



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2026. február 18.
(OR. en)

15614/25

Intézményközi referenciaszám:
2023/0266(COD)

TRANS 558
CLIMA 544
CODEC 1853

JOGALKOTÁSI AKTUSOK ÉS EGYÉB ESZKÖZÖK

Tárgy: A Tanács álláspontja első olvasatban az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolásáról szóló EURÓPAI PARLAMENTI ÉS TANÁCSI RENDELET elfogadása céljából

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
(EU) 2026/... RENDELETE

(...)

az árufuvarozási 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 tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében³,

¹ HL C, C/2024/890, 2024.2.6., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj>.

² HL C, C/2024/1982, 2024.3.18., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

³ Az Európai Parlament 2024. április 10-i álláspontja (HL C., C/2025/1313, 2025.3.13., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1313/oj>) és a Tanács első olvasatban kialakított, ...-i álláspontja [(HL ...)] [(a Hivatalos Lapban még nem tették közzé)]. Az Európai Parlament ...-i álláspontja [(HL ...)] [(a Hivatalos Lapban még nem tették közzé)].

mivel:

- (1) Az uniós közlekedési rendszer fenntarthatóságának és hatékonyságának a javítására irányuló erőfeszítések támogatása alapvető feltétele annak, hogy továbbra is egyenletesen lehessen előrehaladni a legkésőbb 2050-ig elérendő klímasemlegesség felé, , szem előtt tartva a tisztességes és inkluzív átmenet biztosításának, a folyamatos növekedés fenntartásának, valamint az európai ipar versenyképessége megerősítésének szükségességét.

(2) Az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolása több gazdasági ágazatban – köztük az áru fuvarozásban és a személyszállításban is – használatos a közintézmények, vállalatok és fogyasztók meghatározott tevékenységeiből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó adatok számszerűsítésére. Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások teljesítményére vonatkozó pontosabb információk hatékony eszközként szolgálnak a következők tekintetében: megfelelő ösztönzőket teremt az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások igénybe vevői számára, hogy fenntarthatóbb lehetőségeket válasszanak, hatással vannak az áru fuvarozást, illetve személyszállítást végző vállalkozások, az áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatásokat szervező vállalkozások, valamint a csomópont-üzemeltetők üzleti döntéseire, és csökkentik a közbeszerzési szerződéseket teljesítő szervezetek üvegházhatásúgáz-kibocsátását. Az említett ösztönzők megteremtéséhez, és így a közintézmények, a vállalkozások és a fogyasztók körében a magatartásbeli változások ösztönzéséhez, és mindezzel „Az európai zöld megállapodás” című, 2019. december 11-i bizottsági közleményben a közlekedést illetően kitűzött céloknak és az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴ célkitűzéseinek az eléréséhez nélkülözhetetlenek az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó összehasonlítható és megbízható adatok. E rendelet – más uniós jogi aktusokkal vagy kezdeményezésekkel, így többek között az (EU) 2024/825 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁵ együtt – az Unió által a zöld átállás érdekében hozott intézkedések egyike.

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

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/825 irányelve (2024. február 28.) 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 (HL L, 2024/825, 2024.3.6., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/825/oj>).

- (3) Az áru fuvarozási és személyszállítási 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 az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat igénybe vevők nem jutnak pontos információkhoz az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások teljesítményéről, az áru fuvarozást, illetve személyszállítást végző vállalkozások, az áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatásokat szervező vállalkozások, valamint a csomópont-üzemeltetők pedig nem számítják ki kibocsátásukat, és nem tesznek közzé arra vonatkozó adatokat. Az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolásának aránytalanul alacsony mértékű elterjedtsége különösen a mikro-, kis- és középvállalkozások (a továbbiakban: a kkv-k) körében figyelhető meg, amelyek a belső piacon áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatásokat kínáló vállalkozások túlnyomó többségét jelentik. A kkv-k valójában aránytalanul nagyobb pénzügyi és adminisztratív teherrel szembesülnek, amennyiben az áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatásaik üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámolása mellett döntenek.
- (4) A Bizottság az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. március 28-i fehér könyvében ismerteti az uniós közlekedési rendszer jövőjével kapcsolatos elképzelését, és szakpolitikai programot határoz meg a jövőbeli közlekedési – különösen a mobilitás fenntartásának és fejlesztésének terén mutatkozó – kihívások kezelésére, valamint az áru fuvarozási, személyszállítási és logisztikai tevékenységekből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás jelentős csökkentésére.

- (5) A Bizottság emellett a „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című, 2020. december 9-i közleményében olyan ösztönzőkre utal, amelyekkel előmozdítható a leginkább fenntartható szállítási lehetőségek választása az egyes közlekedési módokon belül és a módok között. Az említett ösztönzők közé tartozik az áru fuvarozásból, a személyszállításhoz és a logisztikából származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás harmonizált mérésére szolgáló, nemzetközileg elismert szabványokon alapuló európai keret létrehozása, amelynek segítségével a vállalkozások és a végfelhasználók számára becsléseket lehet adni a döntéseikkel járó karbonlábnyomról, a végfelhasználók és a fogyasztók körében pedig – elkerülve a „zöldre mosás” (greenwashing) jelenségét – növelni lehetne a fenntarthatóbb közlekedési és mobilitási megoldások iránti igényt.
- (6) Az áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és logisztikához kapcsolódó üvegházhatású gázok kibocsátására a jármű üzemeltetése, a közlekedési és logisztikai csomópontok üzemeltetése, a vonatkozó energiahordozók előállítása, a jármű gyártása és életciklusának vége, valamint a közlekedési infrastruktúra építése és karbantartása során kerül sor.

- (7) Helyénvaló harmonizált szabályokat meghatározni az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolására vonatkozóan, hogy ezáltal egymással összehasonlítható szám adatok álljanak rendelkezésre e szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásáról, és egyúttal el lehessen kerülni a teljesítményükkel kapcsolatos félrevezető tájékoztatást, amely abban az esetben merülhet fel, ha a kibocsátás kiszámítása tekintetében különböző módszerek és bemeneti adatok közül lehet választani. E harmonizált szabályok várhatóan egyenlő versenyfeltételeket fognak teremteni egyfelől az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő uniós szervezetek, valamint csomóponti szervezetek és az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő harmadik országbeli szervezetek, valamint csomóponti szervezetek között, másfelől a szállítási módok és szegmensek, illetve a nemzeti szállítási hálózatok között. A harmonizált szabályok meghatározásának emellett – segítenie kell olyan ösztönző feltételek megteremtését, amelyek arra irányuló magatartásbeli változást idéznek elő a közintézmények, vállalkozások és fogyasztók körében, hogy – az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó összehasonlítható és megbízható adatok elterjedése és felhasználása révén – csökkentik az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást.
- (8) E rendeletnek referenciakeretet kell biztosítania az üvegházhatásúgáz-kibocsátások szerződéses vagy önkéntes alapon, kereskedelmi célból történő kiszámításához és közzétételéhez, illetve abban az esetben történő kiszámításához és közzétételéhez, ha azt az alkalmazandó uniós vagy nemzeti jog írja elő. Az említett keretnek elő kell segítenie további, a hatóságok és az ágazati szereplők által végrehajtható kibocsátáscsökkentési intézkedéseket, beleértve az üvegházhatásúgáz-kibocsátás átláthatóságáról szóló rendelkezések szállítási szerződésekbe való belefoglalását, az utasok vagy ügyfelek tájékoztatását egy adott áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátásáról, vagy éghajlat-politikai kritériumok meghatározását a zöld közbeszerzési eljárások tekintetében.

- (9) Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások teljesítményének átláthatóbbá tételéből származó előnyök ellenére aránytalan lenne, és túlzottan nagy költségekkel és teherrel járna, ha e rendelet a belső piacon áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat kínáló összes, áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetre, valamint csomóponti szervezetre kötelezően alkalmazandó lenne. Ezért e rendeletet csak azon szervezetekre alkalmazandó, amelyek saját döntésük, vagy más, rájuk vonatkozó releváns jogszabályi vagy nem jogszabályi rendszer szerinti kötelezettség értelmében kiszámítják és közzéteszik azoknak az áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatásoknak az üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó adatokat, amelyek esetében az indulás vagy az érkezés helye az Unió területén van. Következésképpen azok a szolgáltatások is e körbe tartoznak, amelyeknek a kiindulási vagy célállomása harmadik országban található. Ezenkívül annak biztosítása érdekében, hogy minden releváns áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatás figyelembe legyen véve, és egyenlő versenyfeltételeket lehessen biztosítani az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő uniós és harmadik országbeli szervezetek, valamint az uniós és harmadik országbeli csomóponti szervezetek számára, ezen rendelet azon áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokra is alkalmazandó, amelyek az Unió területén kívül indulnak és oda érkeznek, de amelyeknek utasok be- vagy kiszállása, illetve áruk be- vagy kirakodása miatt az Unióban közbenső állomásuk van.

- (10) E rendelet az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátását kiszámító és az arra vonatkozó adatokat közlétező szervezetekre, különösen az áru fuvarozást, illetve személyszállítást végző vállalkozásokra, az áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatásokat szervező vállalkozásokra és a csomópont-üzemeltetőkre, valamint az áru fuvarozási szolgáltatásokat igénybe vevők olyan meghatározott kategóriáját képviselő fuvaroztatókra alkalmazandó, akik áru fuvarozási szolgáltatásokat vesznek igénybe azzal a céllal, hogy rakományukat meghatározott helyszínekre vagy helyszínekről eljuttassák, és akik – a helyzettől függően – szintén betölthetik az áru fuvarozást, illetve személyszállítást végző vállalkozás, az áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatásokat szervező vállalkozás vagy az adatközvetítő szerepét. A külső számítási eszközök azon fejlesztőire, a harmadik felek adatbázisainak azon fejlesztőire, valamint azon megfelelőségértékelő szervezetekre, amelyek támogató szolgáltatásokat nyújtanak az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatainak kiszámításához vagy hitelesítéséhez, egyedi szabályoknak kell vonatkozniuk a külső számítási eszközök tanúsítása, az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitás alapértelmezett értékeinek technikai minőség-ellenőrzése, illetve a hitelesítési tevékenységek és az akkreditációs eljárások tekintetében. E rendelet azon adatközvetítőkre is alkalmazandó, amelyek az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó adatokat számítanak ki és tesznek közzé. Azon adatközvetítők esetében, amelyek csupán az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó kimeneti adatokat szerzik be vagy összesítik, majd teszik közzé, csak a közzétett üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó kimeneti adatok közlésére és átláthatóságára vonatkozó szabályokat kell alkalmazni, az említett kimeneti adatok piaci összehasonlíthatóságának biztosítása céljából.

- (11) Az üvegházhatásúgáz-kibocsátás e rendelet szerinti kiszámítását és az arra vonatkozó adatok közzétételét az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások szintjén, bontott módon kell elvégezni, az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámítására szolgáló, e rendeletben említett módszertannal összhangban. Következésképpen e rendelet nem alkalmazandó abban az esetben, ha az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámítását és az arra vonatkozó adatok közzétételét összesített formában végzik. Ebbe a körbe tartoznak azon helyzetek, amikor a környezetvédelmi vonatkozású adatok fenntarthatósági beszámolási célú kötelező közzététele és a környezeti számlák statisztikai célú elkészítése más uniós jogi aktusokon, például a 691/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeleten⁶ és az (EU) 2022/2464 európai parlamenti és tanácsi irányelven⁷ alapul. Az e rendelet alapján szerzett adatok ugyanakkor felhasználhatók más alkalmazandó uniós jogban előírt, összevont kibocsátási jelentések kidolgozásához, feltéve, hogy a vonatkozó módszertanok és a gyűjtött adatok kellőképpen összeegyeztethetők.

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

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

- (12) Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámítására szolgáló megfelelő módszertan az egyik legfontosabb elem az e rendeletben meghatározott harmonizált uniós keretben. A módszertannak biztosítani kell, hogy a kibocsátásoknak a szállítási lánc mentén végzett kiszámítása – egyetlen módszertani lépéssort követve – összehasonlítható és pontos üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatokat eredményezzen. A módszertannak továbbá megfelelően figyelembe kell vennie a szállítási piac igényeit elkerülendő a felesleges bonyolultságot, a – különösen a kkv-k számára jelentkező – túlzott terheket és költségeket, az érdekelt felek számára pedig használhatónak kell lennie.
- (13) Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának e rendelet szerinti kiszámításához az Európai Szabványügyi Bizottság által 2023 áprilisában közzétett EN ISO 14083:2023 szabványnak (Üvegházhatású gázok – A szállítási lánc műveleteiből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás számszerűsítése és jelentése) (a továbbiakban: az EN ISO szabvány) kell közös módszertanként szolgálnia. A szabvány alkalmazásának az Unióban való előmozdítása elősegíti az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolásának nemzetközi kompatibilitását és az alkalmazott módszertan további összehangolását globális szinten. A Bizottság elemzése kimutatta, hogy az EN ISO szabvány a legmegfelelőbb és a legarányosabb szabvány e rendelet célkitűzéseinek – köztük a fokozott piaci elterjedésnek és az üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok nagyobb fokú összehasonlíthatóságának – a megvalósításához. Az üvegházhatásúgáz-kibocsátást a kitermeléstől a járművekben történő felhasználásig terjedően kell kiszámítani, ami az áru fuvarozási, személyszállítási és csomóponti műveletek során az energiaellátásból és a járműhasználatból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást foglalja magában.

- (14) A Bizottság az Európai Szabványügyi Bizottsággal és a tagállamok nemzeti szabványügyi testületeivel együttműködve elkötelezett az e rendelethez való teljes körű hozzáférés biztosítása mellett.
- (15) Az (EU) 2021/2279 bizottsági ajánlásban⁸ meghatározottak szerint az életciklus-alapú kibocsátások általában magukban foglalják a kitermeléstől a járművekben történő felhasználásig terjedő üvegházhatásúgáz-kibocsátást, valamint a járműgyártásból, -karbantartásból és -ártalmatlanításból, továbbá adott esetben a kapcsolódó közlekedési infrastruktúrából származó kibocsátásokat. Az életciklus-alapú értékelés azonban magas végrehajtási költségekhez vezethet, és bonyolult elszámolással járhat az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetek, valamint a csomóponti szervezetek számára, különösen az infrastruktúrából származó kibocsátások esetében. Az arányossággal és a hatállyal összefüggő okokból ez a rendelet nem írhatja elő az életciklus-alapú értékelés alkalmazását anélkül, hogy a Bizottság értékelést végezne erre vonatkozóan. Emellett annak érdekében, hogy e rendeletben továbbra is a globálisan elismert szabványokra lehessen hivatkozni, az említett értékelés részeként jelentést kell tenni a Nemzetközi Szabványügyi Szervezeten belül elért eredményekről e rendeletnek a Bizottság általi értékelése során.

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

- (16) Figyelmet kell fordítani arra, hogy ne legyenek eltérések az EN ISO szabvány módszertani döntéseitől, mivel így elkerülhetők a következtelenségek a piacon nyújtott áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámításában, különösen a nemzetközi szállítási láncokkal összefüggésben. Helyénvaló azonban annak Bizottság általi értékelése, hogy szükséges-e az EN ISO szabványnak az uniós szakpolitikákra, többek között a jövőbeli jogszabályokra való tekintettel történő esetleges kiigazítása. Amennyiben a Bizottság az értékelésében arra a következtetésre jut, hogy a szabványnak vagy a szabvány valamely komponensének módosítása az e rendelet vagy más alkalmazandó uniós jog, különösen az (EU) 2021/1119 rendelet célkitűzéseivel való összeegyeztethetlenség nyilvánvaló kockázatával jár, az említett módosítás alkalmazásának megtiltása érdekében a Bizottságnak el kell fogadnia a szükséges felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat. Amennyiben az említett értékelés szerint fennáll annak a kockázata, hogy a szabvány vagy egy komponensének módosítása adott piaci szegmensekben indokolatlan egyensúlyhiányt idézhet elő az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámítása tekintetében, vagy eltérésekhez vezethet a szabvány és e rendeletnek vagy más alkalmazandó uniós jognak a célkitűzései között, a Bizottságnak képesnek kell lennie arra, hogy elfogadja a szükséges végrehajtási jogi aktusokat annak érdekében, hogy felkérje az Európai Szabványügyi Bizottságot a szabvány megfelelő felülvizsgálatára.
- (17) Annak elkerülése érdekében, hogy a piacon pontatlan adatok terjedjenek, szükséges lehet a közös módszertan pontosítása az üvegházhatásúgáz-kibocsátási vonatkozású paraméterek és az üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak a szolgáltatásnyújtás előtti kiszámításához használt feltételezések tekintetében. Ugyanez vonatkozik az üvegházhatásúgáz-kibocsátások hozzárendeléséhez vagy az adatalemek összesítéséhez kapcsolódó egyéb releváns technikai paraméterekre, amennyiben azok használatát a közös módszertan nem teszi kifejezetten egyértelművé.

- (18) 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 azt előnyben kell részesíteni, hogy biztosítható legyen az említett elsődleges adatok fokozatos elterjedése az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámítására szolgáló folyamatokban. Előfordulhat, hogy egyes érdekelt felek, különösen a kkv-k számára nem elérhetőek az elsődleges adatok, vagy azok beszerzése túlzott költségekkel jár. Ezért egyértelmű feltételek mellett lehetővé kell tenni másodlagos adatok használatát. A tagállamok ugyanakkor az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának pontosabb elszámolása érdekében kötelezővé tehetik az elsődleges adatoknak a területükön történő használatát az olyan áru fuvarozási, illetve személyszállítási műveleteket végző, az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő olyan szervezetek és csomóponti szervezetek tekintetében, amelyek munkavállalóinak száma meghalad egy bizonyos, a nemzeti jogban meghatározott küszöbértéket, feltéve, hogy az áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás az adott tagállam területén kezdődik és ér véget. Annak érdekében, hogy ne akadályozzák a nemzetközi áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat és a kkv-k fejlődését, a tagállamok nem alkalmazhatják e követelményt sem a határokon átnyúló áru fuvarozási és személyszállítási műveletekre – beleértve a területükön való áthaladással járó áru fuvarozási és személyszállítási tranzitműveleteket is – , sem pedig a kkv-kra.
- (19) Az állami támogatásra vonatkozó szabályok sérelme nélkül a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy adminisztratív, pénzügyi vagy működési jellegű ösztönzőket vezessenek be az elsődleges adatok felhasználásának ösztönzése céljából.

- (20) A másodlagos adatokat illetően egy adott áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátása kiszámítható alapértelmezett értékek vagy modellezett adatok használatával. Semleges és objektív módon, megbízható források és megfelelő paraméterek alapján kell meghatározni az alapértelmezett értékeket, illetve kidolgozni és frissíteni a modellezett adatokat. Az adatbázisok nem tartalmazhatnak olyan alapértelmezett értékeket, amelyek azt eredményezik, hogy a kapott üvegházhatásúgáz-kibocsátásokat strukturálisan alulbecsülik a hasonló szolgáltatások ismert valós értékeihez képest. Ilyen esetekben a harmadik felek adatbázisai a technikai minőség-ellenőrzést követően nem kaphatnak pozitív értékelést.
- (21) Létre kell hozni az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitásra vonatkozó alapértelmezett értékek alapvető uniós adatbázisát (a továbbiakban: az alapvető uniós adatbázis), hogy jobban összehasonlíthatók legyenek az e rendelet alkalmazása során az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozóan kapott eredmények. Az említett alapvető uniós adatbázisnak kellően részletesnek kell lennie, és tükröznie kell az ágazati, regionális és nemzeti sajátosságokat az egész Unióban, továbbá külön táblázatokat kell tartalmaznia minden egyes szállítási módra vonatkozóan. A Bizottságnak biztosítani kell az alapvető uniós adatbázis rendszeres frissítését, és legalább évente értékelnie kell a frissítések szükségességét. A tengeri szállításra vonatkozó adatokat a Thetis-MRV adatbázisból kell lehívni, és adott esetben ki kell egészíteni más információforrásokból, így például a FuelEU adatbázisból. Az említett alapértelmezett értékeknek az Unión belüli ágazati, regionális és nemzeti sajátosságaira tekintettel meg kell azonban engedni más, harmadik felek által működtetett adatbázisok és adatkészletek felhasználását azzal a feltétellel, hogy az említett adatbázisok és adatkészletek technikai minőség-ellenőrzésen esnek át uniós szinten.

- (22) Egy adott áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatásból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás intenzitásának megállapításakor szükség van a közlekedési energiahordozók üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezőire ahhoz, hogy meg lehessen becsülni a kitermeléstől a járművekben történő felhasználásig terjedően felhasznált energiamennyiséget tükröző üvegházhatásúgáz-kibocsátást. Létre kell tehát hozni az energiahordozókra vonatkozó üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők alapértelmezett értékeinek központi uniós adatbázisát (a továbbiakban: a központi uniós adatbázis), hogy biztosítható legyen a bemeneti adatok összehasonlíthatósága és minősége.
- (23) A villamosenergia-használattal kapcsolatos kibocsátások számszerűsítése során ösztönözni kell a helyalapú megközelítést, azzal a feltétellel, hogy rendelkezésre állnak az egyes tagállamokra vonatkozó naprakész és pontos kibocsátásintenzitási értékek. Adott esetben és amennyiben az kellően kidolgozott, piaci alapú megközelítés is alkalmazható, feltéve, hogy teljesülnek az EN ISO szabvány J. mellékletében meghatározott feltételek.
- (24) Az alapvető uniós adatbázisnak és a központi uniós adatbázisnak tartalmaznia kell az Unió által, vagy az Unió érdekében nemzetközi szinten elfogadott alapértelmezett értékeket, amennyiben azok rendelkezésre állnak és megfelelőek. Tekintettel az Unió-szerte jelenlévő ágazati, regionális és nemzeti sajátosságokra, az alapvető uniós adatbázisnak és a központi uniós adatbázisnak tükröznie kell az Unióban – egyes tagállamokban vagy az összes tagállamban – jellemzően használt járműtípusokat és közlekedési energiahordozókat. Az alapvető uniós adatbázisnak és a központi uniós adatbázisnak tükröznie kell a különböző tagállamok egyedi jellemzőit is.

- (25) Az alapvető uniós adatbázis és a központi uniós adatbázis kialakítását és karbantartását, valamint a harmadik felek által működtetett adatbázisok és adatkészletek technikai minőség-ellenőrzését uniós szinten működő, semleges és kompetens szervnek kell végeznie. Hatáskörénél fogva az Európai Környezetvédelmi Ügynökség a legalkalmasabb arra, hogy biztosítsa az e rendelet vonatkozó rendelkezéseinek megfelelő végrehajtásához szükséges technikai segítséget. E munka során szükség esetén támaszkodnia kell egyéb uniós ágazati szervek közreműködésére és támogatására, az uniós jognak megfelelően. A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy szükség esetén további önkéntes hozzájárulást nyújtsanak a Bizottságnak.
- (26) Lehetővé kell tenni modellezett adatok használatát, ha ezen adatok a közös módszertannal és adott esetben a másodlagos adatok és a számítási eszközök használatára vonatkozó egyéb, e rendeletben foglalt rendelkezésekkel összhangban létrehozott modellen alapulnak.

(27) Az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁹ és a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁰ előírja a hajók, illetve a légi járművek üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó adatok gyűjtését, illetve a kibocsátás mérését, kiszámítását és éves jelentését. Az (EU) 2015/757 rendelet és a 2003/87/EK irányelv bizonyos mértékig kiegészíti e rendeletet, különösen ami az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások kibocsátásának – a megtett távolsághoz vagy a szállított rakomány mennyiségéhez viszonyított – számszerűsítéséhez bemeneti adatokként használt üzemanyag-fogyasztási adatok előállítását illeti. Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának meghatározásához olyan bemeneti adatok használatát is lehetővé kell tenni, amelyek más jogi keretek, így például az (EU) 2019/631¹¹,

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátások nyomonkövetéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19, 55. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., 32. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

¹¹ 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 (HL L 111., 2019.4.25., 13. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

az (EU) 2019/1242¹², az (EU) 2023/1805¹³ vagy az (EU) 2023/2405¹⁴ európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásából származnak. Mivel helyénvaló, hogy a közlekedés területére vonatkozó valamennyi uniós jogi aktusban közös szabványra hivatkozzanak, a Bizottságnak törekednie kell annak biztosítására, hogy e rendelet összeegyeztethető legyen és összhangban álljon a hatályos uniós jogi aktusokkal és a jövőbeli kezdeményezésekkel. A Bizottságnak különösen arra kell törekednie, hogy a soron következő kezdeményezésekben és bármely másodlagos jogszabályban előírja, hogy az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának bontásos elszámolása az e rendelet szerinti közös módszertanon alapuljon.

- (28) A pontos adatok gyűjtésének, az azt követő számításoknak, valamint az elsődleges adatok kkv-k általi használatának megkönnyítése érdekében a járműadatokhoz való hozzáféréssel kapcsolatos bármely jövőbeli jogalkotási javaslattal összefüggésben mérlegelni kell a járműfedélzeti adatokhoz való hozzáférés biztosítását.

¹² 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 tanácsi irányelv módosításáról (HL L 198., 2019.7.25., 202. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1805 rendelete (2023. szeptember 13.) a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 234., 2023.9.22., 48. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/2405 rendelete (2023. október 18.) a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról (ReFuelEU Aviation) (HL L, 2023/2405, 2023.10.31., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

- (29) E rendelet végrehajtásának megkönnyítése és a számítások összetettségének korlátozása, valamint az adminisztratív és pénzügyi terhek csökkentése érdekében a Bizottságnak egyszerűsített, ingyenes, nyilvánosan hozzáférhető és könnyen használható, mindenekeelőtt az áru fuvarozást, illetve személyszállítást végző mikro-, kis- és középvállalkozások számára kialakított online számítási eszközt kell biztosítania. A számítási eszközt az e rendeletben meghatározott közös módszertannal összhangban kell kidolgozni annak érdekében, hogy használata biztosítsa az elvégzett számítás helyességét. Az eszköznek elő kell segítenie az elsődleges adatokon alapuló számításokat, és lehetővé kell tennie releváns másodlagos adatok használatát, beleértve az üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezőket, valamint – amennyiben rendelkezésre állnak – az e rendelet értelmében elismert adatbázisokból származó, az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitásra vonatkozó alapértelmezett értékeket. Az eszközhöz egy útmutatót kell készíteni, amely segíti e rendelet végrehajtását, és ismerteti a számítási eszköz működését. A számítási eszközt rendszeres időközönként frissíteni kell. Az eszköznek orvosolnia kell az információs láncban tapasztalható adathiányt, elő kell mozdítania a legjellemzőbb áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának egységes elszámolását, fokoznia kell az adatok átláthatóságát és összehasonlíthatóságát, valamint hozzá kell járulnia a figyelemfelhíváshoz és az üvegházhatásúgáz-kibocsátás e rendelet szerinti kiszámításának elterjedéséhez.
- (30) Az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó kimeneti adatok kifejezésére célszerű közös mérőszámokat meghatározni, amelyek megalapozzák ezen adatok összehasonlíthatóságát, és lehetővé teszik a különféle áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások tényleges összehasonlító teljesítményértékelését. A közös mérőszámoknak köszönhetően az adatszolgáltatók képesek lesznek egyértelműen közölni, a címzettek pedig pontosan értelmezni a közölt adatokat.

- (31) Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozóan e rendeletnek megfelelően, kereskedelmi vagy szabályozási célból harmadik féllel bármilyen bontásban közölt adatoknak elengedhetetlenül és kiemelten tartalmazniuk kell azokat a kimeneti adatokat, amelyeket az e rendeletben az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámítására vonatkozóan megállapított különös szabályok szerint határoztak meg. Adott esetben további, az e rendeletben foglaltaktól eltérő célokat szolgáló adatelemek is megadhatók.
- (32) Az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó információknak az áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatás nyújtását megelőző közzététele elengedhetetlen annak ösztönzéséhez, hogy a közintézmények, a vállalkozások és a fogyasztók megalapozott döntéseket hozzanak, továbbá befolyásolja a hatóságok általi közbeszerzéseket, valamint a piacon ilyen áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó, illetve szervező, áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetek, valamint csomóponti szervezetek üzleti döntéseit. Ezért lehetőség szerint az adott áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás nyújtása előtt közzé kell tenni az adott áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatáshoz kapcsolódó üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó információkat. Lehetővé kell azonban tenni az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó információknak az áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatás nyújtását követő közzétételét, különösen amikor a vállalkozások közötti kommunikáció során részletesebb információkat kell megosztani, különösen a logisztikai láncokkal és az alvállalkozói szerződéses kapcsolatokkal összefüggésében, vagy elsődleges adatok felhasználása céljából.

- (33) A valamely áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó kimeneti adatokat kiszámító és közzétevő, áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetek, csomóponti szervezetek és adatközvetítők számára lehetővé kell tenni, hogy bizonyítékkal támasszák alá a kimeneti adatokat az e rendeletben meghatározott követelményeknek való megfelelés igazolása érdekében. Az említett bizonyítékot az áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatás szintjén történő adatszolgáltatásra vonatkozóan az EN ISO szabványban meghatározott szabályok szerint kell nyújtani, és kérelemre az illetékes hatóság, például bíróság, vagy – amennyiben ez külön jogi vagy szerződéses kötelezettségek értelmében követelmény – valamely egyéb harmadik fél rendelkezésére kell bocsátani.
- (34) Helyénvaló biztosítani, hogy azt az adatközvetítőt, amely valamely áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozóan áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetektől, csomóponti szervezetektől vagy egyéb érintett természetes vagy jogi személyektől információt gyűjt, és ezen információt a piacon közzéteszi, külön megállapodás hiányában ne terhelje felelősség abban az esetben, ha az említett információ nem felel meg az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámításával és hitelesítésével, valamint a számítási eszközök tanúsításával kapcsolatban e rendeletben meghatározott követelmények bármelyikének. Az adatközvetítőnek azonban törekednie kell arra, hogy elkerülje a pontatlan vagy helytelen információk közzétételét, és be kell tartania az üvegházhatásúgáz-kibocsátással kapcsolatos kimeneti adatokra, valamint a kommunikációra és az átláthatóságra vonatkozó, e rendeletben meghatározott szabályokat. Az adatközvetítőnek emellett meg kell adnia az említett információk forrását, hogy azonosítható legyen az érintett adatszolgáltató.

- (35) A piacon szélesebb körű kereskedelmi és nem kereskedelmi célú felhasználásra harmadik fél által kínált külső számítási eszközök megkönnyíthetik az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolását, ezzel előmozdítva az elszámolásnak az érdekelt felek tágabb csoportjai általi alkalmazását. A külső számítási eszközök használatát tanúsítani kell, biztosítva ezzel, hogy azok megfeleljenek e rendelet követelményeinek, különösen a közös módszertannak és a bemeneti adatok megfelelő halmazának a használata tekintetében.

- (36) A piacon közzétett üvegházhatásúgáz-kibocsátási kimeneti adatok és a mögöttes számítási folyamatok e rendeletben meghatározott követelményeknek való megfelelésének hitelesítésére szolgáló, megfelelően megtervezett rendszer várhatóan nagymértékben erősíteni fogja az említett adatok megbízhatóságába és pontosságába vetett bizalmat. Így különösen, e rendszer keretében részletes feltételeket kell meghatározni a hitelesítésre vonatkozóan, függetlenül attól, hogy egyszeri vagy rendszeres szolgáltatásról van-e szó, beleértve az ellenőrzések megfelelő gyakoriságát és az eljárási szabályokat is, továbbá kellően figyelembe véve az érintett áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatások jellegét és nagyságrendjét, valamint az aránytalan adminisztratív terhek elkerülésének szükségességét. A megfelelésértékelésen sikeresen átesett, áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezeteknek, csomóponti szervezeteknek és adatközvetítőknél jogosultnak kell lenniük arra, hogy az Unió egészében általánosan elismert megfeleléségi igazolást kapjanak. Elsődleges adatok felhasználása esetén ennek tényét rögzíteni kell a megfeleléségi igazolásban, különösen azért, hogy ösztönözni lehessen az elsődleges adatoknak az e rendelet által érintett szervezetek általi gyűjtését és használatát. A kimeneti adatok hitelesítésének ki kell terjednie az ilyen adatok összehasonlíthatóságára, többek között a távolság kiszámításával kapcsolatban is, amelynek tekintetében ellenőrizni kell a főképpen mért távolságtól és a lehető legrövidebb távolságtól való eltéréseket az EN ISO szabvánnyal való összehangjuk szempontjából.

- (37) A hitelesítéshez kapcsolódó adminisztratív teher aránytalanul nagy lehet a kisebb vállalkozások számára, ezért a hitelesítést az esetükben el kell kerülni. E célból a kkv-knak mentesülniük kell a hitelesítéssel kapcsolatos követelmények alól, kivéve, ha megfelelőségi igazolást kívánnak szerezni. Ezenkívül a nagyvállalatoknak figyelembe kell venniük az arányosság elvét, ha felmerül, hogy értékláncbeli partnereiktől – különösen kkv-któl – kérjék a megfelelőség hitelesítését.

(38) A közlekedési ágazatra vonatkozó uniós jogi aktusok jelenleg is tartalmazzák kibocsátás-hitelesítési követelményekre vonatkozó szabályokat, ideértve különösen a tengerhasznosítási ágazat tekintetében az (EU) 2015/757 és az (EU) 2023/1805 rendeletet, a légi közlekedési ágazat tekintetében pedig a 2003/87/EK irányelvet. Az adminisztratív terhek csökkentése érdekében az említett jogi aktusok alapján akkreditált hitelesítőket e rendelet értelmében akkreditálnak kell tekinteni arra, hogy hitelesítési tevékenységeket lássanak el a működésük szerinti, érintett ágazatban, feltéve, hogy tájékoztatják a kijelölt nemzeti hatóságokat arra irányuló szándékukról, hogy az ilyen tevékenységeket e rendelettel összefüggésben is elvégezzék. A megfelelőségértékelő szervezeteknek olyan, független és kompetens jogi személyeknek kell lenniük, amelyeket a 765/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹⁵ összhangban létrehozott nemzeti akkreditáló testületek akkreditáltak. A megfelelőségértékelő szervezetek akkreditálásáról szóló 765/2008/EK rendelet horizontálisan alkalmazandó, így többek között az (EU) 2015/757 és az (EU) 2023/1805 rendelet, valamint a 2003/87/EK irányelv alapján akkreditált hitelesítőkre és az e rendelet alapján akkreditált megfelelőségértékelő szervezetekre is. A 765/2008/EK rendelet szabályokat állapít meg azon helyzetekre vonatkozóan is, amikor a nemzeti akkreditáló testületek hatáskörrel rendelkeznek arra, hogy megfelelő intézkedéseket hozzanak, amennyiben egy adott megfelelőségértékelő szervezet már nem rendelkezik hatáskörrel egy adott megfelelőségértékelési tevékenység elvégzésére, vagy súlyosan megszegte a kötelezettségeit.

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 765/2008/EK rendelete (2008. július 9.) a termékek forgalmazása tekintetében az akkreditálás előírásainak megállapításáról és a 339/93/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 218., 2008.8.13., 30. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/765/oj>).

- (39) Amennyiben az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozóan már hitelesítettek bontott kimeneti adatokat olyan konkrét szabályok alapján, amelyeket egyéb uniós jogi aktusok, többek között – a tengerhasznosítási ágazat tekintetében – az (EU) 2015/757 rendelet és az annak alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok, valamint az (EU) 2023/1805 rendelet és az annak alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok, továbbá – a légi közlekedési ágazat tekintetében – a 2003/87/EK irányelv és az annak alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusok állapítanak meg, a szóban forgó adatok e rendelet alapján hitelesítettnek minősülnek.

(40) E rendelet hatékony működésének lehetővé tétele érdekében, valamint annak – szükség esetén – kiegészítő szabályokkal történő kiegészítése céljából a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el az EN ISO szabvány módosításának értékelése, illetve szükség esetén a jövőbeli módosítások alkalmazásának megtiltása, a közös módszertan egyes elemeinek értékelése és kizárása, az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kimeneti adataira vonatkozó közös mérőszámok kiigazítása, valamint a megfelelésértékelő szervezetek akkreditálására vonatkozó további módszerek és kritériumok meghatározása tekintetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban¹⁶ megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen 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.

¹⁶ 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj).

- (41) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni abból a célból, hogy részletes rendelkezéseket állapítson meg az Európai Szabványügyi Bizottsághoz intézett, az EN ISO szabvány felülvizsgálatára irányuló kérelmekre, a közös módszertan pontosítására, a harmadik felek adatbázisai technikai minőségellenőrzésének elvégzésére vonatkozó szabályok és feltételek megállapítására, az uniós számítási eszköz létrehozására, a külső számítási eszközök tanúsítására és a kimeneti adatok hitelesítésére vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹⁷ megfelelően kell gyakorolni.

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

(42) Mivel e rendelet célját – nevezetesen azt, hogy az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó összehasonlítható és megbízható adatok felhasználása révén a közintézmények, a vállalkozások és a fogyasztók ösztönzést kapjanak magatartásuk oly módon történő megváltoztatására, amely által csökken az e szolgáltatásokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani anélkül, hogy kockáztatnák olyan adminisztratív akadályoknak a belső piacon való bevezetését, amelyek további költségekkel és adminisztratív terhekkel járnak az iparágak számára, az Unió szintjén azonban az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámítására szolgáló, e rendeletben meghatározott közös módszertan harmonizációs hatása miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. fejezet

Általános rendelkezések

1. cikk

Tárgy és hatály

E rendelet az Unió területén kezdődő vagy végződő áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolására vonatkozó szabályokat állapítja meg azon esetek tekintetében, amikor az említett kibocsátásokra vonatkozó lebontott információkat szerződéses vagy önkéntes alapon, kereskedelmi célból számítják ki és teszik közzé, illetve amikor e kiszámítást és közzétételt az alkalmazandó uniós vagy nemzeti jog írja elő.

E rendelet a következőkre alkalmazandó:

- a) áru fuvarozást, illetve személyszállítást végző vállalkozások, áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatást szervező vállalkozások, valamint csomópont-üzemeltetők;
- b) adatközvetítők;
- c) számítási eszközök fejlesztői;
- d) harmadik felek által fenntartott adatbázisok fejlesztői; és
- e) megfelelőségértékelő szervezetek.

2. cikk
Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „üvegházhatású gáz”: a légkör olyan, természetes és emberi tevékenységből származó, gáznemű alkotóeleme, amely a földfelszín, a légkör és a felhők által kibocsátott infravörös sugárzás spektrumán belül meghatározott hullámhosszokon elnyeli és kibocsátja a sugárzást;
2. „üvegházhatásúgáz-kibocsátás”: üvegházhatású gáz légkörbe történő kibocsátása széndioxid-egyenértéken megadott tömegként kifejezve;
3. „üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolása”: az üvegházhatásúgáz-kibocsátás mérések és számítások útján történő számszerűsítésére, valamint a vonatkozó jelentéstételre irányuló tevékenységek;
4. „áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatás”: áru fuvarozása vagy utas szállítása egy kiindulási állomásról egy célállomásra; az áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatás magában foglalhatja a szállítási lánc egy vagy több olyan elemét, amely egyaránt igényel áru fuvarozási, illetve személyszállítási műveleteket, valamint csomóponti műveleteket;
5. „áru fuvarozási, illetve személyszállítási művelet”: jármű által utasok szállítása és/vagy áru fuvarozása céljából végzett művelet;
6. „csomóponti művelet”: áru vagy utasok valamely csomóponton való áthaladásának lebonyolítására irányuló művelet;

7. „szállítási lánc”: olyan, áruk fuvarozásához vagy utas(ok csoportjának) szállításához kapcsolódó szállítási elemek sorozata, amelyek együttesen valósítják meg a kiindulási állomásról a célállomásra történő fuvarozást, illetve szállítást;
8. „szállítasilánc-elem”: 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;
9. „elsődleges adat”: adott folyamatra vagy tevékenységre vonatkozóan közvetlen mérés vagy közvetlen mérésen alapuló számítás útján számszerűsített érték;
10. „másodlagos adat”: olyan modellezett adat vagy alapértelmezett érték, amely nem felel meg az elsődleges adatokra vonatkozó követelményeknek, ideértve az adatbázisokból vagy közzétett szakirodalomból származó adatokat, az üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezőknek a nemzeti nyilvántartásokból származó alapértelmezett értékeit, a kiszámított adatokat, a becsléseket, illetve az egyéb reprezentatív adatokat és a helyettesítő folyamatokból vagy becslésekből származó adatokat;
11. „áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatást szervező vállalkozás”: olyan áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatást nyújtó szervezet, amely szolgáltatáson belül a szállítási lánc egyes elemeinek üzemeltetését alvállalkozásba adják ki egy vagy több szervezetnek;
12. „áru fuvarozást, illetve személyszállítást végző vállalkozás”: áru fuvarozást vagy személyszállítást, illetve mindkettőt magában foglaló szállítási műveleteket végző szervezet;
13. „csomópont-üzemeltető”: áru fuvarozást vagy személyszállítást magában foglaló csomóponti műveleteket végző szervezet;

14. „áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetek, valamint csomóponti szervezetek”: az áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatást szervező vállalkozások, az áru fuvarozást, illetve személyszállítást végző vállalkozások, valamint a csomópont-üzemeltetők;
15. „adatközvetítő”: olyan jogi vagy természetes személy, aki vagy amely adatot szolgáltat az Unió területén kezdődő vagy végződő áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásáról, de az említett szolgáltatásokat nem nyújtja és nem szervezi;
16. „mikro-, kis- és középvállalkozások” vagy „kkv-k”: a 2003/361/EK bizottsági ajánlásban¹⁸ említett mikro-, kis- és középvállalkozások;
17. „alapértelmezett érték”: közzétett forrásból származó, elsődleges vagy modellezett adatok hiányában alapértelmezettnek tekintett másodlagos adatérték;
18. „energiahordozó”: olyan anyag vagy jelenség, amely felhasználható mechanikai munka vagy hő előállítására, vagy vegyi vagy fizikai folyamatok működtetésére;
19. „modellezett adatok”: másodlagos adatok, amelyek olyan modell használatával kerültek meghatározásra, amely egy adott áru fuvarozási, illetve személyszállítási művelet vagy csomóponti művelet elsődleges adatait és/vagy üvegházhatásúgáz-kibocsátási vonatkozású paramétereit veszi figyelembe, ideértve a számítási eszköz formájában rendelkezésre bocsátott modelleket is;

¹⁸ A Bizottság 2003/361/EK ajánlása (2003. május 6.) a mikro-, kis- és középvállalkozások fogalmának meghatározásáról (HL L 124., 2003.5.20., 36. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

20. „kimeneti adatok”: adott áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozóan az e rendeletben meghatározott közös módszertan és bemeneti adatok használatával megállapított, bontott adatok;
21. „jármű”: utasok szállítására és/vagy áru fuvarozására szolgáló eszköz minden szállítási mód esetében;
22. „üvegházhatásúgáz-kibocsátással járó tevékenység”: üvegházhatású gáz kibocsátását okozó tevékenység;
23. „üvegházhatásúgáz-kibocsátással járó tevékenységre vonatkozó adatok”: üvegházhatásúgáz-kibocsátással járó tevékenységre vonatkozó mennyiségi mérőszám;
24. „üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitás”: az áru fuvarozási, illetve személyszállítási tevékenységet vagy a csomóponti tevékenységet az üvegházhatásúgáz-kibocsátáshoz kapcsoló együttható;
25. „üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényező”: az üvegházhatásúgáz-kibocsátással járó tevékenységre vonatkozó adatokat az üvegházhatásúgáz-kibocsátáshoz kapcsoló együttható;
26. „a kitermeléstől a járművekben történő felhasználásig terjedő üvegházhatásúgáz-kibocsátás”: a járművek használatából és az áru fuvarozási, illetve személyszállítási csomópontok üzemeltetéséből, valamint az e szolgáltatások céljára történő energiaellátásból származó üvegházhatásúgáz-hatásnak megfelelő kibocsátás;
27. „számítási eszköz”: valamely áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátásának automatikus kiszámítását lehetővé tevő alkalmazás, modell vagy szoftver;

28. „külső számítási eszköz”: a piacon harmadik fél által széles körű kereskedelmi vagy nem kereskedelmi célú felhasználásra kínált számítási eszköz;
29. „szén-dioxid-egyenérték (CO₂-egyenérték)”: valamely üvegházhatású gáz sugárzási kényszerének a szén-dioxid sugárzási kényszeréhez való viszonyítására szolgáló egység;
30. „megfelelőségértékelő szervezet”: a 765/2008/EK rendelet 2. cikkének 13. pontjában meghatározott megfelelőségértékelő szervezet.

II. fejezet

Közös módszertan

3. cikk

*Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának
kiszámítására szolgáló közös módszertan*

- (1) Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátását az EN ISO 14083:2023 számú, „Üvegházhatású gázok – A szállítási lánc műveleteiből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás számszerűsítése és jelentése” című szabvány (a továbbiakban: az EN ISO szabvány) mindenkor aktuális változata szerinti közös módszertan alapján kell kiszámítani, az e fejezetben meghatározottak szerint.
- (2) A Bizottság legkésőbb ... [36 hónappal e rendelet alkalmazásának kezdőnapját követően]-ig megvizsgálja, hogy szükséges-e kiigazítani az EN ISO szabvány bármely elemét.

- (3) A Bizottság saját kezdeményezésére vagy valamely tagállam kérésére megfelelőség-ellenőrzést indíthat az EN ISO szabvány bármely módosításának vizsgálata céljából.
- (4) Az e cikk (1) bekezdésétől eltérve, a Bizottság e rendelet 17. cikkével összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el, melyek útján kiegészíti e rendeletet azáltal, hogy azonosítja az EN ISO szabványt érintő olyan módosításokat, illetve az EN ISO szabványnak az e cikk (2) bekezdésében említett bármely elemét érintő olyan módosításokat, amelyek esetében felmerül az a kifejezett veszély, hogy összeegyeztethetetlenek e rendelet és más alkalmazandó uniós jog – különösen az (EU) 2021/1119 rendelet – célkitűzéseivel, és amelyek ezért nem alkalmazandók.
- (5) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy – az e cikk (2) bekezdésében előírt vizsgálat és az e cikk (3) bekezdésében előírt megfelelőség-ellenőrzés eredményei alapján – felkérje az Európai Szabványügyi Bizottságot az EN ISO szabvány felülvizsgálatára. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 18. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy olyan, részletes szabályokat állapítson meg, amelyek pontosítják az e cikk (1) bekezdésében említett közös módszertant, és amelyek biztosítják azoknak a piacon történő egységes alkalmazását azon megközelítés tekintetében, amelyet az üvegházhatásúgáz-kibocsátás valamely szállítási szolgáltatás nyújtása előtt történő kiszámítására alkalmas, kibocsátási vonatkozású paraméterek meghatározásához alkalmaznak, továbbá amelyek adott esetben olyan egyéb technikai paramétereket állapítanak meg az üvegházhatásúgáz-kibocsátásának hozzárendeléséhez vagy az adatelemek összesítéséhez kapcsolódóan, amelyeket az említett közös módszertan leírása nem ismertet kifejezetten. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 18. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

III. fejezet

Bemeneti adatok és azok forrásai

4. cikk

Elsődleges és másodlagos adatok használata

- (1) Az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezeteknek, a csomóponti szervezeteknek, valamint az adatközvetítőknek előnyben kell részesíteniük az elsődleges adatok használatát az áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámításához.

A tagállamok rendelkezhetnek úgy, hogy kötelező az elsődleges adatok használata az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő olyan szervezetek, valamint az olyan csomóponti szervezetek által a területükön végzett áru fuvarozási, illetve személyszállítási műveletek tekintetében, amelyek munkavállalóinak száma meghalad egy bizonyos, a nemzeti jogban meghatározott küszöbértéket, amennyiben az áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatás az adott tagállam területén kezdődik és ér véget. Ezen követelményt a tagállamok nem alkalmazhatják sem a határokon átnyúló áru fuvarozási, illetve személyszállítási műveletekre – beleértve a területükön való áthaladással járó áru fuvarozási, illetve személyszállítási tranzitműveleteket is –, sem a kkv-kra.

- (2) Az állami támogatásra vonatkozó szabályok sérelme nélkül, a tagállamok adminisztratív, pénzügyi vagy működési ösztönzőket vezethetnek be az elsődleges adatok felhasználásának ösztönzése céljából.
- (3) Másodlagos adatoknak az áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámításához való felhasználása a következő feltételek mellett engedélyezett:
- a) az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitás alapértelmezett értékei az alábbi forrásokból származnak:
 - i. az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitás alapértelmezett értékeinek az 5. cikkben említett alapvető uniós adatbázisa (a továbbiakban: az alapvető uniós adatbázis); vagy
 - ii. az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitás alapértelmezett értékeit tartalmazó, harmadik felek által fenntartott, a 6. cikk szerinti adatbázisok és adatkészletek;
 - b) a közlekedési energiahordozókra vonatkozó üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők alapértelmezett értékei az üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők alapértelmezett értékeit tartalmazó, a 7. cikk szerinti központi uniós adatbázisból (a továbbiakban: a központi uniós adatbázis) származnak;
 - c) a modellezett adatok olyan modellen alapulnak, amelyet a 3. cikk (1) bekezdésében említett közös módszertannal, és adott esetben az e bekezdés a) és b) pontjában foglalt, a másodlagos adatok használatára vonatkozó feltételekkel, valamint a 8. és a 11. cikkben a számítási eszközök használatára vonatkozóan megállapított rendelkezésekkel összhangban dolgoztak ki.

A közös módszertannal összhangban, amikor az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetek, valamint csomóponti szervezetek egy adott áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás üvegházhatásúgáz-kibocsátásának előzetes kiszámítását végzik, az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitásra vonatkozó olyan alapértelmezett értékeket is használhatnak, amelyeket egy, általuk az előzetes számítás megelőző évben végzett, hasonló jellemzőkkel bíró áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatásra vonatkozó elsődleges adatok alapján állapítottak meg.

- (4) Amennyiben az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetek, a csomóponti szervezetek és az adatközvetítők bemeneti adatként olyan elsődleges adatokat használnak, amelyek már felhasználásra kerültek valamely, a 16. cikkben említett akkreditált szervezet által más uniós jogi aktusok alapján hitelesített kimeneti adatok megállapításához, a 12. cikk (1) bekezdésében említett hitelesítésnek nem kell kiterjednie a számításhoz használt bemeneti adatoknak a 13. cikk (2) bekezdésének b) pontja szerinti forrásaira.
- (5) A felhasznált villamos energiából származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámításakor az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetek, a csomóponti szervezetek és az adatközvetítők dönthetnek úgy, hogy helyalapú másodlagos adatok helyett a piaci alapú megközelítést alkalmazzák, feltéve, hogy teljesülnek az EN ISO szabvány J. mellékletében meghatározott feltételek.

5. cikk

Az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitások alapértelmezett értékeinek alapvető uniós adatbázisa

- (1) A Bizottság – az Európai Környezetvédelmi Ügynökség technikai segítségével és szükség esetén a tagállamok további és önkéntes hozzájárulásával – ... [42 hónappal e rendelet hatálybalépésének napját követően]-ig létrehozza az alapvető uniós adatbázist. A Bizottság törekszik arra, hogy az alapvető uniós adatbázis tartalmazza az Unióban, egyes tagállamokban vagy az összes tagállamban jellemzően használt járműtípusokra vonatkozóan az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitások alapértelmezett értékeit.
- (2) Az alapvető uniós adatbázisnak az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitások olyan alapértelmezett értékeit kell tartalmaznia, amelyeket az Unió fogadott el, vagy az Unió érdekében nemzetközi szinten fogadtak el, amennyiben ezek az értékek rendelkezésre állnak és megfelelőek.
- (3) Az alapvető uniós adatbázisnak minden egyes szállítási módra vonatkozóan külön táblázatot kell tartalmaznia, különösen a tengeri hajózásra vonatkozó, az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitások alapértelmezett értékeire. A tengeri hajózásra vonatkozó adatokat a „THETIS-MRV” adatbázisból kell lehívni, és adott esetben ki kell egészíteni más információforrásokból, így például az (EU) 2023/1805 rendelet 19. cikkének (1) bekezdése alapján létrehozott FuelEU adatbázisból.

- (4) Az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitások alapértelmezett értékeinek meghatározásakor a Bizottság:
- a) a 3. cikk (1) bekezdésében említett közös módszertan szerinti helyalapú megközelítést alkalmazza, és adott esetben figyelembe veszi a különböző tagállamok egyedi jellemzőit;
 - b) figyelembe veszi az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹⁹ összhangban meghatározott üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezőket.
- (5) A Bizottság – az Európai Környezetvédelmi Ügynökség technikai segítségével – biztosítja az (1) bekezdés szerinti alapvető uniós adatbázis karbantartását, rendszeres frissítését, folyamatos fejlesztését és megfelelő szintű biztonságát, figyelembe véve a technológia mindenkori állását a szállítási ágazatban, valamint az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámítására vonatkozó bármely új módszertani megközelítést. A Bizottság biztosítja az alapvető uniós adatbázisnak a hatályos uniós jogi aktusokkal való összeegyeztethetőségét és összhangját. A Bizottság legalább évente megvizsgálja, hogy szükség van-e az alapvető uniós adatbázis frissítésére.

¹⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

Az alapvető uniós adatbázisban szereplő, az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitások alapértelmezett értékeinek minden frissítésekor a Bizottság indokolatlan késedelem nélkül nyilvánosan hozzáférhetővé teszi a frissített alapértelmezett értékeket. Az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezeteknek és a csomóponti szervezeteknek, valamint az adatközvetítőknek a legfrissebb rendelkezésre álló adatokat kell felhasználniuk az üvegházhatásúgáz-kibocsátásuk kiszámításához és az arra vonatkozó adatok közzétételéhez, a frissítés nyilvános hozzáférhetővé tételének időpontjától számított 18 hónapon belül.

A második albekezdésben említett, a frissített alapértelmezett értékek használatára vonatkozó kötelezettség csak a frissítést követően kiszámítandó és közzéteendő új kimeneti adatokra vonatkozik, a már közzétett adatok visszamenőleges felülvizsgálatának előírása nélkül.

- (6) A nyilvánosság számára ingyenesen és az Unió intézményeinek valamennyi hivatalos nyelvén hozzáférhetővé kell tenni az alapvető uniós adatbázist az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitások alapértelmezett értékeinek megtekintése és felhasználása érdekében.

6. cikk

Az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitások alapértelmezett értékeit tartalmazó, harmadik felek által működtetett adatbázisok és adatkészletek

- (1) Az adatbázis vagy adatkészlet harmadik fél fejlesztőinek kérelmet kell benyújtaniuk a Bizottsághoz az adatbázisban vagy adatkészletben foglalt, az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitások alapértelmezett értékeinek technikai minőség-ellenőrzése iránt. A Bizottság – az Európai Környezetvédelmi Ügynökség technikai segítségével – oly módon bírálja el a kérelmet, hogy a 3. cikk (1) bekezdésében említett közös módszertannal összhangban elvégzi az ilyen technikai minőség-ellenőrzést.

- (2) Az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitások alapértelmezett értékeit tartalmazó, harmadik fél adatbázisai és adatkészletei közül csak azok használhatók fel másodlagos adatok forrásaként a 4. cikk (3) bekezdése a) pontjának ii. alpontjával összhangban, amelyeket a Bizottság az e cikk (1) bekezdése szerint kedvezően bírált el. A Bizottság közzéteszi és naprakészen tartja az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitások alapértelmezett értékeit tartalmazó, harmadik felek által működtetett azon adatbázisok és adatkészletek jegyzékét, amelyeket kedvezően bíralt el. Az említett naprakész jegyzéket nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni egy erre a célra létrehozott weboldalon.
- (3) Az (1) bekezdésben meghatározott technikai minőség-ellenőrzési kötelezettség ... [12 hónappal e rendelet alkalmazásának kezdőnapját követően]-tól/től alkalmazandó. A (2) bekezdés szerinti kedvező elbírálás két évig érvényes.
- (4) A Bizottság legkésőbb ... [48 hónappal e rendelet hatálybalépésének napját követően]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, hogy meghatározza az e cikk (1) bekezdésében említett technikai minőség-ellenőrzés elvégzésére vonatkozó részletes szabályokat és feltételeket, valamint az e cikk (2) bekezdése szerinti kedvező elbírálás alapjául szolgáló feltételeket. A végrehajtási jogi aktusokban meg kell határozni azt az időkeretet, amelyen belül a technikai minőség-ellenőrzéseket el kell végezni. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 18. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

7. cikk

Az üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők alapértelmezett értékeinek központi uniós adatbázisa

- (1) A Bizottság – az Európai Környezetvédelmi Ügynökség technikai segítségével és szükség esetén a tagállamok, a releváns érdekelt felek és más uniós ágazati szervek további és önkéntes hozzájárulásával – ... [24 hónappal e rendelet hatálybalépésének napját követően]-ig létrehozza a központi uniós adatbázist. A Bizottság törekszik arra, hogy a központi uniós adatbázis tartalmazza az Unióban, egyes tagállamokban vagy az összes tagállamban jellemzően használt közlekedési energiahordozókra vonatkozóan az üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők alapértelmezett értékeit.
- (2) Az üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők alapértelmezett értékeinek meghatározásakor a Bizottság a 3. cikk (1) bekezdésében említett közös módszertan szerinti helyalapú megközelítést alkalmazza, és adott esetben figyelembe veszi a különböző tagállamok egyedi jellemzőit.

Az e bekezdés első albekezdésének a sérelme nélkül, a Bizottság figyelembe veszi az (EU) 2018/2001 irányelvvel összhangban meghatározott üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezőket.

- (3) A központi uniós adatbázisnak az üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők olyan alapértelmezett értékeit kell tartalmaznia, amelyeket az Unió fogadott el, vagy az Unió érdekében nemzetközi szinten fogadtak el, amennyiben ezek az értékek rendelkezésre állnak és megfelelőek.

- (4) A Bizottság – az Európai Környezetvédelmi Ügynökség technikai segítségével – biztosítja az e cikk (1) bekezdés szerinti központi uniós adatbázis karbantartását, rendszeres frissítését, folyamatos fejlesztését és megfelelő szintű biztonságát, figyelembe véve a 3. cikk (1) bekezdésében említett szabvány tekintetében az adatbázis bármely eleme esetleges kiigazításának szükségességét, a szállítási ágazatban a technológia mindenkori állását, valamint az üvegházhatásúgáz-kibocsátás számítására vonatkozó bármely új módszertani megközelítést. A Bizottság biztosítja a központi uniós adatbázisnak a hatályos uniós jogi aktusokkal való összeegyeztethetőségét és összhangját.

A központi uniós adatbázisban szereplő, az üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők alapértelmezett értékeinek minden frissítésekor a Bizottság indokolatlan késedelem nélkül nyilvánosan hozzáférhetővé teszi a frissített értékeket. Az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezeteknek és a csomóponti szervezeteknek, valamint az adatközvetítőknek a legfrissebb rendelkezésre álló adatokat kell felhasználniuk az üvegházhatásúgáz-kibocsátásuk kiszámításához és az arra vonatkozó információ közzétételéhez, a frissítés nyilvános hozzáférhetővé tételének időpontjától számított 18 hónapon belül.

A második albekezdésben említett, a frissített alapértelmezett értékek használatára vonatkozó kötelezettség csak a frissítést követően kiszámítandó és közzéteendő új kimeneti adatokra vonatkozik, a már közzétett adatok visszamenőleges felülvizsgálatának előírása nélkül.

- (5) A nyilvánosság számára ingyenesen és az Unió intézményeinek valamennyi hivatalos nyelvén hozzáférhetővé kell tenni a központi uniós adatbázist a közlekedési energiahordozókra vonatkozó üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezők alapértelmezett értékeinek megtekintése és felhasználása érdekében.

8. cikk

Uniós számítási eszköz

- (1) A Bizottság ... [48 hónappal e rendelet hatálybalépésének napját követően]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el annak biztosítása érdekében, hogy az áru fuvarozást, illetve személyszállítást végző vállalkozások számára nyilvánosan hozzáférhetővé tegyen egy olyan felhasználóbarát, ingyenes, egyszerűsített uniós számítási eszközt, amely megkönnyíti az elsődleges adatokon alapuló számításokat és lehetővé teszi az üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezőkre vonatkozó alapértelmezett értékek és – amennyiben rendelkezésre állnak és relevánsak – az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitásokra vonatkozó alapértelmezett tényezők használatát a 4. cikk (3) bekezdésének a), illetve b) pontjával összhangban, és amelyet mindenekelőtt az áru fuvarozást, illetve személyszállítást végző mikro-, kis- és középvállalkozásokat támogató eszközként alakítottak ki. Az említett uniós számítási eszközt rendszeres időközönként frissíteni kell. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 18. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.
- (2) Amennyiben az áru fuvarozást, illetve személyszállítást végző vállalkozások az uniós számítási eszközt használják a kimeneti adatok meghatározásához, a 12. cikk (1) bekezdésében említett hitelesítésnek nem kell kiterjednie az elvégzett számítás helyességére a 13. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említettek szerint.
- (3) Annak előmozdítása érdekében, hogy az áru fuvarozást, illetve személyszállítást végző vállalkozások – és különösen a kkv-k – széles körben alkalmazzák az EN ISO szabványt, az uniós számítási eszközhöz útmutatónak kell tartoznia, amely segíti a kkv-kat e rendelet végrehajtásában, és egyértelműen elmagyarázza az uniós számítási eszköz funkcióinak használatát. Ezt az útmutatót az Unió intézményeinek valamennyi hivatalos nyelvén elérhetővé kell tenni.

IV. fejezet

Kimeneti adatok és átláthatóság

9. cikk

Az áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó kimeneti adatok meghatározása

- (1) A kimeneti adatokat a 3–7. cikknek megfelelően a közös módszertannal és a bemeneti adatok felhasználásával kell meghatározni.
- (2) A kimeneti adatok meghatározhatók számítási eszközök segítségével. A külső számítási eszközöknek meg kell felelniük a 11. cikkben előírt követelményeknek.
- (3) A kimeneti adatoknak tartalmazniuk kell legalább áru fuvarozási, illetve személyszállítási szolgáltatásonként a szén-dioxid-egyenérték (CO₂-egyenérték) teljes tömegét, valamint az érintett áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás típusától függően a következő közös mérőszámok közül legalább az egyiket:
 - a) áru fuvarozás esetében a CO₂-egyenérték tömege tonnakilométerenként, vagy azzal egyenértékű mértékegységekként;
 - b) csomóponton áthaladó teheráru-forgalom esetében a CO₂-egyenérték tömege tonnánként, vagy azzal egyenértékű mértékegységekként;
 - c) személyszállítás esetében a CO₂-egyenérték tömege utaskilométerenként, vagy azzal egyenértékű mértékegységekként;
 - d) csomóponton áthaladó személyforgalom esetében a CO₂-egyenérték tömege utasonként, vagy azzal egyenértékű mértékegységekként.

- (4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendelet azáltal történő kiegészítése céljából, hogy az e cikk (3) bekezdésében említett, a kimeneti adatokra vonatkozó közös mérőszámok jegyzékét kiegészítse.

10. cikk

Tájékoztatás és átláthatóság

- (1) Az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetek, a csomóponti szervezetek és az adatközvetítők egyértelmű és világos módon teszik közzé a kimeneti adatokat, amennyiben lehetséges, mindig az áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás nyújtását vagy a szállítási szerződés megkötését megelőzően. A kimeneti adatok közzétételekor az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetek, a csomóponti szervezetek és az adatközvetítők az említett közzétételt kísérő közleményben az Unió intézményeinek legalább egy hivatalos nyelvén, valamint lehetőség szerint azon tagállamnak, amelynek területén a szolgáltatást nyújtják legalább egy hivatalos nyelvén feltüntetik a közlést: „Az (EU) 2026/... rendeletnek⁺ megfelelően kiszámított üvegházhatásúgáz-kibocsátás”.
- (2) Az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetek, a csomóponti szervezetek és az adatközvetítők dönthetnek úgy, hogy látható módon feltüntetik a következő információkat:
- a) az adataik a 12. cikk (1) bekezdésében említett hitelesítés hatálya alá tartoznak-e;
 - b) kizárólag elsődleges adatokat használtak-e a kimeneti adatok kiszámításához;
 - c) a 8. cikkben említett uniós számítási eszközt használták-e.

⁺ HL: Kérjük, illesszék be a szövegbe az ST 15614/25 (2023/0266(COD)) dokumentumban található rendelet számát.

- (3) Ha a kimeneti adatokat olyan adatközvetítő szerzi be és teszi közzé, amely nem külön megállapodások alapján számítja ki a kibocsátásokat, e cikk (1) bekezdése és a 9. cikk (3) bekezdése alkalmazandó. A kimeneti adatok közzétételekor az adatközvetítő hivatkozik az említett kimeneti adatok forrására.
- (4) Ha elsődleges adatokat használnak, az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetek, a csomóponti szervezetek és az adatközvetítők jogosultak ennek tényét közölni bármely harmadik féllel, feltéve, hogy a 12. és 13. cikkben előírt hitelesítéssel összhangban megállapítást nyert az elsődleges adatok használata.
- (5) Az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő azon szervezeteknek, csomóponti szervezeteknek és adatközvetítőknél, amelyek üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámítását végzik, képesnek kell lenniük arra, hogy bizonyítékokkal támasszák alá a kimeneti adatok megállapításának módját. E bizonyítékot a 3. cikk (1) bekezdésében említett közös módszertannal összhangban kell szolgáltatni, továbbá:
- a) annak a 12. és 13. cikk szerint elvégzett hitelesítés alapjául kell szolgálnia;
 - b) azt kérésre az uniós vagy valamely nemzeti jog értelmében kijelölt illetékes hatóság vagy – külön jogi vagy szerződéses kötelezettség fennállása esetén – más harmadik fél rendelkezésére kell bocsátani;

- c) a hitelesítés 12. és 13. cikk szerinti elvégzése esetén annak tartalmaznia kell a 13. cikk (6) bekezdésében említett megfelelési igazolásra tett hivatkozást és a megfelelési igazolást kiállító megfelelésértékelő szervezet elérhetőségeit;
 - d) a kimeneti adatoknak a 9. cikk (2) bekezdésében említett külső számítási eszközzel történő meghatározása esetén abban hivatkozni kell az adott számítási eszközre.
- (6) Az (5) bekezdésben említett kimeneti adatokat és bizonyítékot az Unió intézményeinek legalább egy hivatalos nyelvén, egyértelmű és világos módon kell előállítani. Lehetőség szerint internetes hivatkozás vagy QR-kód formájában vagy azzal egyenértékű módon kell őket rendelkezésre bocsátani.
- (7) A személyes adatokat az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelettel²⁰ összhangban kell kezelni.
- (8) A kimeneti adatok és az (5) bekezdésben említett bizonyíték címzettjének intézkedéseket kell tennie az e rendelettel összhangban kezelt és közölt releváns üzleti adatok bizalmas voltának biztosítása érdekében, és gondoskodnia kell arról, hogy az ilyen kimeneti adatok és bizonyítékok csak engedéllyel legyenek hozzáférhetők, kezelhetők és közzétehetők.

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

V. fejezet

Kiegészítő intézkedések

11. cikk

A külső számítási eszközök tanúsítása

- (1) A külső számítási eszközöket a 14. cikkben említett megfelelőségértékelő szervezetnek kell tanúsítania.
- (2) A külső számítási eszköz fejlesztőinek kérelmet kell benyújtaniuk a 14. cikkben említett megfelelőségértékelő szervezethez, amely megvizsgálja, hogy a külső számítási eszköz megfelel-e a 3–9. cikkben megállapított követelményeknek. Amennyiben az értékelés pozitív eredménnyel zárul, a megfelelőségértékelő szervezet tanúsítványt állít ki a külső számítási eszköz e rendeletnek való megfelelőségéről. A tanúsítvány érvényességi ideje két év. Amennyiben 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 külső számítási eszközökről, amelyekről megfelelőségi tanúsítványt állított ki, illetve amelyek megfelelőségi tanúsítványát korlátozta, felfüggesztette vagy visszavonta. E jegyzéket a honlapján nyilvánosan hozzáférhetővé kell tennie, és az adott honlap címét haladéktalanul közölnie kell a Bizottsággal.

- (4) A Bizottság a hivatalos honlapján közzéteszi az (1) és (2) bekezdés szerint tanúsított összes külső számítási eszközt felsoroló, könnyen hozzáférhető jegyzéket, valamint a (3) bekezdésben említett honlapokra mutató hivatkozást.
- (5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyek meghatározzák a külső számítási eszközök tanúsítására és a kapcsolódó megfelelőségi tanúsítványra vonatkozó szabályokat, ideértve a tanúsítvány korlátozására, megújítására, felfüggesztésére és visszavonására vonatkozó szabályokat is. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 18. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

VI. fejezet

Az üvegházhatásúgáz-kibocsátási adatok és a számítások hitelesítése

12. cikk

A hitelesítés hatálya

- (1) A 14. cikkben említett megfelelőségértékelő szervezetnek hitelesítenie kell, hogy a 9. cikkben említett kimeneti adatok megfelelnek-e a 3–9. cikkben meghatározott követelményeknek.

- (2) Az (1) bekezdés az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő azon szervezetekre, csomóponti szervezetekre és adatközvetítőkre alkalmazandó, amelyek kibocsátások számítását végzik, a kkv-k kivételével. A kkv-k kérhetik az e rendelet szerinti hitelesítésüket.

13. cikk

Hitelesítési tevékenységek

- (1) A 14. cikkben említett megfelelésértékelő szervezetnek hitelesítenie kell a kibocsátások számítását végző, áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetek, csomóponti szervezetek és adatközvetítők által közzétett kimeneti adatok megbízhatóságát, hitelességét, szabályszerűségét és pontosságát.
- (2) A megfelelésértékelő szervezetnek – a 10. cikk (5) bekezdésében említett bizonyíték alapján is – hitelesítenie kell, hogy a közzétett adatok megfelelnek-e a 3–9. cikkben meghatározott követelményeknek. Ezen hitelesítésnek a következőkre kell kiterjednie:
- a) az alkalmazott számítási módszertan;
 - b) a számításhoz használt bemeneti adatok forrásai;
 - c) az elvégzett számítás helyessége;
 - d) az alkalmazott közös mérőszámok.
- (3) Külső számítási eszközök használata esetén a megfelelésértékelő szervezetnek figyelembe kell vennie a 11. cikk (2) bekezdésében említett megfeleléségi tanúsítványukat.

- (4) Amennyiben a hitelesítés helytelen számításokat vagy a 3–9. cikknek való meg nem felelést azonosít, a megfelelőségértékelő szervezetnek indokolatlan késedelem nélkül tájékoztatnia kell erről az érintett, áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezeteket, csomóponti szervezeteket és adatközvetítőket. Az említett, áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezeteknek, csomóponti szervezeteknek és adatközvetítőknél ezt követően helyesbíteniük kell a számításokat, vagy orvosolniuk kell az esetleges meg nem felelést a hitelesítés elvégzése érdekében.
- (5) Az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezeteknek, a csomóponti szervezeteknek és az adatközvetítőknél minden olyan további információt közölniük kell a megfelelőségértékelő szervezettel, amely lehetővé teszi számára a hitelesítés elvégzését. A megfelelőségértékelő szervezet a hitelesítés során ellenőrzéseket végezhet, hogy döntsön az adatok és a számítások megbízhatóságáról.
- (6) A hitelesítés elvégzését követően a megfelelőségértékelő szervezetnek adott esetben megfelelőségi igazolást kell kiállítania, amely megerősíti, hogy a kimeneti adatok megfelelnek az e rendeletben meghatározott vonatkozó követelményeknek, és rögzíti, hogy az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetek, a csomóponti szervezetek és az adatközvetítők elsődleges adatokat használnak-e.
- (7) Az érintett megfelelőségértékelő szervezetnek naprakész jegyzéket kell összeállítania és vezetnie azokról az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetekről, csomóponti szervezetekről és adatközvetítőkről, amelyekre vonatkozóan elvégezték az e cikk szerinti hitelesítést. A megfelelőségértékelő szervezetnek minden év március 31-ig meg kell küldenie ezt a jegyzéket a Bizottságnak.

- (8) Amennyiben a kimeneti adatokat a kimeneti adatok hitelesítésére vonatkozó egyedi szabályokat megállapító más uniós jogi aktusok alapján már hitelesítették, és biztosított az e rendeletben meghatározott követelményeknek való megfelelés, az ilyen kimeneti adatokat e cikk értelmében hitelesítettnek kell tekinteni.
- (9) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletes szabályokat állapít meg a kimeneti adatok hitelesítésére, a hitelesítés megfelelő gyakoriságára és a kapcsolódó megfelelési igazolásra 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. E szabályok megállapításakor a Bizottság kellően figyelembe veszi az objektív kritériumokat, beleértve az érintett áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás jellegét és nagyságrendjét, a meg nem felelés relatív kockázatát, valamint az aránytalan adminisztratív terhek elkerülésének szükségességét. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 18. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

VII. fejezet

Akkreditálás

14. cikk

Megfelelőségértékelő szervezetek

- (1) Megfelelőségértékelő szervezeteket kell akkreditálni a 11., 12. és 13. cikkben említett tanúsítási, illetve hitelesítési tevékenységek elvégzésére.
- (2) A megfelelőségértékelő szervezetnek függetlennek kell lennie a 11., 12. és 13. cikkben említett tanúsítási, illetve hitelesítési tevékenységek lefolytatását kérelmező, áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetektől, csomóponti szervezetektől és adatközvetítőktől.
- (3) A megfelelőségértékelő szervezet, annak felső vezetése, valamint a tanúsítási és a hitelesítési tevékenységekért felelős személyzete nem végezhet semmilyen olyan tevékenységet, amely veszélyeztethetné döntéshozói függetlenségét vagy feddhetetlenségét a tanúsítási, illetve hitelesítési tevékenységek kapcsán.
- (4) A megfelelőségértékelő szervezetnek és személyzetének a tanúsítási, illetve hitelesítési tevékenységeket a legmagasabb szintű szakmai feddhetetlenséggel és a szükséges szaktudással kell végeznie, és függetlennek kell lennie minden olyan, különösen az ilyen tevékenységek eredményeiben érdekelt személyektől vagy személyek csoportjaitól eredő – főként pénzügyi – nyomásgyakorlástól és ösztönzéstől, amely befolyásolhatná döntését vagy az említett tevékenységek eredményét.

- (5) A megfelelőségértékelő szervezetnek rendelkeznie kell az akkreditált tanúsítási, illetve hitelesítési tevékenységek elvégzéséhez szükséges szakértelemmel, eszközökkel és infrastruktúrával.
- (6) A megfelelőségértékelő szervezet személyzetének be kell tartania a szakmai titoktartás követelményeit minden olyan információ tekintetében, amelyet a tanúsítási, illetve hitelesítési tevékenységeinek ellátása során megszerz.
- (7) Ha a megfelelőségértékelő szervezet a tanúsításhoz vagy a hitelesítéshez kapcsolódó bizonyos tevékenységek ellátásához alvállalkozót vagy leányvállalatot vesz igénybe, annak letelepedési helyétől függetlenül teljes felelősséget vállal az alvállalkozó vagy leányvállalat által elvégzett tevékenységekért, többek között azáltal, hogy értékeli és figyelemmel kíséri az alvállalkozó vagy a leányvállalat képesítését és az általa végzett munkát.

15. cikk

Akkreditációs eljárások

- (1) Az e rendelet 14. cikkének (1) bekezdésében említett megfelelőségértékelő szervezeteket nemzeti akkreditáló testületnek kell akkreditálnia a 765/2008/EK rendelet alapján.
- (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. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy ezt a feladatot az (1) bekezdésben említett nemzeti akkreditáló testületnek kell ellátnia.

- (3) Az (1) bekezdésben említett nemzeti akkreditáló testületnek minden év március 31-ig be kell nyújtania a Bizottsághoz az akkreditált megfelelőségértékelő szervezetek jegyzékét az összes vonatkozó elérhetőséggel együtt.
- (4) Amennyiben e rendelet nem tartalmaz a megfelelőségértékelő szervezetek akkreditálására vonatkozó különös rendelkezéseket, a 765/2008/EK rendeletet kell alkalmazni.
- (5) A 16. cikk sérelme nélkül a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendeletnek a megfelelőségértékelő szervezetek akkreditálására vonatkozó további módszerek és kritériumok meghatározása révén történő kiegészítése céljából.

16. cikk

Más uniós jogi aktusok alapján végzett hitelesítés, többek között a tengerhasznosítási és a légiközlekedési ágazatban

- (1) Az (EU) 2015/757 rendelet 16. cikke és az annak alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok, vagy az (EU) 2023/1805 rendelet 14. cikke és az annak alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok értelmében akkreditált hitelesítők elvégezhetik a megfelelőségértékelő szervezetek e rendelet 13. cikke szerinti hitelesítési tevékenységeit. Az említett hitelesítőket e rendelet 14. és 15. cikke értelmében akkreditálni kell tekinteni a tengerhasznosítási ágazatra irányuló hitelesítési tevékenységek elvégzésére.

- (2) A 2003/87/EK irányelv 15. cikke és az annak alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusok értelmében akkreditált hitelesítők elláthatják a megfelelőségértékelő szervezetek e rendelet 13. cikke szerinti hitelesítési feladatait. Az említett hitelesítőket e rendelet 14. és 15. cikke értelmében akkreditálnak kell tekinteni a légiközlekedési ágazatra irányuló hitelesítési tevékenységek elvégzésére.
- (3) Az e cikk (1) és (2) bekezdésében említett hitelesítőknek az e rendelet szerinti első hitelesítés elvégzése előtt tájékoztatniuk kell a 15. cikk (2) bekezdésében említett hatóságot azon szándékukról, hogy el kívánják végezni a megfelelőségértékelő szervezetek e rendelet szerinti hitelesítési tevékenységeit.

VIII. fejezet

Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok

17. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.
- (2) A Bizottságnak a 3. cikk (4) bekezdésében, a 9. cikk (4) bekezdésében és a 15. cikk (5) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól, ... [e rendelet hatálybalépésének napja]-tól/től kezdődő hatállyal.

- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 3. cikk (4) bekezdésében, a 9. cikk (4) bekezdésében és a 15. cikk (5) 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 megállapított elvekkel összhangban 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 3. cikk (4) bekezdése, a 9. cikk (4) bekezdése vagy a 15. cikk (5) bekezdése értelmében 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.

18. cikk

A bizottsági eljárás

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

IX. fejezet

Záró rendelkezések

19. cikk

Értékelés és jelentéstétel

A Bizottság az e rendelet által kitűzött célok tükrében elvégzi e rendelet értékelését, és ... [4 évvel e rendelet alkalmazásának kezdőnapját követően]-ig jelentést nyújt be a főbb megállapításokról az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

Az első albekezdésben említett jelentésben ki kell térni a következőkre:

- a) annak elemzése, hogy az e rendelet végrehajtásával kapcsolatos adminisztratív költségek milyen következményekkel járnak az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetekre, a csomóponti szervezetekre és az adatközvetítőkre nézve;
- b) annak felmérése, hogy miként lehetne tovább ösztönözni az elsődleges adatok használatát;

- c) annak elemzése, hogy az e rendelettel összhangban lévő, az üvegházhatásúgáz-kibocsátás számszerűsítésére és közzétételére vonatkozó kötelező követelmény milyen hatást gyakorol az áru fuvarozásban, illetve személyszállításban részt vevő szervezetekre, a csomóponti szervezetekre és az adatközvetítőkre;
- d) annak értékelése, hogy megvalósítható-e az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások által okozott légszennyezés elszámolása;
- e) az e rendelet teljes körű hozzáférhetőségének biztosítása érdekében hozott intézkedések értékelése;
- f) annak elemzése, hogy az adatközvetítők e rendelet alapján hogyan teszik közzé a kimeneti adatokat, valamint hogy e közzététel milyen lehetséges hatást gyakorol a közintézmények, a vállalkozások és a fogyasztók által hozott döntésekre;
- g) annak értékelése, hogy megvalósítható-e a közös módszertan oly módon való kiegészítése, hogy az kiterjedjen a járműgyártáshoz, -karbantartáshoz és -ártalmatlanításhoz kapcsolódó üvegházhatásúgáz-kibocsátás elszámolására is; az ilyen értékelés keretében be kell számolni a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet égisze alatt az életciklus-alapú kibocsátásokon alapuló, globálisan elfogadott szabvány kidolgozása terén tett előrehaladásról.

20. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

- (1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.
- (2) Ezt a rendeletet ... [54 hónappal e rendelet hatálybalépésének napját követően]-tól/-től kell alkalmazni.

A 3. cikk (4), (5) és (6) bekezdését, az 5. cikk (1) bekezdését, a 6. cikk (4) bekezdését, a 7. cikk (1) bekezdését, a 8. cikk (1) és (3) bekezdését, a 9. cikk (4) bekezdését, a 11. cikk (5) bekezdését, a 13. cikk (9) bekezdését és a 15. cikk (5) bekezdését azonban e rendelet hatálybalépésétől kell alkalmazni.

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

Kelt ..., ...

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök