozott létre külön harmonizált módszertani keretet, amely az elterjedését ösztönző intézkedéseket is tartalmaz⁴⁷. Ha viszont további tagállamok követnék a példáját, az rendkívül szerteágazó számítási és közzétételi követelményeket eredményezne az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások szervezői és igénybe vevői számára, egyúttal többletköltséget és adminisztratív terhet róna a határokon

⁴⁵ Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a környezetbarát jellegre vonatkozó kifejezett állítások alátámasztásáról és ismertetéséről (a zöld állításokról szóló irányelv), COM(2023) 166 final.

⁴⁶ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Bolygónk egészségessé tétele mindenki számára – Uniós cselekvési terv: „Út a szennyezőanyag-mentes levegő, víz és talaj felé”, COM(2021) 400 final.

⁴⁷ Francia közlekedési törvénykönyv, lásd fent.

átnyúló tevékenységet folytató ágazati szereplőkre. A nemzeti szintű intézkedések az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolásának általános eredményességét is ronthatják, mivel a különböző országokban nyújtott áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó kimeneti adatok nem lennének összehasonlíthatók, emellett jelentős lenne a veszélye annak, hogy összezavarnák a szolgáltatások igénybe vevőit, ami eltérő jellegű vagy akár negatív ösztönzőként hatna a piacon áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat kínáló szervezetekre.

Hozzáadott értéket képviselő fellépés uniós szinten

Az uniós szállítási ágazat erőteljes határokon átnyúló jelleggel rendelkezik, mivel fontos szerepet tölt be a személyek és áruk szabad áramlásában az uniós belső piacon. A hatékony áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások döntő fontosságúak az e szolgáltatásokat igénybe vevők által támasztott kereslet kielégítésében, az uniós gazdaság bővülésének támogatásában és a polgárok életmódjának megőrzésében. Ugyanakkor figyelmet kell fordítani a szállítás környezeti hatásaival kapcsolatos kihívásokra, amelyek nagyrészt az európai hálózaton bonyolított áru- és utasforgalom⁴⁸ növekedése miatt egyre jelentősebbé válnak. A kezdeményezés tehát azért született, hogy megkönnyítse a szállítás szereplői számára a zöld átállást. Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások teljesítményének átláthatóbbá tételével a fenntarthatóbb megoldások létrehozását és az innovációt ösztönző feltételek kialakulásához vezet, egyúttal azt eredményezi, hogy az ügyfeleknek bővebb tájékoztatáshoz juthatnak önálló döntéseik meghozatalához. Amint fentebb olvasható, a nemzeti megközelítések kimondottan célszerűtlenek lennének e célkitűzések eléréséhez, és jelentős kockázatot hordoznának arra nézve, hogy a követelmények egymással ellentétesek, a módszerek és az adatok pedig következetlenek lennének.

• **Arányosság**

Az e kezdeményezés felépítését meghatározó releváns szakpolitikai intézkedésekkel és szakpolitikai alternatívákkal kapcsolatos döntések az arányosság elvének kellő figyelembevételével születtek, így a lehető legkiegyensúlyozottabb megközelítést eredményezik. Először is, a rendelet az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámítására szolgáló referencia-módszerként a hatályos és széles körben elismert ISO 14083:2023 szabvány alkalmazását írja elő, annak európai változatában (EN ISO 14083:2023). Ez az intézkedés komoly támogatást kapott a különféle konzultációs tevékenységekben részt vevő érdekelt felek részéről, ezért várhatóan megfelelő lesz az elfogadottsága és alkalmazhatósága a szállítási piacon. Másodszor, a kezdeményezés bizonyos elemek decentralizált megvalósításáról rendelkezik, különösen azáltal, hogy bizonyos feltételek mellett megengedi az alapértelmezett értékek és kibocsátási tényezők külső adatbázisainak és adatkészleteinek, valamint harmadik felek által működtetett üvegházhatásúgáz-kibocsátási számítási eszközöknek a használatát. Harmadszor, észszerű követelményeket határoz meg az üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok és számítási folyamatok ellenőrzésére vonatkozóan, és mentesíti a kkv-kat, amennyiben nem kívánnak önkéntes alapon átesni az ellenőrzésen. Végezetül, a harmonizált keret részvétel kötelező erejű vállalása melletti alkalmazásának rögzítésével ez a javaslat csak azoknak a szervezeteknek írja elő a követelményeket, amelyek úgy döntenek, vagy egyéb módon arra kötelezettek, hogy kiszámítsák és megosszák az üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatokat. Ez a szempont fontos az érdekelt felek számára, különösen a kkv-knak, amelyek sokszor nem rendelkeznek kapacitással arra, hogy rövid időn belül megkezdjék az üvegházhatásúgáz-

⁴⁸

[2022. évi statisztikai zsebkönyv \(europa.eu\).](https://eur01.safelinks.europa.eu/publication-detail/?id=64602220-4680-4920-8000-000120000000&lang=hu)

kibocsátás elszámolását az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások szintjén, ezért fokozatosabb megközelítést várnak, amely tekintettel van sajátos helyzetükre, és lehetővé teszi számukra, hogy hosszabb távon vezessék be a közös keretet.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

A hatásvizsgálat bizonyította, hogy szabályozási intézkedések szükségesek a kezdeményezés célkitűzéseinek eléréséhez. A rendelet a legmegfelelőbb eszköz a tervezett intézkedések közös végrehajtásának biztosítására, egyúttal csökkenti az egységes piacon belüli torzulás kockázatát, amely abból eredhet, hogy az uniós tagállamok eltérően ültetik át a követelményeket a nemzeti jogba. A harmonizált megközelítés elterjesztéséhez homogén szabályokat kell követni, hogy az előállított adatok összehasonlíthatók, megfelelő minőségűek és kellően részletesek legyenek. Feltétlenül el kell kerülni az eltérő megoldások jelenlegi sokféleségének nemzeti vagy ágazati szintű felszámolását, amely ágazatközi irányelv keretében történő végrehajtás esetén valósulna meg.

A javaslat erősen technikai jellegű, és valószínűleg rendszeresen módosítani kell a technikai és jogi fejlemények figyelembevétele érdekében, különösen a közös számítási referencia-módszert, valamint a bemeneti adatokra, a tanúsításra és az ellenőrzésre vonatkozó szabályokat illetően. Ezért több felhatalmazáson alapuló és végrehajtási intézkedés is terveen van. Ezek középpontjában különösen a funkcionális követelmények megvalósítását szolgáló műszaki előírások állnak.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **Konzultáció az érintett felekkel**

A Bizottság aktívan együttműködött az érdekelt felekkel és átfogó egyeztetéseket folytatott a hatásvizsgálat teljes folyamatában.

Az érdekelt felek véleményének összegyűjtése a véleményezési felhívás közzététele nyomán kezdődött (2021. november 19. – december 17.). Összesen 64 válasz érkezett, amely segített a megközelítés pontosításában és az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás harmonizált elszámolását gátló akadályok feltárásában.

A javaslat kidolgozásának részeként az alábbi konzultációs tevékenységek zajlottak még:

- a Bizottság által szervezett nyilvános konzultáció, amely 2022. július 25-től október 20-ig tartott. Összesen 188 válasz érkezett, amelyek különféle érdekképviselői csoportokat fedtek le. A válaszok vállalkozásoktól (63), vállalkozói szövetségektől (59), uniós polgároktól (26), hatóságoktól (26), nem kormányzati szervezetektől (8), tudományos és kutatóintézetektől (4), fogyasztói szervezetektől (3), szakszervezetektől (2), környezetvédelmi szervezetektől (1) és másoktól (10)⁴⁹ érkeztek,
- a hatásvizsgálatot támogató tanulmány elkészítéséért felelős tanácsadó által 2022 júliusában fuvaroztatói szövetséggel, környezetvédelmi irányultságú nonprofit szervezettel és környezetbarát közlekedési program résztvevőivel készített feltáró interjúk,

⁴⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13217-Count-your-transport-emissions-CountEmissions-EU/public-consultation_hu

- a hatásvizsgálatot támogató tanulmány elkészítéséért felelős tanácsadó által az érdekelt felek körében szervezett célzott konzultáció, amely felmérést és interjúkat foglalt magában. A felmérés 2022 augusztusa és októbere között zajlott önálló vállalkozások (12), szállítói szövetségek (9), hatóságok (4), fogyasztók és utasképviselői szövetség (2), tudományos szakemberek és kutatók (1) és egyéb érdekelt felek (4) bevonásával. Az interjúk önálló érdekelt felek (38), köztük vállalkozások (22), vállalkozói szövetségek (7), fogyasztói szervezetek (1), hatóságok (1) és egyéb érdekelt felekkel (5) készültek,
- a Bizottság és a hatásvizsgálatot támogató tanulmány elkészítéséért felelős tanácsadó közös szervezésében 2022. október 27-én az érdekelt felek számára tartott munkaértekezlet, amelyen 43 résztvevő volt jelen 33 érdekelt fél, köztük vállalkozások, vállalkozói szervezetek, hatóságok és egyéni szakértők képviselőiben.

Először is megjegyzendő, hogy a kezdeményezés koncepciója és célkitűzései határozott támogatásban részesültek mindegyik konzultációs tevékenység során. Az érdekelt felek általában véve elismerik, hogy harmonizált mérési és számítási keretre van szükség, mivel az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolása egyre inkább beépül a szélesebb szakpolitikai ökoszisztémába, valamint az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat igénybe vevők döntéshozatali folyamataiba. Tudják, hogy az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó releváns adatok idővel még fontosabbá válnak a versenyképességük (vagy befektetői kapcsolataik) megőrzéséhez, ezért a kibocsátás számítására és eredményes ismertetésére szolgáló rendszerekbe ruháznak be. A kibocsátás pontosabb mérésére is sokan úgy tekintenek, hogy lehetőséget ad meghatározott fenntarthatósági célok megállapítására és nyomon követésére a kibocsátás és a költségek csökkentése érdekében.

Az érdekelt felek által szolgáltatott információk kulcsfontosságúak voltak ahhoz, hogy a Bizottság kiigazítsa problémameghatározás megfogalmazását, észrevételeket kapjon a szakpolitikai alternatívák kialakításához, valamint megkönnyítse a gazdasági, társadalmi és környezeti hatások értékelését, különösen annak megállapításához, mely szakpolitikai alternatívával érhető el legkedvezőbb haszon–költség arány a társadalom számára.

A problémameghatározást illetően a konzultációból kiderült, hogy az összes érdekképviselői csoport között egyetértés van a hatásvizsgálati eljárás során előzetesen feltárt konkrét problémák – vagyis „*a szállítás és a logisztika terén az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolásával kapott eredmények korlátozott összehasonlíthatósága*” és „*a rendes üzleti gyakorlatban végzett kibocsátáselszámolás korlátozott elterjedtsége*” – tekintetében. A közreműködő érdekelt felek a problémák mögöttes kiváltó okainak általános helytállóságát is megerősítették, ugyanakkor rámutattak arra, hogy bizonyos elemeket ki kell igazítani, különösen a bemeneti adatok üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámításához való fontosságának kiemeléséhez, valamint az üvegházhatásúgáz-kibocsátás piacon közzétett kimeneti adataiba vetett bizalom hiányával és a piaci szereplők érzékeny működési adatok megosztása iránti fenntartásaival összefüggő kérdések pontosabb kifejezése érdekében. A problémáit ennek megfelelően naprakésszé tették.

A lehetséges megoldásokkal kapcsolatos kérdésre válaszolva az érdekelt felek nagyon hasznos észrevételeket fogalmaztak meg, amelyek elősegítették a vonatkozó szakpolitikai intézkedések és alternatívák kidolgozását és értékelését. A módszertani keretet illetően többségük a meglévő vagy kialakulóban lévő üvegházhatásúgáz-kibocsátási elszámolási megközelítések elterjesztése mellett érvelt, előnyben részesítve azokat, amelyek átfogó alkalmazási kört kínálnak a kibocsátásszámításhoz. Az érdekeltek emellett azt javasolták, hogy az EU helyezze előtérbe az elsődleges adatok használatát, és hozza létre az

alapértelmezett értékek közös rendszerét arra az esetre, ha nem állnak rendelkezésre elsődleges adatok. Emellett azt is jelezték, hogy harmonizált iránymutatásra van szükség a keret eredményes bevezetéséhez a szállítási ágazat meghatározott ágaiban, mivel így biztosítható annak egységes értelmezése és alkalmazása a szállítási lánc különféle részeiben. Ezenkívül az üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok és számítási folyamatok ellenőrzésére szolgáló külön rendszer szükségessége kiemelt helyen szerepelt a kapott észrevételekben, noha az érdekelt felek óvatosan fogalmaztak az ezzel járó adminisztratív terheket és költségeket illetően, különösen a kkv-k esetében. Ami az alkalmazhatóságot illeti, egyes érdekelt felek szerint ugyan a kötelező előírás lenne a leginkább célravezető az egyenlő versenyfeltételek biztosításához a szállítási piacon, a részvétel kötelező erejű vállalását tekintették összességében véve a leginkább kivitelezhető és hatékony megközelítésnek, különösen a kötelező eszköz kkv-kra gyakorolt aránytalanul nagy hatása miatt. Ez az észrevétel az interjúk és a munkaértekezlet során is elhangzott.

- **Szakértői vélemények beszerzése**

Egy külső vállalkozó vizsgálatot folytatott le a javaslatot megalapozó hatásvizsgálat alátámasztására. Ez a vizsgálat 2022 márciusában indult, és 2023 februárjában fejeződött be. A vizsgálat értékes meglátásokkal szolgált a Bizottság számára, különösen a szakpolitikai alternatívák tervezéséhez, a várt hatások értékeléséhez és a közvetlenül érintett érdekelt felek véleményének összegyűjtéséhez.

- **Hatásvizsgálat**

Az e javaslatban szereplő szakpolitikai intézkedésekhez a hatásvizsgálat eredményei szolgáltatott információkat. A hatásvizsgálati jelentés (SWD(2023) XXXXX) fenntartásokkal ugyan, de kedvező véleményt kapott a Bizottság Szabályozói Ellenőrzési Testületétől (SEC(2023) XXX). Véleményében a Testület a benyújtott bizonyítékokat illetően több ajánlást megfogalmazott, amelyeket megfelelően figyelembe vettek. A hatásvizsgálati jelentés 1. melléklete összefoglalja ennek menetét.

A hatásvizsgálat keretében hat szakpolitikai alternatívát vizsgáltak meg az azonosított célkitűzések elérése érdekében. Ezek az alternatívák a fent már tárgyalt hét szakpolitikai terület köré szerveződtek: „módszer”, „bemeneti adatok és források”, „alkalmazhatóság”, „az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kimeneti adatai és átláthatósága”, „a végrehajtás támogatása”, „megfelelőség” és „kiegészítő intézkedések”.

A szakpolitikai alternatívák eltérő megközelítéseket kínálnak a harmonizált keret kialakításához, így elvileg különböznek a referencia-módszer kiválasztása, a bemeneti adatok felhasználása, az üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok és számítási folyamatok ellenőrzésére alkalmazandó rendszer, az üvegházhatásúgáz-kibocsátás számítására szolgáló eszközök használata és a rendelet előírásának módja tekintetében. Megjegyzendő, hogy a bemeneti adatokhoz kapcsolódó bizonyos elemeket – nevezetesen az elsődleges adatok használatára vonatkozó ajánlást, az üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők központi uniós adatbázisának létrehozását és a modellezett adatokra vonatkozó szabályokat – a vonatkozó alternatív szakpolitikai intézkedések és az összes szakpolitikai alternatíva esetén azonos módon kezelték.

Az alábbi szakpolitikai alternatívákat mérlegelték:

- Az 1. szakpolitikai alternatíva az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolásának legmagasabb fokú központosítását és harmonizációját és a piacon való elterjedtségének növelését irányozta elő e rendelet minden, áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó vagy szervező szervezet számára teljes mértékben kötelező alkalmazásával.

Az 1. szakpolitikai alternatíva az ISO 14083 szabványon alapuló, átfogó referencia-módszert tartalmazott, kiegészítve bizonyos, az üvegházhatásúgáz-kibocsátási számítások eredményeinek pontosságát és összehasonlíthatóságát növelő módszertani elemekkel, valamint követelményeket állapított meg az üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok és számítási folyamatok kötelező ellenőrzésére vonatkozóan minden érintett szervezet számára. Emellett lehetővé tette az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitás alapértelmezett értékeinek használatát azzal az egyetlen feltétellel, hogy ezeknek az értékeknek uniós szinten létrehozott központi adatbázisból kell származniuk. Végezetül az 1. szakpolitikai alternatíva javaslatot tett az EU által létrehozandó közös számítási eszközre, amely megkönnyítené a piacon elérhető áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámítását.

- A 2. szakpolitikai alternatíva az 1. szakpolitikai alternatívához viszonyítva hasonlóan magas fokú központosítást feltételezett a bemeneti adatok kezelését és a közös számítási eszköz használatát illetően, de jóval megengedőbb volt a kezdeményezés piacon történő végrehajtását tekintetében. Ez utóbbit illetően az alternatíva e rendelet érdekelt felek általi teljesen önkéntes alapú alkalmazását, az üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok és számítási folyamatok önkéntes ellenőrzését és a nemzetközileg elismert ISO 14083 szabvány által létrehozott kedvezőbb referencia-módszert javasolta.
- A 3. szakpolitikai alternatíva olyan intézkedéseket tartalmazott, amelyek lehetővé tették a kvázi önkéntes és decentralizált megközelítést az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolása tekintetében. Elvileg ez a szakpolitikai alternatíva „a részvétel kötelező erejű vállalása” melletti alkalmazhatóságot kínált, mivel azt a követelményt írta elő, hogy a közös keret csak azon szervezetek esetében használható, amelyek az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó adatok kiszámítása és közzététele mellett döntenek (vagy arra egyéb módon kötelezettek). A bemeneti adatokat illetően a 3. szakpolitikai alternatíva az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitás alapértelmezett értékeit tartalmazó alapvető uniós adatbázis létrehozására tett javaslatot, azonban az 1. és a 2. szakpolitikai alternatívával ellentétben lehetővé tette további nemzeti, regionális vagy ágazati adatkészletek használatát külön minőségbiztosítási eljárás lefolytatása esetén. Ezenkívül a 3. szakpolitikai alternatíva csak bizonyos méret feletti szervezeteket – tehát nagy szervezeteket – kötelezett a közös üvegházhatásúgáz-kibocsátási elszámolási keret betartásának ellenőrzésére, és megengedte az ágazati szereplők és a hatóságok által a piacon kínált külső számítási eszközök használatát azzal a feltétellel, hogy tanúsítani kell a kezdeményezés követelményeinek való megfelelésüket. A módszertani megközelítést illetően a 3. szakpolitikai alternatívában az ISO 14083 szabványon alapuló átfogó módszerre esett a választás, kiegészítve az 1. szakpolitikai alternatívában is szereplő elemekkel.
- A 4. szakpolitikai alternatíva szinte az összes szakpolitikai intézkedés összetétele tekintetében megegyezett a 3. szakpolitikai alternatívával, mindössze a számítási módszerrel kapcsolatos intézkedés képezett kivételt. Ez utóbbit illetően a 4. szakpolitikai alternatíva a 2. és a 6. szakpolitikai alternatívához hasonlóan a nemzetközi ISO 14083 szabványt tartalmazta.
- Az 5. szakpolitikai alternatíva két szempontból tért el a 3. és 4. szakpolitikai alternatívától: az egyik a módszerválasztás volt, amely az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátása tekintetben a termékek környezeti lábnyomára vonatkozó kategóriaszabályokra esett, a másik

pedig az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitás alapértelmezett értékeinek teljesen központosított adatbázisa, hasonlóan az 1. és 2. szakpolitikai alternatívában használthoz.

- A 6. szakpolitikai alternatíva a 4. szakpolitikai alternatívával szinte teljesen megegyező szakpolitikai intézkedéseket irányozott elő, egyetlen kivétellel: kötelezővé teszi a rendelet alkalmazását (mint az 1. szakpolitikai alternatíva) az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások nyújtásában vagy szervezésében érintett összes szervezet számára.

Két olyan szakpolitikai intézkedés volt, amelyet az összes szakpolitikai alternatívában következetesen megjelent: az egyik az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kimeneti adataira vonatkozó harmonizált mérőszámok meghatározása közös ismertetési és átláthatósági szabályokkal együtt, a másik pedig horizontális iránymutatás nyújtása a kezdeményezés szállítási piacon történő végrehajtásához.

Az értékelés nyomán a 4. szakpolitikai alternatíva lett az előnyben részesítendő lehetőség. Ez az alternatíva optimális egyensúlyt teremt a kezdeményezés célkitűzései és az általános végrehajtási költségek között, így a legkedvezőbb költség–haszon arányt éri el.

A 4. szakpolitikai alternatíva az uniós piacon nyújtott áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás és más kapcsolódó külső költségek csökkenését fogja eredményezni. Ez a csökkenés főként a fenntarthatóbb szállítási lehetőségek fokozott igénybevételére és az utak optimális megszervezésére ösztönző magatartásbeli hatásokból fakad majd. Az ehhez kapcsolódó külsőköltség-megtakarítás a becslések szerint 674 millió EUR az üvegházhatásúgáz-kibocsátás, 163,5 millió EUR a légszennyezés és 645 millió EUR a balesetek tekintetében az alapforgatókönyvhöz képest, és a 2025–2050-es időszakra vonatkozó nettó jelenértékben, 2022. évi árakon kifejezve. Ez a megtakarítás különösen annak tudható be, hogy feltehetően eltolódások lesznek a tevékenységben a szállítási módok között, a személyszállítás és az áru fuvarozás terén pedig optimálisan szervezik majd meg az utakat az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások teljesítményének pontosabb ismeretében és az adatok rendelkezésre állásának köszönhetően. A szolgáltatók és az utasok előreláthatólag 2,4 milliárd EUR megtakarítást érnek majd el az üzemanyag- és energiaigényes szállítási módok esetében csökkenő tevékenység következtében elkerült üzemanyag-fogyasztás révén. Az üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok összehasonlíthatóságát érintő javulás várhatóan az átláthatóság, a hitelesség, az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat szervezők és nyújtók hírnévre és nyilvános megítélésére gyakorolt kedvező hatások fokozódásában és a szállítási láncban részt vevő partnerek közötti bizalom erősödésében is megnyilvánul.

A javasolt beavatkozás főbb költségeit a vállalkozások viselik. Ide tartoznak az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó új módszertani keret alkalmazásával (átalakításával vagy bevezetésével) és a kapcsolódó ellenőrzési tevékenységekkel járó alkalmazkodási költségek (1,5 milliárd EUR), valamint a számítási eszközök tanúsításából és az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitás alapértelmezett értékeit tartalmazó külső adatbázisok minőség-ellenőrzéséből eredő adminisztratív költségek (0,5 millió EUR). Megállapításra került, hogy adminisztratív költségek (0,1 millió EUR) merülnek majd fel a nemzeti akkreditáló testületeknél is, amelyek feladata az ellenőrzési és tanúsítási tevékenységeket végző megfelelőségértékelő szervezetek akkreditálása lesz. Ezenkívül további alkalmazkodási költségek jelentkeznek majd a nemzeti statisztikai hivataloknál, különösen az üvegházhatásúgáz-kibocsátási kimeneti értékek egyedi formátumára való átállással összefüggésben (0,1 millió EUR), az Európai Környezetvédelmi Ügynökségnél pedig a bemeneti adatok uniós adatbázisának létrehozásához és fenntartásához kapcsolódóan,

valamint a kezdeményezés alapján megengedett külső adatbázisok minőség-ellenőrzéséből eredően (3,9 millió EUR).

Az előnyben részesítendő alternatíva így 2,4 milliárd EUR nettó haszonnal jár a kezdeményezés időtávlatában.

Célravezető szabályozás és egyszerűsítés

Mivel ez új javaslat, nem készült értékelés vagy célravezetőségi vizsgálat.

- **Alapjogok**

A javaslat összhangban van az Európai Unió Alapjogi Chartájával.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslat 0,6 millió EUR nettó jelenértékű költséggel terheli az Unió általános költségvetését a 2025 és 2027 közötti időszakban, és további 6,3 millió EUR forrást igényel a 2028 és 2050 közötti időszakban. A javaslat költségvetési hatását a tájékoztatás céljából e javaslatához csatolt pénzügyi kimutatás ismerteti részletesebben.

A jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmutató költségvetési hatás indikatív áttekintés, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A Bizottság több nyomonkövetési és értékelési mechanizmus segítségével kíséri figyelemmel e kezdeményezés végrehajtását, eredményeit és hatásait. A javaslat konkrét célkitűzéseinek elérése felé történő előrehaladás különösen a minőség-ellenőrzésen átesett, alapértelmezett értékeket tartalmazó külső adatbázisok számáról gyűjtött adatok, az ellenőrzésen átesett szervezetek száma, az e rendelet szerint akkreditált megfelelőségértékelő szervezetek száma, a tanúsított számítási eszközök száma, valamint az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást elszámoló szervezetek száma alapján mérhető. Az információkéréseket (köztük a jelentéseket, a felméréseket és a megkereséseket) körültekintően kell kiegyensúlyozni, hogy az érdekeltre ne nehezedjenek további terhek.

Öt évvel a rendelet teljes mértékben alkalmazandóvá válása után a Bizottság értékeli a szabályokat annak ellenőrzése érdekében, hogy teljesültek-e a kezdeményezés célkitűzései.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az 1. cikk ismerteti javasolt rendelet tárgyát.

A 2. cikk meghatározza a rendelet hatályát.

A 3. cikk fogalommeghatározásokat tartalmaz.

A 4. cikk meghatározza az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámítására szolgáló módszert.

Az 5. cikk rögzíti az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámításához szükséges elsődleges és másodlagos adatok felhasználására vonatkozó szabályokat.

A 6. cikk létrehozza az alapértelmezett értékek alapvető uniós adatbázisát.

A 7. cikk rögzíti a harmadik felek által fenntartott, alapértelmezett értékeket tartalmazó adatbázisok és adatkészletek használatára vonatkozó szabályokat.

A 8. cikk létrehozza az alapértelmezett üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők központi uniós adatbázisát.

A 9. cikk meghatározza az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámításával nyert kimeneti adatokra vonatkozó követelményeket.

A 10. cikk rögzíti az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámításával kapott eredmények ismertetésére és átláthatóságára vonatkozó szabályokat.

A 11. cikkben meghatározza a külső számítási eszközök tanúsításának általános szabályait.

A 12. cikk előírja a kimeneti adatok ellenőrzésére vonatkozó általános követelményt.

A 13. cikk rögzíti az ellenőrzési tevékenységekre és eljárásra vonatkozó szabályokat.

A 14. cikk meghatározza a megfelelőségértékelő szervezetekre vonatkozó követelményeket.

A 15. cikk meghatározza a megfelelőségértékelő szervezetek akkreditálására szolgáló eljárásokat.

A 16. cikk meghatározza az e rendelet alapján a Bizottságra ruházott hatásköröket.

A 17. cikk meghatározza a végrehajtási jogi aktusok elfogadására vonatkozó hatáskör Bizottság általi gyakorlására vonatkozó bizottsági eljárást.

A 18. cikk előírja a Bizottságnak, hogy végezze el e rendelet értékelését.

A 19. cikk az e rendelet hatálybalépésének, illetve alkalmazásának időpontjára vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának
elszámolásáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére és 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek részére való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁵⁰,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁵¹,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az uniós közlekedési rendszer fenntarthatóbbá és hatékonyabbá tételére irányuló erőfeszítések támogatása az előfeltétele annak, hogy tartható legyen a 2050-ig elérendő klímasemlegesség felé történő egyenletes előrehaladás, egyúttal megfelelően figyelembe véve a folyamatos növekedés fenntartásának és a versenyképesség megőrzésének szükségességét az európai iparban.
- (2) Az üvegházhatású gázok kibocsátásának elszámolása különféle gazdasági ágazatokban – köztük a szállításban – használatos a vállalkozások és egyének meghatározott tevékenységeiből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó adatok számszerűsítésére. Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások teljesítményére vonatkozó pontosabb adatok hatékony eszközt jelentenek, amellyel megfelelő ösztönzés adható az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat igénybe vevők számára, hogy a fenntarthatóbb lehetőségeket válasszák, emellett az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat szervezők és nyújtók üzleti döntései is befolyásolhatók. A megbízható és összehasonlítható üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok nélkülözhetetlenek ennek ösztönzéséhez, ezáltal pedig magatartásbeli változás előidézéséhez a fogyasztók és a vállalkozások körében egyaránt, hozzájárulva az

⁵⁰ HL C [...], [...], [...] o.

⁵¹ HL C [...], [...], [...] o.

európai zöld megállapodás⁵² közlekedéssel kapcsolatos célkitűzéseinek és az európai klímarendelet céljainak eléréséhez.

- (3) A szállítási ágazat érdekelt feleinek egyre nagyobb érdeklődése ellenére az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolása általában véve még mindig csak szűk körben terjedt el. A legtöbb esetben a szolgáltatásokat igénybe vevők nem jutnak pontos tájékoztatáshoz az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások teljesítményéről, az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat szervezők és nyújtók pedig nem számítják ki és teszik közzé a kibocsátásukat. Az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolásának aránytalanul csekély mértékű elterjedtsége különösen a kis- és középvállalkozások (a továbbiakban: a kkv-k) körében figyelhető meg, amelyek az uniós szállítási piacon áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat kínáló vállalkozások túlnyomó többségét teszik ki.
- (4) 2011-ben az Európai Bizottság elfogadta a közlekedéspolitikáról szóló fehér könyvet⁵³, amelyben ismertette az uniós közlekedési rendszer jövőjével kapcsolatos elképzelését, és szakpolitikai programot határozott meg a jövőbeli közlekedési kihívások leküzdéséhez, különösen a mobilitás fenntartásának és fejlesztésének, valamint az áru fuvarozási, személyszállítási és logisztikai tevékenységekből származó szénlábnym jelentős csökkentésének szükségességét illetően.
- (5) A 2020. decemberi fenntartható és intelligens mobilitási stratégia⁵⁴ ösztönzőket említ, amelyekkel előmozdítható a legfenntarthatóbb szállítási lehetőségek választása az egyes módokon belül és a módok között. Ilyen ösztönző többek között egy, a szállításból és a logisztikából származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás harmonizált mérésére szolgáló, nemzetközileg elismert szabványokon alapuló európai keret létrehozása, amelynek segítségével a vállalkozások és a végfelhasználók megbecsülhetik döntéseik szénlábnymját, és növelni lehetne a végfelhasználók és a fogyasztók azon igényét, hogy fenntarthatóbb közlekedési és mobilitási megoldásokat válasszanak, elkerülve ugyanakkor a „zöldrefestés” jelenségét.
- (6) Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolására vonatkozó harmonizált szabályok meghatározásával tehát elérhető, hogy összehasonlítható számadatok álljanak rendelkezésre e szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásáról, egyúttal elkerülhető a teljesítményükkel kapcsolatos félrevezető tájékoztatás, amely abban az esetben merülne fel, ha választani lehetne a különféle kibocsátásszámítási módszerek és bemeneti adatok közül. E szabályoknak egyenlő versenyfeltételeket kell teremteniük a szállítási módok, ágak és az Unión belüli nemzeti hálózatok számára. Elő kell mozdítaniuk olyan ösztönző feltételek megteremtését, amelyek magatartásbeli változást idéznek elő a vállalkozások és az ügyfelek körében, hogy az összehasonlítható és megbízható üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok elterjedése és felhasználása révén csökkenjen az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás.
- (7) Ennek a rendeletnek referenciakeretet kell rendelkezésre bocsátania olyan egyéb kibocsátáscsökkentési intézkedésekhez, amelyeket a hatóságok és az ágazati szereplők szintén

⁵² A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az európai zöld megállapodás, COM(2019) 640 final.

⁵³ FEHÉR KÖNYV – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, COM(2011) 144 végleges.

⁵⁴ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időálló pályára állítása, COM(2020) 789 final.

végrehajthatnak, többek között az üvegházhatásúgáz-kibocsátás átláthatóságáról szóló rendelkezések szállítási szerződésekbe való belefoglalása, az utasok vagy ügyfelek adott utazási vagy szállítási lehetőség üvegházhatásúgáz-kibocsátásáról való tájékoztatása, illetve éghajlati vonatkozású feltételek zöld közbeszerzési eljárásokhoz történő meghatározása esetén.

- (8) Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások teljesítményének átláthatóbbá tételéből származó előnyök ellenére aránytalan lenne, és túlzottan nagy költségekkel és teherrel járna, ha e rendelet az uniós piacon áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat kínáló összes szervezetre kötelezően alkalmazandó lenne. Ezért e rendeletet csak azokra a szervezetekre kell alkalmazni, amelyek úgy döntenek, vagy más, rájuk vonatkozó jogszabályi vagy nem jogszabályi rendszer alapján arra kötelezettek, hogy kiszámítsák és közzétegyék azoknak az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásoknak az üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó adatokat, amelyeknél az indulás vagy az érkezés helye az Unió területén van. Következésképpen azok a szolgáltatások is e körbe tartoznak, amelyek kiindulási vagy célállomása harmadik országban található.
- (9) E rendelet nem alkalmazandó adatközvetítőkre, például a multimodális digitális mobilitási szolgáltatást kínálókra, ha közvetlenül nem számítanak ki az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó adatokat, csak közzéteszik az ilyen kibocsátásról az érintett szervezet vagy egyéb releváns jogi vagy természetes személy által szolgáltatott adatokat. Az adatközvetítőket azonban a közzétett üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok ismertetésével és átláthatóságával kapcsolatosan rájuk vonatkozó szabályoknak kell kötelezniük, hogy biztosítható legyen ezeknek az adatoknak az összehasonlíthatósága a piacon.
- (10) E rendelet nem alkalmazható abban az esetben, ha az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámítását és közzétételét összesített formában végzik. Ide tartoznak azok a helyzetek, amikor a környezetvédelmi vonatkozású adatok fenntarthatósági beszámolási célú kötelező közzététele és a környezeti számlák statisztikai célú elkészítése egyéb – például a fenntarthatósággal kapcsolatos vállalati beszámolásról szóló irányelvben⁵⁵ és az európai környezeti-gazdasági számlákról szóló rendeletben⁵⁶ meghatározott – uniós szabályokon alapul. Az e rendelet alapján szerzett adatok ugyanakkor elősegíthetik a más alkalmazandó uniós jogszabályokban előírt, összevont kibocsátási jelentések kidolgozását, feltéve, hogy a vonatkozó módszerek és a gyűjtött adatok kellőképpen összeegyeztethetők.
- (11) Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámítására megfelelő módszer az egyik legfontosabb szempont az e rendeletben meghatározott harmonizált uniós keretben. A módszernek biztosítania kell, hogy a szállítási láncban végzett kibocsátásszámítások összehasonlítható és pontos üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatokat eredményezzenek a módszertani lépések egységes sorának követése révén. Megfelelően figyelembe kell vennie a szállítási piac igényeit, hogy ne legyen feleslegesen bonyolult, elkerülje a túlzott terheket és költségeket, és elfogadható legyen az érdekelt felek számára.

⁵⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/2464 irányelve (2022. december 14.) az 537/2014/EU rendeletnek, a 2004/109/EK irányelvnek, a 2006/43/EK irányelvnek és 2013/34/EU irányelvnek a fenntarthatósággal kapcsolatos vállalati beszámolás tekintetében történő módosításáról ([HL L 322., 2022.12.16., 15. o.](#)).

⁵⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 691/2011/EU rendelete (2011. július 6.) az európai környezeti-gazdasági számlákról ([HL L 192., 2011.7.22., 1. o.](#)).

- (12) Az Európai Szabványügyi Bizottság⁵⁷ által 2023 áprilisában közzétett, az ISO 14083:2023 szabványt átültető EN ISO 14083:2023 szabványra esett a választás, hogy jelen rendelet alapján referencia-módszerként szolgáljon az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámításához. Az elemzés alapján az ISO 14083:2023 szabvány bizonyult a legmegfelelőbbnek és a legarányosabbnak e rendelet célkitűzései szempontjából. A kibocsátást a kitermeléstől a gépjárművekben való felhasználásig terjedően kell számszerűsíteni, ami az áru fuvarozási, személyszállítási és csomóponti tevékenységek során az energiaellátásból és a gépjárműhasználatból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást foglalja magában.
- (13) Figyelmet kell fordítani arra, hogy ne legyenek eltérések az EN ISO 14083:2023 szabvány eredeti módszertani döntéseitől, mivel így elkerülhetők a következetlenségek a piacon nyújtott áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámításában, különösen a nemzetközi szállítási láncokkal összefüggésben. Azonban célszerű időről időre megvizsgálni, hogy szükség van-e az EN ISO 14083:2023 szabvány kiigazítására az uniós szakpolitikák, valamint a szabványon az Európai Szabványügyi Bizottság vagy más illetékes szerv által esetlegesen végrehajtandó jövőbeli módosítások szempontjából. Amennyiben e vizsgálat feltárja annak kockázatát, hogy a szabvány bizonyos része meghatározott ágakban indokolatlan egyensúlyhiányt idéz elő az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámításában, vagy eltéréseket okoz a szabvány és e rendelet vagy más uniós jogszabály céljai között, a Bizottság a tagállamokkal együttműködve mérlegelheti, hogy felkéri az Európai Szabványügyi Bizottságot a szabvány ennek megfelelően történő felülvizsgálatára, vagy dönthet úgy, hogy kizárja a szabvány adott részét a rendelet hatálya alól.
- (14) A pontatlan információk terjesztésének elkerülése érdekében felmerülhet az igény referencia-módszer pontosítása iránt az üvegházhatásúgáz-kibocsátási vonatkozású paraméterek és a szolgáltatásnyújtás előtti kibocsátás kiszámításához használt feltevések tekintetében. Ugyanez vonatkozik a kibocsátások hozzárendeléséhez vagy az adatalemek összesítéséhez kapcsolódó egyéb releváns technikai paraméterekre, amennyiben azok használatát a módszer nem teszi kifejezetten egyértelművé.
- (15) Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámításához különféle bemeneti adatok – köztük elsődleges és másodlagos adatok – használhatók. Az elsődleges adatok használata vezet a legmegbízhatóbb és legpontosabb eredményekhez, ezért előnyben részesítendő, hogy biztosítható legyen ezen adatok fokozatos elterjedése az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámítására szolgáló folyamatokban. Előfordulhat azonban, hogy az elsődleges adatok elérhetetlenek, vagy beszerzésük megfizethetetlenül drága bizonyos érdekeltek, különösen a kkv-k számára. Ezért egyértelmű feltételek mellett lehetővé kell tenni a másodlagos adatok használatát.
- (16) Ami a másodlagos adatokat illeti, egy adott áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátása kiszámítható alapértelmezett értékek vagy modellezett adatok használatával. Alapértelmezett értékek és modellezett adatok használata esetén azonban pontos és megbízható adatokat kell kapni egy adott áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátásáról, ezért semleges módon, megbízható források és megfelelő paraméterek alapján kell meghatározni az alapértelmezett értékeket és kidolgozni a modellezett adatokat.

⁵⁷

<https://www.cencenelec.eu>

- (17) Ezért létre kell hozni az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitásra vonatkozó alapértelmezett értékek alapvető uniós adatbázisát, hogy jobban összehasonlíthatók legyenek az e rendelet alkalmazása során az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozóan kapott eredmények. Azonban ezeknek az alapértelmezett értékeknek az Unión belüli ágazati, nemzeti és regionális sajátosságaira tekintettel meg kell engedni más adatbázisok és adatkészletek fenntartását harmadik felek számára azzal a feltétellel, hogy technikai minőség-ellenőrzésen esnek át uniós szinten.
- (18) Egy adott áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatásból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás intenzitásának megállapításakor szükség van a közlekedési energiahordozók üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezőire a kitermeléstől a gépjárművekben való felhasználásig terjedően felhasznált energiamennyiséget tükröző üvegházhatásúgáz-kibocsátás becsléséhez. Ezért létre kell hozni az energiahordozók alapértelmezett üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezőinek központi uniós adatbázisát, hogy biztosítható legyen a bemeneti adatok összehasonlíthatósága és minősége.
- (19) Az alapértelmezett üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitási értékek és az üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők uniós adatbázisának kialakítását és fenntartását, valamint a harmadik felek által fenntartott külső adatbázisok és adatkészletek technikai minőség-ellenőrzését uniós szinten működő, semleges és illetékes szervnek kell végeznie. Hatáskörénél fogva az Európai Környezetvédelmi Ügynökség a legalkalmasabb arra, hogy biztosítsa a rendelet e részének megfelelő végrehajtásához szükséges segítséget. E munka során adott esetben egyéb uniós ágazati szervek közreműködésére és támogatására támaszkodhat külön uniós jogszabálynak megfelelően.
- (20) Modellezett adatok akkor használhatók, ha a referencia-módszerrel és adott esetben az e rendeletben meghatározott másodlagos adatok és számítási eszközök használatára vonatkozó egyéb rendelkezésekkel összhangban létrehozott modellen alapulnak.
- (21) Az (EU) 2015/757 rendelet⁵⁸ és a 2003/87/EK irányelv⁵⁹ előírja a hajók, illetve a légi járművek CO₂-kibocsátására vonatkozó adatok gyűjtését, számítását és éves jelentését. Az (EU) 2015/757 rendelet és a 2003/87/EK irányelv bizonyos mértékben kiegészítheti az e rendeletben rögzített rendelkezéseket, különösen az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások kibocsátásának számszerűsítéséhez bemeneti adatokként használt üzemanyag-fogyasztási adatok előállítását illetően. Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának meghatározásához szükséges bemeneti adatok más jogi keretek, például az (EU) 2019/1242 rendelet⁶⁰ és az (EU) 2019/631 rendelet⁶¹ végrehajtásából is származhatnak.

⁵⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő széndioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról ([HL L 123., 2015.5.19., 55. o.](#)).

⁵⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról ([HL L 275., 2003.10.25., 32. o.](#)).

⁶⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1242 rendelete (2019. június 20.) az új nehézgépjárművek széndioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK irányelv módosításáról ([HL L 198., 2019.7.25.](#)).

⁶¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/631 rendelete (2019. április 17.) az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó széndioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (átdolgozás) (EGT-vonatkozású szöveg) ([HL L 111., 2019.4.25., 13. o.](#)).

- (22) Az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó kimeneti adatok kifejezésére célszerű közös mérőszámokat meghatározni, amelyek megalapozzák ezen adatok összehasonlíthatóságát, és lehetővé teszi a különféle áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások tényleges összehasonlító teljesítményértékelését. A közös mérőszámoknak azt is lehetővé kell tenniük, hogy az adatszolgáltató egyértelműen ismertesse, a címzettek pedig pontosan értelmezzék az ismertetett adatokat.
- (23) Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozóan e rendelet hatályának megfelelően kereskedelmi vagy szabályozási célból harmadik féllel bármilyen bontásban közölt adatoknak elengedhetetlenül és kiemelten tartalmazniuk kell az e rendeletben az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámítására vonatkozóan megállapított különös szabályok szerint meghatározott kimeneti adatokat. Adott esetben az e rendeletben foglaltaktól eltérő célokat szolgáló kiegészítő adatelemek is megadhatók.
- (24) Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó adatokat kiszámító és közzétevő szervezeteknek az e rendeletben foglalt követelmények teljesítésének igazolásához bizonyítékot kell tudnia előállítani az adott kimeneti adatok alátámasztására. A bizonyítékot az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások szintjén történő adatszolgáltatásra vonatkozóan az EN ISO 14083:2023 szabványban meghatározott szabályok szerint kell előállítani, és kérésre az illetékes hatóság, például bíróság, vagy bármilyen egyéb harmadik fél rendelkezésre kell bocsátani, amennyiben ezt külön megállapodás – többek között vállalkozások közötti viszonylatban – előírja.
- (25) Az adott áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátásáról az érintett szervezettől vagy egyéb releváns jogi vagy természetes személytől adatokat gyűjtő és a piacon közzétevő adatközvetítőt külön megállapodás hiányában nem terheli felelősség abban az esetben, ha ezek az adatok nem felelnek meg az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámításával és ellenőrzésével, valamint a számítási eszközök tanúsításával kapcsolatosan e rendeletben meghatározott követelmények bármelyikének. Az adatközvetítőnek azonban törekednie kell arra, hogy megelőzze a pontatlan vagy helytelen adatok közzétételét, és be kell tartania az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kimeneti adataival, ismertetésével és átláthatóságával kapcsolatos szabályokat. Ezenkívül az adatközvetítőnek meg kell adnia ezen adatok forrását, hogy azonosítható legyen a megfelelő adatszolgáltató.
- (26) A piacon szélesebb körű kereskedelmi és nem kereskedelmi célú felhasználásra kínált külső számítási eszközök megkönnyíthetik az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolását, ezzel előmozdítva az elterjedését érdekelt felek tágabb csoportjaiban. Ezeknek az eszközöknek a használatát tanúsítani kell, ezzel ugyanis biztosítható, hogy megfelelnek e rendelet követelményeinek, különösen a közös referencia-módszer, a modellezési paraméterek és megfelelő alapértelmezett értékek használata tekintetében.
- (27) A piacon közzétett üvegházhatásúgáz-kibocsátási kimeneti adatok és a mögöttes számítási folyamatok e rendeletben meghatározott követelményeknek való megfelelésének ellenőrzésére szolgáló, megfelelően megtervezett rendszer várhatóan nagymértékben erősíti majd az ezen adatok megbízhatóságába és pontosságába vetett bizalmat. A megfeleléséértékelésen sikeresen átesett szervezeteknek jogosultnak kell lenniük az egész Unióban általánosan elismert megfeleléségi igazolásra. Elsődleges adatok felhasználása esetén ennek szerepelnie kell a megfeleléségi igazolásban, különösen azért, hogy ösztönözni lehessen az e rendeletben rögzített szabályokkal érintett szervezeteket az elsődleges adatok gyűjtésére és használatára.

- (28) Az ellenőrzéshez kapcsolódó adminisztratív teher aránytalanul nagy lehet a kisebb vállalkozások számára, ezért el kell kerülni. E célból a kkv-knak mentesülniük kell az ellenőrzéssel kapcsolatos követelmények alól, kivéve, ha ezek a vállalkozások meg kívánják szerezni az erre vonatkozó megfelelőségi igazolást. Ezenkívül a nagyvállalatoknak figyelembe kell venniük az arányosság elvét, ha felmerül, hogy értékláncbéli partnereiktől – különösen kkv-któl – kéri a megfelelőség ellenőrzését.
- (29) Amennyiben az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó adatokról nyújtott tájékoztatás ellenőrzését egyéb uniós jogszabályban – többek között az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége által végrehajtott, a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló rendeletben – meghatározott különös szabályok szerint szervezik meg, akkor ezeket a szabályokat egyenértékűként kell kezelni azzal a feltétellel, hogy a hitelesítő értékelést e rendelet követelményeivel összhangban kell kialakítani.
- (30) E rendelet hatékony működésének lehetővé tétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a referencia-módszer bizonyos elemeinek értékelése és kizárása, az Európai Szabványügyi Bizottság kérelmekkel való megkeresése, az alapértelmezett értékeket tartalmazó külső adatbázisok technikai minőség-ellenőrzésének elvégzésére vonatkozó szabályok meghatározása, az üvegházhatásúgáz-kibocsátási kimeneti adatokra vonatkozó mérőszámok kiigazítása, valamint a megfelelőségértékelő szervezetek akkreditálására vonatkozó további módszerek és feltételek meghatározása tekintetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy ezekre a konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban⁶² foglalt elvekkel összhangban kerüljön sor. Kiemelendő, hogy a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (31) Az e rendelet végrehajtásához szükséges egységes feltételek biztosítása érdekében végrehajtási hatáskörrel kell felruházni a Bizottságot a számítási eszközök tanúsítására és az üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok ellenőrzésére vonatkozóan. E végrehajtási hatáskört a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁶³ megfelelően kell gyakorolni.
- (32) Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó adatok összehasonlíthatósága és az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolásának üzleti gyakorlatban való fokozott elterjedése nem olyan célkitűzések, amelyeket a tagállamok kielégítően elérhetnének annak veszélye nélkül, hogy bürokráciát vezetnének be a belső piacon, valamint többletköltségeket és adminisztratív terhet rónának az ágazatokra. Ezek a célok a tagállamok együttes fellépésének hálózati hatása miatt jobban megvalósíthatók uniós szinten. Az Unió ezért az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritási elvnek megfelelően intézkedéseket hozhat.

⁶² Intézményközi megállapodás az Európai Parlament, az Európai Unió Tanácsa és az Európai Bizottság között a jogalkotás minőségének javításáról ([HL L 123., 2016.5.12., 1. o.](#)).

⁶³ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról ([HL L 55., 2011.2.28., 13. o.](#)).

- (33) Az arányosság elvét szem előtt tartva szükséges és indokolt az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolására vonatkozó szabályokat megállapítani annak az alapcélnak az eléréséhez, hogy összehasonlítható és megbízható üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok elterjedése és felhasználása révén magatartásbeli változásra lehessen ösztönözni a vállalkozásokat és az ügyfeleket az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentése érdekében. E rendelet az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkének (4) bekezdésével összhangban nem lépi túl a kitűzött célok eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet az Európai Unió területén indulási vagy érkezési hellyel rendelkező árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolására vonatkozó szabályokat állapítja meg.

2. cikk

Hatály

Ez a rendelet minden olyan, az Európai Unióban árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó vagy szervező szervezetre vonatkozik, amely kiszámítja az Unió területén indulási vagy érkezési hellyel rendelkező árufuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátását, és e kibocsátásról bontott adatokat közöl kereskedelmi vagy szabályozási célból bármilyen harmadik féllel.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „üvegházhatású gáz”: a légkör azon természetes és emberi tevékenységből származó gáznemű alkotóeleme, amely a földfelszín, a légkör és felhők által kibocsátott infravörös sugárzás spektrumán belül meghatározott hullámhosszokon elnyeli és kibocsátja a sugárzást;
2. „üvegházhatásúgáz-kibocsátás”: üvegházhatású gáz légkörbe történő kibocsátása szén-dioxid-egyenértékre átszámított tömegként kifejezve;
3. „szén-dioxid-egyenérték (CO₂-egyenérték)”: üvegházhatású gáz sugárzási kényszerének viszonyítása a szén-dioxid sugárzási kényszeréhez;

4. „üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolása”: az üvegházhatásúgáz-kibocsátás mérésekkel és számításokkal történő számszerűsítése és jelentése céljából folytatott tevékenységek összessége;
5. „áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatás”: áru fuvarozása vagy utas szállítása a kiindulási állomásról a célállomásra. Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatás magában foglalhatja a szállítási lánc egy vagy több, szállítási tevékenység(ek)et és/vagy csomóponti tevékenység(ek)et egyaránt igénylő elemét;
6. „szállítási tevékenység”: jármű üzemeltetése utasok szállítása és/vagy áru fuvarozása céljából;
7. „csomóponti tevékenység”: áru vagy utasok csomóponton való áthaladásának lebonyolítására irányuló tevékenység;
8. „jármű”: utasok szállítására és/vagy áru fuvarozására szolgáló eszköz minden szállítási mód esetében;
9. „szállítási lánc”: olyan, áru fuvarozásához vagy utas(ok csoportjának) szállításához kapcsolódó szállítási elemek sora, amelyek együttesen valósítják meg a kiindulási állomásról a célállomásra történő fuvarozást, illetve szállítást;
10. „a szállítási lánc eleme”: a szállítási lánc olyan szakasza, amelyen belül az áru fuvarozását, vagy az utas(ok csoportjának) szállítását egyetlen jármű végzi, illetve az áru vagy az utas(ok csoportja) egyetlen csomóponton halad át;
11. „áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó adatok közzététele”: adott áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatáshoz kapcsolódó üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó, bontott adatok érintett szervezet vagy adatközvetítő általi közzélése bármilyen harmadik féllel az adott szolgáltatás nyújtásával, ismertetésével vagy forgalmazásával összefüggésben az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatás nyújtása előtt vagy után;
12. „érintett szervezet”: olyan szervezet, amely kiszámítja az Unió területén indulási vagy érkezési hellyel rendelkező áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátását, és e kibocsátásról adatokat közöl kereskedelmi vagy szabályozási célból bármilyen harmadik féllel;
13. „adatközvetítő”: adott áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátásáról külön jogi, szerződéses vagy egyéb vonatkozó megállapodás alapján adatokat gyűjtő és közzétevő jogi vagy természetes személy;
14. „üvegházhatásúgáz-kibocsátással járó tevékenység”: üvegházhatású gáz kibocsátását okozó tevékenység;
15. „üvegházhatásúgáz-kibocsátással járó tevékenységre vonatkozó adatok”: üvegházhatásúgáz-kibocsátással járó tevékenységre vonatkozó mennyiségi mérőszám;
16. „üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitás”: meghatározott, üvegházhatásúgáz-kibocsátással járó tevékenységre vonatkozó adatok és az üvegházhatásúgáz-kibocsátás közötti összefüggést kifejező együttható;
17. „üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényező”: üvegházhatásúgáz-kibocsátással járó tevékenység és az üvegházhatásúgáz-kibocsátás közötti összefüggést kifejező együttható;
18. „a kitermeléstől a gépjárművekben való felhasználásig terjedő üvegházhatásúgáz-kibocsátás”: a gépjárműhasználatból és a gépjárművek energiaellátásából származó üvegházhatású gázok hatásának megfelelő kibocsátás;

19. „üzemanyagfeltöltéstől a gépjárművekben történő felhasználásig terjedő kibocsátás”: a gépjárművek meghajtásával összefüggésben az energiaszolgáltatásból származó kibocsátás. A kibocsátástól a gépjárművekben való felhasználásig terjedő kibocsátás részét képezi;
20. „energiahordozó”: olyan anyag vagy jelenség, amely felhasználható mechanikai munka vagy hő előállítására, illetve vegyi vagy fizikai folyamatok fenntartására;
21. „elsődleges adat”: adott folyamatra vagy tevékenységre vonatkozóan közvetlen méréssel vagy közvetlen méréseken alapuló számítással számszerűsített érték;
22. „másodlagos adat”: modellezett adat vagy alapértelmezett érték, amely nem felel meg az elsődleges adatokra vonatkozó követelményeknek; ide tartoznak adatbázisokból vagy közzétett szakirodalomból származó adatok, a nemzeti nyilvántartásokból származó alapértelmezett üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők, a számított adatok, a becslések vagy egyéb reprezentatív adatok és a helyettesítési folyamatokból vagy becslésekből származó adatok;
23. „alapértelmezett érték”: közzétett forrásból származó, elsődleges vagy modellezett adatok hiányában alapértelmezettnek tekintett másodlagos adatérték;
24. „modellezett adat”: adott szállítási tevékenység vagy csomóponti tevékenység elsődleges adatain, és/vagy üvegházhatásúgáz-kibocsátási vonatkozású paraméterein alapuló – többek között számítási eszközzel biztosított – modell használatával meghatározott adat;
25. „kimeneti adatok”: adott áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozóan az e rendeletben előírt referencia-módszer és bemeneti adatok használatával meghatározott, bontott adatok;
26. „mérőszám”: a mennyiségi értékelés mértékegysége;
27. „áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó adatokat alátámasztó bizonyíték”: áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatásra vonatkozó jelentés igény szerinti elkészítése az EN ISO 14083:2023 szabványban foglaltak szerint;
28. „számítási eszköz”: áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátásának automatikus kiszámítását lehetővé tevő alkalmazás, modell vagy szoftver;
29. „külső számítási eszköz”: a piacon harmadik fél által szélesebb körű kereskedelmi vagy nem kereskedelmi célú felhasználásra kínált számítási eszköz;
30. „megfelelőségértékelő szervezet”: a 765/2008/EK rendelet⁶⁴ 2. cikkének 13. pontjában meghatározott megfelelőségértékelő szervezet.

⁶⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 765/2008/EK rendelete (2008. július 9.) a termékek forgalmazása tekintetében az akkreditálás és piacfelügyelet előírásainak megállapításáról és a 339/93/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről ([HL L 218., 2008.8.13.](#)).

II. FEJEZET

MÓDSZER

4. cikk

Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámítására szolgáló módszer

- (1) Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátását az EN ISO 14083:2023 szabványban meghatározott módszertan mindenkor változata és az e rendelet III. fejezetében meghatározott szabályok alapján kell kiszámítani.
- (2) A Bizottság az e rendelet alkalmazásának kezdőnapjától számított 36 hónapon belül megvizsgálja, hogy az (1) bekezdésben említett szabvány bármely elemét szükséges-e kiigazítani.
- (3) A Bizottság megfelelés-ellenőrzést indíthat az (1) bekezdésben említett szabvány bármilyen módosításának vizsgálata céljából. A megfelelés-ellenőrzést a Bizottság kezdeményezi, és adott esetben eljárhat tagállami kérésre.
- (4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 16. cikk szerint felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy kizárja e rendelet hatálya alól a (3) bekezdésben említett módosítást és a (2) bekezdésben említett elemet, ha a vizsgálata alapján e módosítás vagy elem esetében felmerül az a kifejezett veszély, hogy összeegyeztethetetlen lesz e rendelet és más alkalmazandó uniós szabályok célkitűzéseivel.
- (5) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 16. cikk szerint felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy felkérje az Európai Szabványügyi Bizottságot az (1) bekezdésben említett szabvány felülvizsgálatára, többek között a (2) bekezdésben említett vizsgálat és a (3) bekezdésben említett megfelelés-ellenőrzés eredményei alapján.
- (6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikk szerint végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy az (1) bekezdésben említett referencia-módszer pontosítása céljából kiegészítse e rendeletet, ezzel biztosítva annak a piacon történő egységes végrehajtását egy adott szolgáltatás nyújtása előtt az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámításához megfelelő, kibocsátási vonatkozású paraméterek és – adott esetben – a kibocsátás hozzárendeléséhez vagy a módszerben kifejezetten nem ismertetett adatelemek összesítéséhez kapcsolódó egyéb technikai paraméterek meghatározására irányuló megközelítés tekintetében.

III. FEJEZET

BEMENETI ADATOK ÉS FORRÁSOK

5. cikk

Elsődleges és másodlagos adatok használata

- (1) A 2. cikkben említett szervezeteknek előnyben kell részesíteniük az elsődleges adatok használatát az áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámításához.
- (2) Az alábbi feltételekkel megengedett a másodlagos adatoknak használata az áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámításához:
 - a) az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitás alapértelmezett értékei az alábbi forrásokból származnak:
 - i. az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitás alapértelmezett értékeinek a 6. cikk (1) bekezdése szerinti alapvető uniós adatbázisa;
 - ii. az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitás alapértelmezett értékeit tartalmazó, harmadik felek által fenntartott, 7. cikk szerinti adatbázisok és adatkészletek;
 - b) a közlekedési energiahordozókra vonatkozó alapértelmezett üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők az alapértelmezett üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezőket tartalmazó, 8. cikk szerinti központi uniós adatbázisból származnak;
 - c) a modellezett adatok a 4. cikkben említett módszer, valamint – adott esetben – az 5. cikk (2) bekezdésének b) pontjában és a 11. cikkben foglalt szabályok szerint meghatározott modellen alapulnak.

6. cikk

Az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitás alapértelmezett értékeinek alapvető uniós adatbázisa

- (1) A Bizottság az Európai Környezetvédelmi Ügynökség segítségével létrehozza az alapértelmezett kibocsátásintenzitási értékek 5. cikk (2) bekezdése a) pontjának i. alpontjában említett alapvető uniós adatbázisát.
- (2) A Bizottság gondoskodik az (1) bekezdésben említett adatbázis fenntartásáról, naprakészen tartásáról és folyamatos fejlesztéséről, figyelembe véve a technológia mindenkori állását a szállítási ágazatban, valamint az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámítására vonatkozó új módszertani megközelítéseket.
- (3) Az (1) bekezdésben említett adatbázishoz nyilvános és díjmentes hozzáférést kell biztosítani az alapértelmezett kibocsátásintenzitási értékekbe történő betekintés vagy azok felhasználása céljából.

7. cikk

Az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitás alapértelmezett értékeit tartalmazó, harmadik felek által fenntartott adatbázisok és adatkészletek

- (1) Az 5. cikk (2) bekezdése a) pontjának ii. alpontjában említett adatbázis vagy adatkészlet fejlesztője kérelmet nyújt be a Bizottsághoz az adatbázisban vagy adatkészletben foglalt alapértelmezett üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitási értékek technikai minőség-ellenőrzése iránt. A Bizottság az Európai Környezetvédelmi Ügynökség segítségével elvégzi a technikai minőség-ellenőrzést az e rendelet 4–8. cikkében foglalt követelményeknek megfelelően.
- (2) Csak azok az alapértelmezett kibocsátásintenzitási értékeket tartalmazó adatbázisok és adatkészletek használhatók fel a másodlagos adatok 5. cikk (2) bekezdése a) pontjának ii. alpontja szerinti használatának céljára, amelyek kedvező értékelésben részesültek az (1) bekezdésben említett technikai minőség-ellenőrzés keretében.
- (3) A technikai minőség-ellenőrzést legkésőbb az e rendelet alkalmazásának kezdőnapjától számított 24 hónap elteltével kötelező elvégezni. A minőség-ellenőrzés kedvező eredményéről készült jegyzőkönyv két évig érvényes.
- (4) A Bizottság a 17. cikk szerint végrehajtási jogi aktusokat fogad el, hogy az (1) bekezdésben említett technikai minőség-ellenőrzés elvégzésére vonatkozó szabályok és feltételek meghatározásával kiegészítse ezt a rendeletet.

8. cikk

Az alapértelmezett üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők központi uniós adatbázisa

- (1) A Bizottság az Európai Környezetvédelmi Ügynökség segítségével létrehozza az alapértelmezett üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők 5. cikk (2) bekezdésének b) pontjában említett központi uniós adatbázisát.
- (2) A Bizottság az Európai Környezetvédelmi Ügynökség segítségével gondoskodik az (1) bekezdésben említett adatbázis fenntartásáról, naprakészen tartásáról és folyamatos fejlesztéséről, figyelembe véve a technológia mindenkori állását a szállítási ágazatban, valamint az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámítására vonatkozó új módszertani megközelítéseket.
- (3) Az (1) bekezdésben említett adatbázishoz nyilvános és díjmentes hozzáférést kell biztosítani a közlekedési energiahordozókra vonatkozó alapértelmezett üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezőkbe történő betekintés vagy azok felhasználása céljából.

KIMENETI ADATOK ÉS ÁTLÁTHATÓSÁG

9. cikk

Árufuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó kimeneti adatok meghatározása

- (1) A kimeneti adatokat az e rendelet 4–8. cikke szerinti referencia-módszertan és bemeneti adatok használatával kell meghatározni.
- (2) A kimeneti adatok meghatározhatók számítási eszközökkel. A külső számítási eszközöknek meg kell felelniük a 11. cikkben előírt követelményeknek.
- (3) A kimeneti adatoknak legalább az egyes árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokra vetített, szén-dioxid-egyenértékre (CO₂-egyenértékre) átszámított teljes tömeget, valamint az érintett árufuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás jellegétől függően legalább az egyik alábbi mérőszámot tartalmazniuk kell:
 - a) árufuvarozás esetében tonna-kilométerre vetített, CO₂-egyenértékre átszámított tömeg vagy azzal egyenértékű mértékegységek;
 - b) csomóponton áthaladó teheráru-forgalom esetében tonnára vetített, CO₂-egyenértékre átszámított tömeg vagy azzal egyenértékű mértékegységek;
 - c) személyszállítás esetében utaskilométerre vetített, CO₂-egyenértékre átszámított tömeg vagy azzal egyenértékű mértékegységek;
 - d) csomóponton áthaladó személyforgalom esetében utasra vetített, CO₂-egyenértékre átszámított tömeg vagy azzal egyenértékű mértékegységek.
- (4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 16. cikk szerint felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a (3) bekezdésben említett kimeneti adatokra vonatkozó mérőszámok jegyzékének kiegészítése céljából.

10. cikk

Kommunikáció és átláthatóság

- (1) Az érintett szervezetek egyértelmű és félreérthetetlen módon teszik közzé a kimeneti adatokat. A kimeneti adatok közzétételekor az érintett szervezetek a közzétételt kísérő közleményben feltüntetik „Az Európai Parlament és a Tanács [*hivatkozás e rendeletre*] rendelete szerint kiszámított, kitermeléstől a gépjárművekben való felhasználásig terjedő üvegházhatásúgáz-kibocsátás” mondatot az Európai Unió legalább egy hivatalos nyelvén, valamint lehetőség szerint annak a tagállamnak a hivatalos nyelvén, amelynek területén a szolgáltatást nyújtják.
- (2) Ha a kimeneti adatokat adatközvetítő szerzi be és teszi közzé külön megállapodás alapján, akkor az (1) bekezdésben és a 9. cikk (3) bekezdésében foglalt szabályok alkalmazandók. A kimeneti adatok közzétételekor az adatközvetítő megjelöli ezen adatok forrását.

- (3) Ha az 5. cikk (1) bekezdése értelmében elsődleges adatokat használnak, az érintett szervezetek jogosultak ennek tényét közölni bármilyen harmadik féllel, feltéve, hogy az elsődleges adatok használata átesett a 12. és 13. cikk szerinti ellenőrzésen.
- (4) Az érintett szervezeteknek képesnek kell lenniük a kimeneti adatok meghatározásának módját alátámasztó bizonyítékot előállítani. E bizonyítékot 4. cikk (1) bekezdésében említett referencia-módszerrel meghatározott követelmények szerint kell előállítani, továbbá:
- a) a 12. és 13. cikk szerinti ellenőrző értékelés alapjául kell szolgálnia;
 - b) kérésre be kell mutatni az illetékes hatóságnak vagy – külön jogi vagy szerződéses megállapodás fennállása esetén – más harmadik félnek;
 - c) az ellenőrzés 12. és 13. cikk szerinti elvégzése esetén tartalmaznia kell a 13. cikk (6) bekezdésében említett megfelelőségi igazolásra tett utalást és a megfelelőségi igazolást kiállító megfelelőségértékelő szervezet elérhetőségeit;
 - d) a kimeneti adatoknak a 9. cikk (2) bekezdésében említett külső számítási eszközzel történő meghatározása esetén meg kell jelölnie az adott számítási eszközt.
- (5) Az (5) bekezdésben említett kimeneti adatokat és bizonyítékot az Unió legalább egy hivatalos nyelvén, egyértelmű és félreérthetetlen módon kell előállítani. Lehetőség szerint internetes hivatkozás vagy QR-kód formájában vagy azzal egyenértékű módon kell őket rendelkezésre bocsátani.
- (6) A személyes adatokat az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁶⁵ megfelelően kell kezelni.
- (7) A kimeneti adatok és az (5) bekezdésben említett bizonyíték címzettjének intézkedéseket kell tennie az e rendelettel összhangban kezelt és közölt releváns üzleti adatok titkosságának biztosítása érdekében, és gondoskodnia kell arról, hogy az ilyen adatok csak engedéllyel legyenek hozzáférhetők, kezelhetők és közzétehetők.

V. FEJEZET

KIEGÉSZÍTŐ INTÉZKEDÉSEK

11. cikk

A számítási eszközök tanúsítása

- (1) A 9. cikk (2) bekezdésében említett külső számítási eszközöket a 14. cikkben meghatározott megfelelőségértékelő szervezetnek kell tanúsítania.
- (2) A számítási eszköz fejlesztőjének kérelmet kell benyújtania megfelelőségértékelő szervezethez, amely megvizsgálja, hogy a számítási eszköz megfelel-e a 4–9. cikkben megállapított követelményeknek. Ha az értékelés pozitív eredménnyel zárul, a

⁶⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) ([HL L 119., 2016.5.4., 1. o.](#)).

megfelelőségértékelő szervezet tanúsítványt állít ki a számítási eszköz e rendeletnek való megfeleléséről. Ha az értékelés eredménye negatív, a megfelelőségértékelő szervezet köteles megindokolni a negatív értékelést a kérelmezőnek.

- (3) Az érintett megfelelőségértékelő szervezetnek naprakész jegyzéket kell vezetnie azokról a számítási eszközökről, amelyekről megfeleléségi tanúsítványt állított ki, illetve amelyek megfeleléségi tanúsítványát visszavonta vagy felfüggesztette. E jegyzéket a honlapján nyilvánosan hozzáférhetővé kell tennie, és az adott honlap címét haladéktalanul meg kell küldenie a Bizottságnak.
- (4) A tanúsítvány érvényességi ideje két év.
- (5) A Bizottság hivatalos honlapján közzéteszi az (1) és (2) bekezdés szerint tanúsított összes számítási eszköz jegyzékét.
- (6) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el a 17. cikk szerint, hogy meghatározza a számítási eszközök ellenőrzésére és a kapcsolódó megfeleléségi tanúsítványra vonatkozó szabályokat, ideértve a tanúsítvány megújítására, felfüggesztésére és visszavonására vonatkozó szabályokat is.

VI. FEJEZET

AZ ÜVEGHÁZHATÁSÚGÁZ-KIBOCSÁTÁSI ADATOK ÉS SZÁMÍTÁSI FOLYAMATOK ELLENŐRZÉSE

12. cikk

Az ellenőrzés hatálya

- (1) A 9. cikkben említett kimeneti adatokat ellenőrzésnek kell alávetni annak megállapítása céljából, hogy megfelelnek-e az e rendelet 4–9. cikkében meghatározott követelményeknek.
- (2) Az (1) bekezdésben említett ellenőrzési követelmények a 2. cikk szerinti érintett szervezetekre vonatkoznak, a 2003/361/EK bizottsági ajánlásban⁶⁶ említett mikro-, kis- és középvállalkozások kivételével. A mikro-, kis- és középvállalkozások kérésükre áteshetnek az ellenőrzésen.

13. cikk

Ellenőrzési tevékenységek és eljárás

- (1) A 14. cikkben említett megfelelőségértékelő szervezet ellenőrzi az érintett szervezet által közzétett kimeneti adatok megbízhatóságát, hitelességét, szabályszerűségét és pontosságát.
- (2) Az ellenőrzést a 4–9. cikkében foglalt követelmények szerint és a 10. cikk (5) bekezdésében említett bizonyíték alapján kell elvégezni. Az ellenőrzés az alábbiakra terjed ki:
 - a) az alkalmazott számítási módszer;

⁶⁶ A Bizottság 2003/361/EK ajánlása (2003. május 6.) a mikro-, kis- és középvállalkozások meghatározásáról ([HL L 124., 2003.5.20., 36. o.](#)).

- b) a számításához használt bemeneti adatok forrása(i);
 - c) az elvégzett számítás helyessége;
 - d) az alkalmazott mérőszámok.
- (3) Külső számítási eszközök használata esetén a megfelelőségértékelő szervezet figyelembe veszi a 11. cikkben említett megfelelőségi tanúsítványukat.
 - (4) Amennyiben az ellenőrző értékelés helytelen számításokat vagy az e rendelet 4–9. cikkének való meg nem felelést tár fel, akkor a megfelelőségértékelő szervezet kellő időben tájékoztatja erről az érintett szervezetet. Az adott szervezet ezt követően helyesbíti a számításokat, vagy orvosolja a meg nem feleléseket annak érdekében, hogy az ellenőrzési eljárás lezárható legyen.
 - (5) Az érintett szervezet minden olyan további információt közöl a megfelelőségértékelő szervezettel, amely lehetővé teszi számára az ellenőrzési eljárás lefolytatását. A megfelelőségértékelő szervezet az ellenőrzési eljárás során az adatok és a számítások megbízhatóságának megállapítására irányuló ellenőrzéseket végezhet.
 - (6) Az ellenőrzés lezárulta után a megfelelőségértékelő szervezet adott esetben megfelelőségi igazolást állít ki, amely megerősíti, hogy a kimeneti adatok megfelelnek az e rendeletben meghatározott vonatkozó követelményeknek.
 - (7) Az érintett megfelelőségértékelő szervezetnek naprakész jegyzéket kell összeállítania és vezetnie azokról a szervezetekről, amelyek átestek az (1)–(6) bekezdés szerinti ellenőrzésen. A megfelelőségértékelő szervezet minden év március 31-ig megküldi ezt a jegyzéket a Bizottságnak.
 - (8) Amennyiben más uniós jogszabály különös szabályokat állapít meg a kimeneti adatok ellenőrzésére vonatkozóan, akkor azokat a szabályokat egyenértékűként kell kezelni azzal a feltétellel, hogy az ellenőrző értékelést e rendelettel összhangban kell kialakítani.
 - (9) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el a 17. cikk szerint, hogy részletes szabályokat írjon elő a kimeneti adatok és a kapcsolódó megfelelőségi igazolás ellenőrzésére vonatkozóan. E szabályoknak tartalmazniuk kell a 10. cikk (5) bekezdésében említett bizonyítékra és a 10. cikk (4) bekezdésében említettek szerint az elsődleges adatok felhasználásához kapcsolódó közlési jogokra vonatkozó rendelkezéseket.

VII. FEJEZET

AKKREDITÁLÁS

14. cikk

Megfelelőségértékelő szervezetek

- (1) Megfelelőségértékelő szervezeteket kell akkreditálni a 11., 12. és 13. cikkben említett ellenőrzési vagy tanúsítási tevékenységek elvégzésére.
- (2) A megfelelőségértékelő szervezetnek függetlennek kell lennie a 11., 12. és 13. cikkben említett ellenőrzési vagy tanúsítási tevékenységeket igénylő szervezettől.

- (3) A megfelelőségértékelő szervezet, annak felső vezetése, valamint az ellenőrzési feladatokért felelős személyzete nem végezhet olyan tevékenységet, amely veszélyeztetné döntéshozói függetlenségét vagy feddhetetlenségét az ellenőrzési vagy tanúsítási tevékenységek kapcsán.
- (4) A megfelelőségértékelő szervezet és személyzete az ellenőrzési vagy tanúsítási tevékenységeket az adott területtel kapcsolatos legmagasabb szintű szakmai feddhetetlenséggel és a szükséges szaktudással végzi el, és független minden olyan, különösen az ilyen tevékenységek eredményeiben érdekelt személyektől vagy személyek csoportjaitól eredő – főként pénzügyi – nyomásgyakorlástól és ösztönzéstől, amely befolyásolhatná döntését vagy ellenőrzési tevékenységei eredményét.
- (5) A megfelelőségértékelő szervezetnek rendelkeznie kell az akkreditált ellenőrzési vagy tanúsítási tevékenységek elvégzéséhez szükséges szakértelemmel, felszereléssel és infrastruktúrával.
- (6) A megfelelőségértékelő szervezet személyzete betartja a szakmai titoktartás követelményeit minden olyan információ tekintetében, amely az ellenőrzési és tanúsítási feladatainak ellátása során a tudomására jut.
- (7) Ha a megfelelőségértékelő szervezet az ellenőrzéshez vagy tanúsításhoz kapcsolódó egyes feladatokat alvállalkozásba ad, vagy azok elvégzéséhez leányvállalatot vesz igénybe, annak letelepedési helyétől függetlenül teljes felelősséget vállal az alvállalkozó vagy leányvállalat által végzett feladatokért, többek között azáltal, hogy értékeli és figyelemmel kíséri az alvállalkozó vagy a leányvállalat képesítését és az általa végzett munkát.

15. cikk

Akkreditációs eljárások

- (1) A 14. cikk (1) bekezdésében említett megfelelőségértékelő szervezeteket nemzeti akkreditáló testület akkreditálja a 765/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetének megfelelően.
- (2) Minden tagállam kijelöl egy hatóságot, amely naprakész jegyzéket vezet az akkreditált megfelelőségértékelő szervezetekről. E kijelölt nemzeti hatóságoknak az említett jegyzéket egy hivatalos kormányzati honlapon nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenniük.
- (3) A nemzeti akkreditáló testület minden év március 31-ig benyújtja Bizottsághoz az akkreditált megfelelőségértékelő szervezetek jegyzékét az összes vonatkozó elérhetőséggel együtt.
- (4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 16. cikk szerint felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, hogy a megfelelőségértékelő szervezetek akkreditálására vonatkozó további módszerek és kritériumok meghatározása révén kiegészítse ezt a rendeletet.

VIII. FEJEZET

FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ ÉS VÉGREHAJTÁSI HATÁSKÖRÖK

16. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit ez a cikk határozza meg.
- (2) A Bizottságnak a 4. cikk (4) bekezdésében, a 4. cikk (5) bekezdésében, a 9. cikk (4) bekezdésében és a 15. cikk (4) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól [Kiadóhivatal: kérjük beilleszteni a dátumot: e rendelet hatálybalépésének napja]-tól/-től kezdődő hatállyal.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4. cikk (4) bekezdésében, a 4. cikk (5) bekezdésében, a 9. cikk (4) bekezdésében és a 15. cikk (4) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A 4. cikk (4) bekezdése, a 4. cikk (5) bekezdése, a 9. cikk (4) bekezdése és a 15. cikk (4) bekezdése szerint elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

17. cikk

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottság segíti.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

IX. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

18. cikk

Jelentés és felülvizsgálat

A Bizottság az e rendelet által kitűzött célok tükrében elvégzi e rendelet értékelését, és [Kiadóhivatal: kérjük a dátum beillesztését: e rendelet alkalmazásának kezdőnapjától számított 5 év]-ig jelentést nyújt be a főbb megállapításokról az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

19. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

- (1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.
- (2) Ez a rendelet [Kiadóhivatal: kérjük a dátum beillesztését: e rendelet hatálybalépésének napjától számított 42 hónap]-tól/-től alkalmazandó.
- (3) Mindazonáltal a 4. cikk (4) bekezdése, a 4. cikk (5) bekezdése, a 4. cikk (6) bekezdése, a 7. cikk (4) bekezdése, a 9. cikk (4) bekezdése, a 11. cikk (6) bekezdése, a 13. cikk (9) bekezdése és a 15. cikk (4) bekezdése e rendelet hatálybalépésétől alkalmazandó.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Strasbourgban, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

Tartalomjegyzék

1.	A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI	2
1.1.	A javaslat/kezdemenyezes címe.....	2
1.2.	Az érintett szakpolitikai terület(ek).....	2
1.3.	A javaslat/kezdemenyezes a következőre irányul:.....	2
1.4.	Célkitűzés(ek)	2
1.4.1.	Általános célkitűzés(ek)	2
1.4.2.	Konkrét célkitűzés(ek)	2
1.4.3.	Várható eredmény(ek) és hatás(ok)	2
1.4.4.	Teljesítménymutatók.....	3
1.5.	A javaslat/kezdemenyezes indoklása	3
1.5.1.	Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdeményezés végrehajtásának részletes ütemtervével	3
1.5.2.	Az Unió részvételéből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E pontban „az Unió részvételéből származó hozzáadott érték” azt az uniós részvételből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.	4
1.5.3.	Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága	5
1.5.4.	A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és egyéb megfelelő eszközökkel való lehetséges szinergiák	6
1.5.5.	A rendelkezésre álló különböző finanszírozási lehetőségek értékelése, ideértve az átcsoportosítási lehetőségeket is	6
1.6.	A javaslat/kezdemenyezes időtartama és pénzügyi hatása	7
1.7.	A költségvetés tervezett végrehajtásának módszere(i)	7
2.	IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK	8
2.1.	A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések.....	8
2.2.	Irányítási és kontrollrendszer(ek).....	8
2.2.1.	Az irányítási módszer(ek), a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a javasolt kontrollstratégia indoklása.....	8
2.2.2.	A felismert kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk.....	8
2.2.3.	A kontroll költséghatékonyságának becslése és indoklása (a „kontroll költségei ÷ a kezelt kapcsolódó források értéke” hányados) és a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor)	9
2.3.	A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések	9

3.	A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA	11
3.1.	A többéves pénzügyi keret érintett fejezete/fejezetei és a költségvetés érintett kiadási sora/sorai	11
3.2.	A javaslat előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása	12
3.2.1.	Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása	12
3.2.2.	Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet.....	16
3.2.3.	Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása	18
3.2.4.	A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség	20
3.2.5.	Harmadik felek részvétele a finanszírozásban	20
3.3.	A bevételre gyakorolt becsült hatás	21

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat/kezdeményezés címe

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolásáról

1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek)

Mobilitáspolitikai és közlekedés

1.3. A javaslat/kezdeményezés a következőre irányul:

☒ új intézkedés

☐ kísérleti projektet/előkészítő intézkedést követő új intézkedés⁶⁷

☐ jelenlegi intézkedés meghosszabbítása

☐ egy vagy több intézkedés összevonása vagy átalakítása egy másik/új intézkedéssé

1.4. Célkitűzés(ek)

1.4.1. Általános célkitűzés(ek)

A rendelet általános célkitűzése, hogy összehasonlítható és megbízható üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok elterjedése és felhasználása révén magatartásbeli változásra lehessen ösztönözni a vállalkozásokat és az ügyfeleket az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentése érdekében. E kezdeményezés előmozdítja a 13. fenntartható fejlesztési cél („Sürgős lépések megtétele a klímaváltozás és hatásainak leküzdésére”), a 7. fenntartható fejlesztési cél („Megfizethető, megbízható, fenntartható és modern energiához való hozzáférés biztosítása mindenki számára”) és a 12. fenntartható fejlődési cél („Fenntartható fogyasztási és termelési módok kialakítása”) elérését.

1.4.2. Konkrét célkitűzés(ek)

A rendelet konkrét céljai a következők:

az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolásából származó eredmények összehasonlíthatóságának biztosítása;

az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolása üzleti gyakorlatban való elterjedésének megkönnyítése.

1.4.3. Várható eredmény(ek) és hatás(ok)

Tüntesse fel, milyen hatásokat gyakorolhat a javaslat/kezdeményezés a kedvezményezettek/célcsoportokra.

A javaslat hatására várhatóan jobban összehasonlíthatók lesznek a szállítási láncban megosztott üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok. Ez közös referencia-módszertan használatának, pontos bemeneti adatoknak, valamint félreérthetetlen és egyértelmű kommunikációnak lesz az eredménye.

⁶⁷

A költségvetési rendelet 58. cikke (2) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

A javaslatnak köszönhetően előreláthatólag gyakrabban alkalmazzák majd a gazdasági szereplők és egyéb releváns szervezetek az üvegházhatásúgáz-kibocsátási elszámolást, ami előmozdítja az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkenését.

1.4.4. Teljesítménymutatók

Határozza meg az előrehaladás és az eredmények nyomon követésére szolgáló mutatókat.

A javasolt rendelet eredményessége az 1. konkrét célkitűzés tekintetében az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó adatok összehasonlíthatóságával kapcsolatos alábbi mutatók alapján lesz megállapítható:

a minőség-ellenőrzésnek alávetett, alapértelmezett értékeket tartalmazó külső adatbázisok száma;

az adatok és eljárások ellenőrzésének alávetett szervezetek száma.

A javasolt rendelet eredményessége a 2. konkrét célkitűzés tekintetében az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolásának elterjedtségével kapcsolatos alábbi mutatók alapján lesz megállapítható:

az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás e rendelet alapján elszámoló vállalkozások száma;

a technikai számítási eszközök tanúsításának alávetett szervezetek száma;

alapértelmezett értékeket tartalmazó alapvető adatbázisok használata (honlaphoz való hozzáférés és kérelmek);

a tanúsítási eszközöket használó szervezetek száma.

1.5. A javaslat/kezdeményszerzés indoklása

1.5.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdeményszerzés végrehajtásának részletes ütemtervével

A kezdeményszerzés harmonizált szabályozási keretet biztosít majd az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolásához, és különös szabályokat ír elő az alkalmazásának ösztönzéséhez a teljes multimodális szállítási láncra kiterjedően. Tartalma:

az EN ISO 14083 szabványban foglalt közös referencia-módszer, amely biztosítja, hogy a teljes szállítási ágazatban egységes módon végezzék az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámítását;

a bemeneti adatokkal kapcsolatos harmonizált megközelítés az elsődleges adatok használatára való ösztönzéssel, a modellezett adatok engedélyezésével, az alapértelmezett értékek megbízhatóbbá, hozzáférhetőbbé és megfelelőbbé tételével (a kibocsátási intenzitásra és az üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezőkre vonatkozó alapértelmezett értékek), valamint a nemzeti, regionális és ágazati adatkészletek közötti eltérések csökkentésével;

megfelelő mérőszámok az üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok előállításához és megosztásához, valamint közös szabályok a kibocsátás elszámolási eredmények ismertetésére és átláthatóságára vonatkozóan;

e kezdeményszerzés különböző szállítási ágazatokban történő végrehajtásának támogatása;

az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó adatok és a mögöttes számítási folyamatok ellenőrzésére szolgáló közös, arányos és megbízható rendszer;

a technikai kibocsátásszámítási eszközök fejlesztésére és használatára vonatkozó szabályok.

Mindezek a rendelkezések teljes mértékben alkalmazandóvá válnak az e rendelet hatálybalépésétől számított 42 hónap elteltével.

Ez a pénzügyi kimutatás kifejezetten az alapértelmezett értékek közös környezetének kialakításához és kezeléséhez kapcsolódik a bemeneti adatok iránti harmonizált megközelítés részeként. Ezeket a feladatokat az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) hajtja végre a Horizont Európa program támogatásával (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). Az adatszolgáltatással kapcsolatos részletes szabályokat az erre vonatkozó, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és az EEA-val kötendő jövőbeli megállapodások fogják rögzíteni. Az EEA szerepkörébe az alábbi tevékenységek fognak tartozni:

az alapértelmezett kibocsátásintenzitási értékek alapvető adatbázisának kialakítása és fenntartása;

az üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők adatbázisának létrehozása;

a kibocsátásintenzitási tényezők harmadik felek által üzemeltetett adatbázisainak minőség-ellenőrzése.

- 1.5.2. *Az Unió részvételéből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E pontban „az Unió részvételéből származó hozzáadott érték” azt az uniós részvételből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.*

Az európai szintű fellépés indokai (előzetes):

Mivel harmonizált szabályokat ír elő az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolására az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások szintjén, e kezdeményezés különösen fontos az uniós tagállamok közötti, határokon átnyúló tevékenységek szempontjából. Ez a módszertani döntéseket, a bemeneti adatokat és a közös ellenőrzési szabályokat érintő harmonizációs szint nem érhető el eredményesen az egész EU-ban az egyes tagállamok által külön-külön végrehajtott fellépéssel.

A várható uniós többletérték (utólagos):

Az uniós szállítási ágazat összességében véve erőteljes határokon átnyúló jelleggel rendelkezik, mivel fontos szerepet tölt be a személyek és áruk szabad áramlásában az uniós belső piacon. A hatékony árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások döntő fontosságúak az e szolgáltatásokat igénybe vevők által támasztott kereslet kielégítésében, az uniós gazdaság bővülésének támogatásában és a polgárok életmódjának megőrzésében. Ugyanakkor figyelmet kell fordítani a szállítás környezeti hatásaival kapcsolatos kihívásokra, amelyek nagyrészt az európai hálózaton bonyolított áru- és utasforgalom növekedése miatt egyre jelentősebbé válnak. Ez a rendelet tehát azért született, hogy megkönnyítse a szállítás szereplői számára a zöld átállást. A kezdeményezés hozzájárul az üvegházhatásúgáz-kibocsátási elszámolás egyenlő versenyfeltételeinek megteremtéséhez az összes ág és szállítási mód tekintetében, valamint a nemzeti hálózatokon átívelően. Az

árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások teljesítményének átláthatóbbá tétele, valamint az üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok szállítással kapcsolatos konkrét döntések meghozatalához való felhasználásának támogatása révén a fenntarthatóbb megoldások létrehozását és az innovációt ösztönző feltételek kialakulásához vezet. A nemzeti megközelítések kimondottan célszerűtlenek lennének e célkitűzések eléréséhez, és jelentős kockázatot hordoznának arra nézve, hogy a követelmények egymással ellentétesek, a módszerek és az adatok pedig következtelenek lennének. Ezek az egymástól eltérő nemzeti megközelítések növelnék a költségeket, és szükségtelen terhet rónának a több tagállamban tevékenykedő vállalkozásokra.

1.5.3. Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága

A „CountEmissions EU” új kezdeményezés, amely az Európai Bizottság és ágazati szereplők által egyaránt a harmonizált módszertani keret kialakítása érdekében tett különféle erőfeszítésekre épül. 2011 és 2019 között egymást követően két uniós finanszírozású projekt – a hetedik keretprogram keretében a Carbon Footprint of Freight Transport (COFRET, az árufuvarozás szénlábnyma), a „Horizont 2020” keretprogram keretében pedig a Logistics Emissions Accounting & Reduction Network (LEARN, a logisztikából származó kibocsátás elszámolásával és csökkentésével foglalkozó hálózat) – foglalkozott átfogó módszer kialakítása céljából az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás számításával, jelentésével és ellenőrzésével. Ezen erőfeszítések hatására összehangolt fellépés indult a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet (ISO) átfogó és egyedi szabványának kidolgozására. Ezt az új ISO 14083 szabványt 2023 márciusában tette közzé az ISO, a vele egyenértékű EN ISO 14083:2023 európai szabványt pedig a CEN. Többek között az EN 16258:2012 európai szabványon és az üvegházhatású gázokról szóló jegyzőkönyvön alapul.

Az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolására szolgáló külön módszerek már léteznek a szállítási ágazat különböző ágaiban, különösen az árufuvarozás terén. Sok esetben szélesebb körű környezetbarát közlekedési programok vagy a hatékony és alacsony szén-dioxid-kibocsátású közlekedési tevékenységek támogatására irányuló egyéb kezdeményezések részét képezik. Ilyen többek között a Globális Logisztikai Kibocsátási Tanács (Global Logistics Emissions Council, GLEC) ágazati kezdeményezésű kerete, a köz- és magánszféra közötti partnerség keretében létrejött, egyesült államokbeli „SmartWay” program, valamint a holland kormány és vállalkozások közötti együttműködési program, a „Topsector Logistics”.

Ezenkívül számos olyan, meghatározott szállítási módra vonatkozó kibocsátáselszámolási módszer és követelmény van, amelyet maguk az ágazati szereplők dolgoztak ki, vagy hatóságok vezettek be külön jogi keret részeként. A tengeri közlekedés terén például a konténeres tengeri szállítással kapcsolatos, vállalkozások közötti kezdeményezésként működik a „Clean Cargo” munkacsoport. Emellett a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó kötelező adatgyűjtési rendszert fogadott el a nemzetközi hajózás terén, előírva, hogy a hajók ilyen adatokat gyűjtsenek és szolgáltatassanak egy közös adatbázishoz. Ami a légi közlekedést illeti, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által kialakított, a nemzetközi légi közlekedésben alkalmazandó kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszer (CORSIA) a CO₂-kibocsátás kiszámítására szolgáló módszert biztosít a légi járatok szintén. Az ICAO és a Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA) is létrehozott a légiközlekedési ágazatra

vonatkozó szabványokat, amelyek részletesebben előírják, hogyan kell jelenteni a kibocsátást utasonkénti, teheráru esetében pedig tonnánkénti bontásban.

Nemzeti szinten a francia közlekedési törvénykönyv előírja, hogy a piacon bármilyen szállítási móddal árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat kínáló összes szervezet meghatározott módszer alapján számítsa ki minden olyan szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátását, amelynek indulási és/vagy érkezési helye Franciaországban van. A francia közlekedési törvénykönyv továbbá úgy rendelkezik, hogy a kibocsátásra vonatkozó adatokat közölni kell a megfelelő felekkel. Ez az egyetlen ilyen jellegű kötelező előírás az Európai Unióban.

1.5.4. A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és egyéb megfelelő eszközökkel való lehetséges szinergiák

A javasolt rendelet az egyik legfontosabb feladat a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló bizottsági közlemény szerint, amely meghatározza a közlekedési rendszerre vonatkozó uniós jövőképet. A stratégiában a Bizottság bejelentette, hogy a szállításból és a logisztikából származó kibocsátások harmonizált mérésére szolgáló uniós keretet tervez létrehozni (a szén-dioxid-árazásra és a felhasználók hatékonyabb ösztönzésére vonatkozó 5. kiemelt területen).

A rendelet szinergiákat hoz majd létre a kibocsátáscsökkentési keretek kialakítására, üzemanyag- és kibocsátási előírások meghatározására, a szolgáltatások igénybe vevőinek biztosítandó fokozott átláthatóságra és a fogyasztói jogok erősítésére vonatkozó uniós szabályozási keret más elemeivel, és kiegészíti őket. Ezek a kapcsolatok elvben a bemeneti adatok és a kibocsátáselszámolási módszerek használatát, valamint az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásáról szóló egyértelmű kommunikációra vonatkozó követelményeket érintik. Különösen a következők sorolhatók ide: (EU) 2015/757 rendelet, 2003/87/EK irányelv, COM(2021) 550 közlemény, COM(2022) 222 javaslat, COM(2021) 561 javaslat, COM(2021) 562 javaslat, (EU) 2019/1242 rendelet, (EU) 2019/631 rendelet és 2005/29/EK irányelv.

A javaslat összeegyeztethető a többéves pénzügyi kerettel. Az EEA-ra bízott feladatok ellátásához hozzájárulási megállapodásra lesz szükség a rendelet végrehajtásának 2027-ig terjedő kezdeti időszakára, azt követően pedig hosszú távra kell forrásokat rendelni az alapértelmezett értékek adatbázisainak fenntartásához és naprakészen tartásához, valamint a külső adatszolgáltatók minőség-ellenőrzésének megszervezéséhez.

1.5.5. A rendelkezésre álló különböző finanszírozási lehetőségek értékelése, ideértve az átcsoportosítási lehetőségeket is

E javaslat költségvetési vonzatainak nagy részével a pénzügyi kimutatás foglalkozik. Ami a kiadásokat illeti, a kezdeményezésnek csak az emberi erőforrásokkal kapcsolatos előirányzatokra, valamint az adatbázisok létrehozásának, fenntartásának és a harmadik felek által fenntartott adatbázisok minőség-ellenőrzésének támogatásához szükséges informatikai rendszerfejlesztésekre lesz konkrét költségvetési hatása. Ezek az EEA számára új feladatok, amelyek fokozatosan állandóvá válnak, míg a meglévő feladatok nem csökkennek vagy csak részben kerülnek fokozatosan megszüntetésre. A beindítási időszak után, 2028-tól kezdődően szükséges kiegészítő forrásokat az EEA forrásainak közelgő vizsgálata keretében kell mérlegelni, és az Ügynökségnek nyújtott uniós támogatásból kell fedezni (adott esetben a LIFE keretében vagy az EEA finanszírozására vonatkozó költségvetési

sorokban programozott kiadások kompenzációs csökkentése révén), a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

1.6. A javaslat/kezdeményezés időtartama és pénzügyi hatása

☐ **határozott időtartam**

- ☐ időtartam: ÉÉÉÉ [HH/NN]-tól/-től ÉÉÉÉ [HH/NN]-ig
- ☐ pénzügyi hatás: ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig a kötelezettségvállalási előirányzatok esetében és ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig a kifizetési előirányzatok esetében
- ☒ határozatlan időtartam
- végrehajtás 2025-től 2027-ig tartó beindítási időszakkal
- azt követően rendes ütem, amikor a feladatok bekerülnek az EEA új megbízatásába.

1.7. A költségvetés tervezett végrehajtásának módszere(i)⁶⁸

☐ Bizottság általi közvetlen irányítás

- ☐ a Bizottság szervezeti egységein keresztül, ideértve az uniós küldöttségek személyzetét
- ☐ végrehajtó ügynökségen keresztül

☐ **Megosztott irányítás** a tagállamokkal

☒ **Közvetett irányítás** a költségvetés végrehajtásával kapcsolatos feladatoknak a következőkre történő átruházásával:

- ☐ harmadik országok vagy az általuk kijelölt szervek
- ☐ nemzetközi szervezetek és ügynökségeik (nevezze meg)
- ☐ az EBB és az Európai Beruházási Alap
- ☒ a költségvetési rendelet 70. és 71. cikkében említett szervek
- ☐ közjogi szervek
- ☐ magánjog alapján működő, közfeladatot ellátó szervek, amennyiben megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtanak
- ☐ valamely tagállam magánjoga alapján működő, köz- és magánszféra közötti partnerség végrehajtásával megbízott és megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtó szervek
- ☐ az EUSZ V. címének értelmében a KKBP terén konkrét fellépések végrehajtásával megbízott, és a vonatkozó alap-jogiaktusban meghatározott személyek.
- *Egynél több irányítási módszer feltüntetése esetén kérjük, adjon részletes felvilágosítást a „Megjegyzések” rovatban.*

Megjegyzések

⁶⁸

Az egyes költségvetés-végrehajtási módszerek ismertetése, valamint a költségvetési rendeletre való megfelelő hivatkozások megtalálhatók a BUDGpedia oldalon:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

Gyakoriság és feltételek

A Bizottság általános felelősséggel tartozik a javasolt rendelet végrehajtásáért, valamint azért, hogy jelentést tegyen az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a végrehajtásról és megfelelésről.

Az EEA rendszeresen beszámol a hozzájárulási megállapodások és a kapcsolódó intézkedések végrehajtásáról.

Különböző forrásokból, többek között tagállami hatóságoktól kell adatokat gyűjteni. Az adatgyűjtési tevékenységeket az EEA hangolja össze.

A Bizottság szolgálatai számos intézkedés, valamint a célkitűzések megvalósítása terén elért előrehaladást mérő alapvető mutatók segítségével nyomon fogják követni a kezdeményezés végrehajtását és hatékonyságát. Öt évvel a jogszabály végrehajtási határidejét követően a Bizottság szolgálatai értékelést végeznek annak ellenőrzésére, hogy a kezdeményezés célkitűzései milyen mértékben valósultak meg.

2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)

2.2.1. Az irányítási módszer(ek), a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a javasolt kontrollstratégia indokolása

A Bizottságot az EEA segíti majd a rendelet rendelkezéseinek végrehajtásában, különösen az alapértelmezett üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitási értékek alapvető adatbázisának kialakítását és fenntartását, az üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők adatbázisának létrehozását és a harmadik felek által fenntartott adatbázisok minőség-ellenőrzését illetően. Az EEA a legalkalmasabb arra, hogy uniós szinten elvégezze ezeket a feladatokat, mivel jelentős környezeti adatgazdálkodási és -harmonizációs szakértelmet, valamint az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásával kapcsolatos összetett műszaki kérdések alapos ismeretét igénylik. A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság kontrollstratégiai keretében figyelemmel kíséri a rendelet végrehajtását és annak eredményeit. A decentralizált szervezetek felett gyakorolt felügyeletével összefüggésben a Környezetvédelmi Főigazgatóság, illetve az EEA saját kontrollstratégiáit alkalmazza a kiadásra.

2.2.2. A felismert kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk

Míg a Bizottság általános felelősséggel tartozik a javasolt rendelet végrehajtásáért, valamint azért, hogy jelentést tegyen az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a végrehajtásról és a megfelelésről, az EEA felel majd a megjelölt feladatok és tevékenységek ellátásáért, valamint a belső ellenőrzési keretnek végrehajtásáért. Informatikai eszközök és modulok fejlesztésére, valamint harmadik felek által fenntartott adatbázisok minőség-ellenőrzésének elvégzésére lesz szükség.

Önálló uniós szervként az EEA feladata a megfelelő ellenőrzési rendszerek létrehozása az öt belső ellenőrzési célkitűzés eléréséért, nevezetesen a jogszerűség és szabályszerűség biztosításáért, a tevékenységei elvégzéséért, a csalás megelőzéséért,

az eszközök védelméért, valamint a megbízható és valós beszámolásért. Az EEA rendelkezésére bocsátott további források az EEA belső ellenőrzési és kockázatkezelési rendszerének hatálya alá tartoznak, amely összhangban van a vonatkozó nemzetközi előírásokkal, és az összeférhetetlenség megelőzésére, valamint a visszaélést bejelentők védelmének biztosítására szolgáló kontrollt foglal magában.

A Környezetvédelmi Főigazgatóság az EEA mint decentralizált ügynökség felett gyakorolt felügyeletéhez kapcsolódó kontrollt alkalmazza. Az EEA-nak biztosítandó kiegészítő költségvetés végrehajtásával összefüggésben nem volt azonosítható konkrét kockázat.

- 2.2.3. *A kontroll költséghatékonyságának becslése és indokolása (a „kontroll költségei ÷ a kezelt kapcsolódó források értéke” hányados) és a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor)*

A kifizetéskori és a záráskor hibakockázat várhatóan 2 % alatt marad.

Az EEA teljes felelősséggel tartozik költségvetése végrehajtásáért, míg a költségvetési hatóság által meghatározott hozzájárulások rendszeres kifizetéséért a Környezetvédelmi Főigazgatóság felel. A javasolt rendeletről fakadó többletfeladatok várhatóan nem tesznek szükségessé jelentős kiegészítő kontrollokat. Ezért a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóságnál (a kezelt pénzeszközök értékéhez viszonyítva) és a Környezetvédelmi Főigazgatóságnál jelentkező kontrollköltségek várhatóan változatlanok maradnak.

2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések

Tüntesse fel a meglévő vagy tervezett megelőző és védintézkedéseket, pl. a csalás elleni stratégiából.

A fent felsorolt kontrollstratégiákból fakadó kontrollokon túlmenően a Bizottság és a decentralizált ügynökségek belső ellenőreként eljárva a Belső Ellenőrzési Szolgálat és az uniós intézmények külső ellenőreként eljárva az Európai Számvevőszék is megvizsgálja az intézkedést.

A Bizottság és az EEA közötti hozzájárulási megállapodások külön rendelkezéseket foglalnak majd magukban arra vonatkozóan, hogy az ellenőrök és – szükség esetén – a vizsgáló hatóságok (EPPO, OLAF) korlátozás nélkül hozzáférhessenek a szükséges információkhoz. Emellett tartalmazzák majd a szükséges rendelkezéseket annak biztosításához, hogy a Bizottság időben értesüljön az intézkedések végrehajtását akadályozó bármilyen problémáról.

A Bizottság megbízható stratégiával rendelkezik a csalás ellen: ez a Bizottság csalás elleni stratégiája, amely jelenleg átdolgozás alatt áll. A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság, illetve a Környezetvédelmi Főigazgatóság ezt a csalás elleni helyi stratégiákkal egészítik ki a saját hatáskörükbe tartozó tevékenységekre vonatkozóan.

Önálló uniós szervként az EEA feladata, hogy csalás elleni stratégiával rendelkezzen, és gondoskodik az uniós érdekek védelméről.

A javasolt rendelet olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyek kifejezetten a csalás és a szabálytalanságok megelőzésére irányulnak. Az ellenőrzésért felelős megfelelőségértékelő szervezeteket nemzeti akkreditáló testületeknek kell akkreditálniuk. Az üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok és számítási folyamatok ellenőrzése az EU által másodlagos jogszabályok útján megállapított különös

megfelelőségértékelési szabályokon alapul, és a tagállamok által a 765/2008/EK rendelet alapján kijelölt nemzeti akkreditáló testületek által akkreditált ellenőrző szervezet végzi el.

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

3.1. A többéves pénzügyi keret érintett fejezete/fejezetei és a költségvetés érintett kiadási sora/sorai

- Jelenlegi költségvetési sorok

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési sorok sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám	Diff./Nem diff. ⁶⁹	EFTA-országoktól ⁷⁰	tagjelölt országoktól és potenciális tagjelöltektől ⁷¹	más harmadik országoktól	egyéb címzett bevétel
1.	02 20 04 01	Diff.	NEM	NEM	NEM	NEM

- Létrehozandó új költségvetési sorok

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési sorok sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám	Diff./Nem diff.	EFTA-országoktól	tagjelölt országoktól és potenciális tagjelöltektől	más harmadik országoktól	egyéb címzett bevétel
	[XX.YY.YY.YY]		IGEN/NEM	IGEN/NE M	IGEN/NEM	IGEN/NEM

⁶⁹ Diff. = Differenciált előirányzatok / Nem diff. = Nem differenciált előirányzatok.

⁷⁰ EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

⁷¹ Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelöltek.

3.2. A javaslat előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása

3.2.1. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

- ☐ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után operatív előirányzatok felhasználását
- ☒ A javaslat/kezdeményezés az alábbi operatív előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyig)

A többéves pénzügyi keret fejezete	1.	Egységes piac, innováció és digitális gazdaság
---	----	--

Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság			Év: 2025	Év: 2026	Év: 2027	ÖSSZESEN
• Operatív előirányzatok						
Költségvetési sor: 02 20 04 01	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)	0,600			0,600
	Kifizetési előirányzatok	(2a)	0,200	0,200	0,200	0,600
Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ⁷²						
Költségvetési sor		(3)				
A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (1a) + (1b) + (3)	0,600			0,600
	Kifizetési előirányzatok	= (2a) + (2b)	0,200	0,2005	0,200	0,600

⁷² Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

		+ (3)				
--	--	-------	--	--	--	--

A 2028 és 2050 között az EEA számára szükséges, (a jelzett időszak során rendelkezésre bocsátott) 1 FTE-re és (a jelzett időszak során felmerülő költségeket fedező) 6,3 millió EUR-ra becsült kiegészítő forrásokat az EEA forrásainak folyamatos vizsgálata keretében kell mérlegelni, és az Ügynökségnek nyújtott uniós támogatásból kell fedezni (adott esetben a LIFE keretében vagy az EEA finanszírozására vonatkozó költségvetési sorokban programozott kiadások kompenzációs csökkentése révén), a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

• Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,600			0,600
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,200	0,200	0,200	0,600
• Bizonyos egyedi programok keretéből igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN	finanszírozott	(6)				
A többéves pénzügyi keret 1. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (4) + (6)	0,600			0,600
	Kifizetési előirányzatok	= (5) + (6)	0,200	0,200	0,200	0,600

Ha a javaslat/kezdeményezés egynél több operatív fejezetet is érint, ismételje meg a fenti szakaszt:

• Operatív előirányzatok ÖSSZESEN (összes operatív fejezet)	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)							
	Kifizetési előirányzatok	(5)							
Bizonyos egyedi programok keretéből igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN (összes operatív fejezet)	finanszírozott	(6)							
A többéves pénzügyi keret 1–6. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (4) + (6)							
	Kifizetési	= (5) +							

(Referenciaösszeg)	előirányzatok	(6)								
--------------------	---------------	-----	--	--	--	--	--	--	--	--

A többéves pénzügyi keret fejezete	7.	„Igazgatási kiadások”
---	-----------	-----------------------

Ezt a részt az igazgatási jellegű költségvetési adatok táblázatában kell kitölteni, melyet először a [pénzügyi kimutatás mellékletébe](#) (az Európai Unió általános költségvetése Bizottságra vonatkozó szakaszának végrehajtására vonatkozó belső szabályzatról szóló bizottsági határozat 5. melléklete) kell bevezetni; a mellékletet a szolgálatközi konzultációhoz fel kell tölteni a DECIDE rendszerbe.

millió EUR (három tizedesjegyig)

		Év: N	Év: N + 1	Év: N + 2	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető	ÖSSZESEN
Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság							
• Humán erőforrás							
• Egyéb igazgatási kiadások							
<...> Főigazgatóság ÖSSZESEN	Előirányzatok						

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

millió EUR (három tizedesjegyig)

		Év: 2025	Év: 2026	Év: 2027	ÖSSZESEN
A többéves pénzügyi keret 1–7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	0,600			0,600
	Kifizetési előirányzatok	0,200	0,200	0,200	0,600

A 2028 és 2050 között az EEA számára szükséges, (a jelzett időszak során rendelkezésre bocsátott) 1 FTE-re és (a jelzett időszak során felmerülő költségeket fedező) 6,3 millió EUR-ra becsült kiegészítő forrásokat az EEA forrásainak folyamatos vizsgálata keretében kell mérlegelni, és az Ügynökségnek nyújtott uniós támogatásból kell fedezni (adott esetben a LIFE keretében vagy az EEA finanszírozására vonatkozó költségvetési sorokban programozott kiadások kompenzációs csökkentése révén), a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

3.2.2. Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyre)

Tüntesse fel a célkitűzéseket és a kimeneteket ↓			Év: N		Év: N + 1		Év: N + 2		Év: N + 3		A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető						ÖSSZESEN	
	KIMENETEK																	
	Típus ⁷³	Átlagos költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Összesített szám	Összköltség
1. KONKRÉT CÉLKITŰZÉS ⁷⁴ ...																		
– Kimenet																		
– Kimenet																		
– Kimenet																		
1. konkrét célkitűzés részösszege																		
2. KONKRÉT CÉLKITŰZÉS ...																		
– Kimenet																		
2. konkrét célkitűzés részösszege																		

⁷³ A teljesítés a nyújtandó termékekre és szolgáltatásokra vonatkozik (például: a finanszírozott diákcserék száma, épített utak hossza kilométerben stb.).

⁷⁴ Az 1.4.2. pontban („Konkrét célkitűzés[ek]...”) feltüntetett célkitűzés.

ÖSSZESEN																
----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

- ☒ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását.
- ☐ A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyig)

	Év: N ⁷⁵	Év: N + 1	Év: N + 2	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető	ÖSSZESEN
--	------------------------	--------------	--------------	--------------	--	----------

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETE								
Humán erőforrás								
Egyéb igazgatási kiadások								
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉNEK részösszege								

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE⁷⁶ bele nem tartozó előirányzatok								
Humán erőforrás								
Egyéb igazgatási jellegű kiadások								
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE nem tartozó előirányzatok részösszege								

ÖSSZESEN								
-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

A humán erőforrással és más igazgatási jellegű kiadásokkal kapcsolatos előirányzat-igényeket az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt előirányzatokkal és/vagy az adott főigazgatóságon belüli átcsoportosítással kell teljesíteni. A források adott esetben a költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

⁷⁵ Az N. év a javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve.

⁷⁶ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

3.2.3.1. Becsült humánerőforrás-szükségletek

- ☒ A javaslat/kezdeményezés nem igényel humán erőforrást.
- ☐ A javaslat/kezdeményezés az alábbi humánerőforrás-igénnyel jár:

A becsléseket teljes munkaidős egyenértékben kell kifejezni

	Év: 2025	Év: 2026	Év: 2027	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető		
• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)							
20 01 02 01 (a központban és a bizottsági képviselőteken)							
20 01 02 03 (a küldöttségeknél)							
01 01 01 01 (közvetlen kutatás)							
01 01 01 11 (közvetlen kutatás)							
Egyéb költségvetési sor (kérjük megnevezni)							
• Külső munkatársak teljes munkaidős egyenértékben (FTE) kifejezve ⁷⁷							
20 02 01 (AC, END, INT a teljes keretből)	0	0	0				
20 02 03 (AC, AL, END, INT és JPD a küldöttségeknél)							
XX 01 xx yy zz ⁷⁸	– a központban						
	– a küldöttségeknél						
01 01 01 02 (AC, END, INT – közvetett kutatás)							
01 01 01 12 (AC, END, INT – közvetlen kutatás)							
Egyéb költségvetési sor (kérjük megnevezni)							
ÖSSZESEN	0						

XX az érintett szakpolitikai terület vagy költségvetési cím.

A humánerőforrás-igényeknek az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt és/vagy az adott főigazgatóságon belül átcsoportosított személyzettel kell eleget tenni. A források adott esetben a meglévő költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

Az elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	
Külső munkatársak	

⁷⁷ AC= szerződéses alkalmazott; AL = helyi alkalmazott; END = kirendelt nemzeti szakértő; INT = kölcsönmunkaerő (átmeneti alkalmazott); JPD = küldöttségi pályakezdő szakértő.

⁷⁸ Az operatív előirányzatokból finanszírozott külső munkatársakra vonatkozó részleges felső határérték (korábban: BA-tételek).

3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség

A javaslat/kezdemenyezés:

- ☒ teljes mértékben finanszírozható a többéves pénzügyi keret érintett fejezetén belüli átcsoportosítás révén.

Ezen intézkedés finanszírozását a közlekedéspolitika támogatására vonatkozó költségvetési sor (02 20 04 01) biztosítja, amely többek között támogatást nyújt közös informatikai eszközök és adatbázisok fejlesztéséhez és fenntartásához, valamint a szállítási ágazat számára szükséges adatok gyűjtéséhez. A 2028-tól kezdődően az EEA számára szükséges kiegészítő forrásokat (1 FTE) az EEA forrásainak folyamatban lévő vizsgálata keretében kell mérlegelni, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

- ☐ a többéves pénzügyi keret lekötetlen mozgásterének és/vagy a többéves pénzügyi keretről szóló rendeletben meghatározott különleges eszközök felhasználását teszi szükségessé.

Fejtse ki, mire van szükség, meghatározva az érintett fejezeteket és költségvetési sorokat, a megfelelő összegeket és a felhasználni javasolt eszközöket.

- ☐ a többéves pénzügyi keret módosítását teszi szükségessé.

Fejtse ki a szükségleteket: tüntesse fel az érintett fejezeteket és költségvetési sorokat és a megfelelő összegeket.

3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban

A javaslat/kezdemenyezés:

- ☒ nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást.
- ☐ előírányoz harmadik felek általi társfinanszírozást az alábbi becslések szerint:

előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyre)

	Év: N ⁷⁹	Év: N + 1	Év: N + 2	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			Összesen
Tüntesse fel a társfinanszírozó szervet								
Társfinanszírozott előirányzatok ÖSSZESEN								

⁷⁹

Az N. év a javaslat/kezdemenyezés végrehajtásának első éve.

3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

- ☒ A javaslatnak/kezdemenyezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.
- ☐ A javaslatnak/kezdemenyezésnek van pénzügyi hatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:
 - ☐ a javaslat a saját forrásokra gyakorol hatást
 - ☐ a javaslat az egyéb bevételekre gyakorol hatást
 - kérjük, adja meg, hogy a bevétel kiadási sorhoz van-e rendelve ☐

millió EUR (három tizedesjegyig)

Bevételi költségvetési sor:	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdemenyezés hatása ⁸⁰						
		Év: N	Év: N + 1	Év: N + 2	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető		
... jogcímcsoport								

A címzett bevételek esetében tüntesse fel az érintett kiadáshoz tartozó költségvetési sor(oka)t.

Egyéb megjegyzések (pl. a bevételre gyakorolt hatás számítására használt módszer/képlet vagy egyéb más információ).

⁸⁰

A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összeget kell megadni, amely a 20 %-kal (beszedési költségek) csökkentett bruttó összegnek felel meg.