



Brüsszel, 2026. március 3.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2023/0266 (COD)

15614/1/25
REV 1 ADD 1

TRANS 558
CLIMA 544
CODEC 1853
PARLNAT

A TANÁCS INDOKOLÁSA

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

- A Tanács indokolása
- A Tanács által 2026. február 26-án elfogadva

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2023. július 14-én benyújtotta az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az áru fuvarozás környezetbarátabbá tételéről szóló csomagba tartozó, fent említett javaslatot (a továbbiakban: CountEmissionsEU).
2. A Tanács 2023. december 4-én egyhangúlag elfogadta az általános megközelítését.
3. Az Európai Parlament 2024. április 10-én 349 igen szavazattal, 243 ellenszavazattal és 12 tartózkodással fogadta el az első olvasatban kialakított álláspontját. A javaslat a TRAN bizottság (előadó: Norbert Lins (DE, EPP)) és az ENVI bizottság (előadó: Antonio Decaro (IT, S&D)) közös hatáskörébe tartozik.
4. A javaslatról szóló első háromoldalú egyeztetésre 2025. július 2-án, a dán elnökség alatt került sor, és a résztvevők széles körű megbízást adtak a szakértői szintű tárgyalások megkezdésére. Azóta kilenc intézményközi szakértői ülésre került sor.
5. A második és egyben utolsó háromoldalú egyeztetést 2025. március 5-én tartották.
6. A Coreper 2025. november 26-án megállapodás elérése céljából megvizsgálta a végső kompromisszumos szöveget, és megerősítette azt.
7. A TRAN bizottság elnöke és az ENVI bizottság elnöke 2025. december 4-én levelet küldött a Coreper elnökének, amelyben megerősítette, hogy amennyiben a Tanács a jogász-nyelvési ellenőrzést követően első olvasatban jóváhagyja a megállapodás szerinti szöveget, a Parlament a második olvasat során jóvá fogja hagyni a Tanács álláspontját.

II. CÉL

8. A CountEmissionsEU célja, hogy közös szabályokat állapítson meg az Európai Unió területéről induló vagy oda érkező áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolására vonatkozóan. Az elszámolás módja egy nemrégiben elfogadott ISO-szabványon¹ alapul. A javaslat további célja, hogy összehasonlítható és megbízható ÜHG-kibocsátási adatok bevezetése és felhasználása révén ösztönözze a fogyasztói magatartás megváltoztatását az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentése érdekében.
9. A javaslat célja, hogy egyszerűsítse az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámításának folyamatát a fuvarozók számára, ugyanakkor korlátozza az adminisztratív terheket. Fontos megjegyezni, hogy a rendeletben meghatározott közös keret használata csak azon szervezetek számára kötelező, amelyek úgy döntenek, hogy az ÜHG-kibocsátásra vonatkozó adatokat lebontva számítják ki és közlik (vagy más módon kötelezik őket erre).

III. A TANÁCS ELSŐ OLVASATBAN ELFOGADOTT ÁLLÁSPONTJÁNAK ELEMZÉSE

Eljárási keret

10. A Parlament és a Tanács a Bizottság javaslata alapján tárgyalásokat folytatott annak érdekében, hogy a Tanács első olvasatban kialakított álláspontja alapján mielőbb létrejöjjön a két intézmény között a második olvasatbeli megállapodás. A tanácsi álláspont tervezetének szövege teljes mértékben tükrözi a két társjogalkotó között létrejött kompromisszumot.

A főbb kérdések összefoglalása

11. A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontjának főbb elemei, melyekről megállapodás született a társjogalkotók között, az alábbiakban található.
12. Az elsődleges adatok felhasználása elsőbbséget élvez, de nem kötelező valamennyi közlekedési és csomóponti szervezet számára, ideértve a kis- és középvállalkozásokat is (a továbbiakban: kkv-k). A tagállamok azonban dönthetnek úgy, hogy a területükön végzett műveletek tekintetében megkövetelik az elsődleges adatok felhasználását.

¹ EN ISO 14083:2023 szabvány.

13. Több olyan rendelkezésről is megállapodás született, amelyek értelmében prioritás az elsődleges adatok felhasználása:
 - A tagállamok ösztönző kereteket dolgozhatnak ki, és a Bizottság a rendelet felülvizsgálata során értékeli, hogy miként lehetne tovább ösztönözni annak alkalmazását.
 - A közlekedési és csomóponti szervezetek jelezhetik, hogy kizárólag elsődleges adatokat használtak-e fel.
 - Az elsődleges adatoknak az előzetes számításokhoz való ismételt felhasználása megengedett és könnyebbé vált.
 - Egy preambulumbekzdésben pontosították a harmadik felek által fenntartott adatbázisok technikai minőség-ellenőrzésének mértékét.
14. Egy preambulumbekzdésben emlékeztetnek arra, hogy a Bizottság elkötelezett amellett, hogy teljes körű hozzáférést biztosítson e rendelethez. Megállapodás született arról is, hogy a Bizottság a rendelet felülvizsgálata során jelentést tesz az e téren hozott intézkedésekről.
15. Az elsődleges adatoknak a kkv-k által a járműfedélzeti adatokhoz való hozzáférés révén történő felhasználása csak a járműadatokhoz való hozzáféréssel kapcsolatos jövőbeli jogalkotási javaslatokban mérlegelhető majd.
16. A Bizottság a rendelet felülvizsgálata során értékelni fogja, hogy az ÜHG-elszámolás hatálya kiterjeszhető-e a járművek gyártására, karbantartására és ártalmatlanítására.
17. A Bizottság jelentést fog tenni az életciklus-kibocsátáson alapuló, globálisan elfogadott szabvány kidolgozása terén az ISO keretében elért előrelépésekről.
18. A Bizottság végrehajtási jogi aktus útján egy egyszerűsített számítási eszközt fog kidolgozni, kifejezetten a kkv-k számára.
19. A tengerhasznosítási és a légi közlekedési ágazatban más uniós jogi aktusok alapján már ellenőrzött elsődleges adatokat úgy kell tekinteni, hogy azok megfelelnek a bemeneti adatokra vonatkozóan a rendeletben meghatározott követelményeknek, anélkül, hogy e célból további ellenőrzési eljárásra kerülne sor.
20. Az egyéb uniós jogi aktusok alapján ellenőrzött és a rendeletben meghatározott követelményeknek megfelelő kimeneti adatokat e rendelet alapján ellenőrzöttnek kell tekinteni, anélkül, hogy e célból további ellenőrzési eljárásra kerülne sor.

21. A tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet, a FuelEU Maritime kezdeményezés vagy a légitözlekedési ETS szerint akkreditált megfelelésértékelő szervezeteket automatikusan akkreditálnak kell tekinteni az e rendelet szerinti hitelesítési feladatok ellátására az ágazati szakértelmük körébe tartozó adatok tekintetében.
22. Az üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitási értékeket és a kibocsátási tényezőket tartalmazó uniós adatbázisoknak (a továbbiakban: uniós adatbázisok) az EU valamennyi hivatalos nyelvén elérhetőnek kell lenniük.
23. Az uniós adatbázisokat a tagállamok önkéntes hozzájárulásával kell létrehozni, a tengerhasznosítási ágazat esetében pedig az intenzitási értékeket a meglévő ágazati adatbázisokból kell származtatni.
24. A Bizottságnak törekednie kell arra, hogy az uniós adatbázisokba egyrészt a különböző tagállamok egyedi jellemzőit tükröző értékeket, másrészt pedig az Unió érdekére tekintettel elfogadott nemzetközi értékeket építsen be.
25. Az uniós adatbázisok kidolgozása során a Bizottságnak a helyalapú megközelítést kell alkalmaznia, ugyanakkor a villamos energia esetében adott esetben teret kell engednie a piaci alapú megközelítésnek, feltéve, hogy az kellőképpen kidolgozott és összhangban áll az EN ISO 14083 szabvánnyal.
26. A Bizottságnak legalább évente fel kell mérnie, hogy szükség van-e az intenzitási értékek aktualizálására. Az uniós adatbázisok frissítését követően a Bizottságnak indokolatlan késedelem nélkül rendelkezésre kell bocsátania az aktualizált változatokat; az aktualizált értékeket a szervezeteknek csak 18 hónappal azt követően kell használniuk a kimeneti adatok kiszámítására, hogy az aktualizálásokat nyilvánosan hozzáférhetővé tették.
27. Pontosításra került, hogy mely szervezetek tartoznak a rendelet hatálya alá, anélkül, hogy a rendelet hatálya a Bizottság javaslatához képest kibővült volna.
28. A Bizottság a rendelet felülvizsgálata során beszámol arról, hogy az adatközvetítők hogyan teszik közzé e rendelet alapján a kimeneti adatokat, valamint e közzétételnek a vállalkozások, a közjogi szervek és más ügyfelek döntéseire gyakorolt lehetséges hatásairól.
29. A rendelet alkalmazását 54 hónappal a hatálybalépését követően kell megkezdeni, és a Bizottság négy évvel az alkalmazás megkezdését követően jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

IV. ÖSSZEGZÉS

30. A Tanács álláspontja támogatja a Bizottság javaslatának célját, és teljes mértékben tükrözi azt a kompromisszumot, amelyet a Tanács és az Európai Parlament a Bizottság támogatásával elért a nem hivatalos tárgyalások során.
 31. Az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolásáról szóló rendelet az elfogadását követően jelentős mértékben hozzá fog járulni a közlekedési ágazathoz.
-