

HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VỀ LOGISTICS XANH TRONG HOẠT ĐỘNG DU LỊCH Ở VIỆT NAM TRƯỚC YÊU CẦU PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG

ĐÀO MINH THU^{1*} - HỒ ĐẠI THỨC²

¹Trường Đại học Điện lực, Bộ Công Thương
Electric Power University

²Tập đoàn Phú Hồ Gia
Phu Ho Gia Group

*Email: Daomt276@gmail.com

Ngày nhận bài: 3/7/2026

Ngày sửa bài: 21/7/2026

Ngày duyệt đăng bài: 4/8/2026

Tóm tắt:

Trong bối cảnh biến đổi khí hậu, suy giảm tài nguyên thiên nhiên và yêu cầu thực hiện các cam kết quốc tế về giảm phát thải khí nhà kính, phát triển logistics xanh đã trở thành xu hướng tất yếu đối với nhiều ngành kinh tế, trong đó có ngành du lịch. Hệ thống pháp luật Việt Nam hiện nay mới chỉ điều chỉnh riêng lẻ các lĩnh vực như du lịch, bảo vệ môi trường, giao thông vận tải và logistics mà chưa hình thành một khuôn khổ pháp lý thống nhất điều chỉnh logistics xanh trong hoạt động du lịch. Trên cơ sở phân tích các quy định pháp luật có liên quan, bài viết chỉ ra những khoảng trống pháp lý trong việc thúc đẩy logistics xanh trong chuỗi giá trị du lịch, đồng thời đề xuất một số định hướng hoàn thiện pháp luật nhằm thúc đẩy quá trình chuyển đổi xanh trong ngành du lịch ở Việt Nam, góp phần thực hiện mục tiêu phát triển bền vững và cam kết phát thải ròng bằng "0" vào năm 2050.

Từ khóa: logistics xanh, du lịch bền vững, phát triển bền vững, giảm phát thải, pháp luật du lịch, pháp luật môi trường

Improving Vietnam's legal framework for green logistics in tourism to meet sustainable development requirements

Abstract:

Amid climate change, natural resource depletion, and international commitments to reducing greenhouse gas emissions, green logistics has become increasingly important to sustainable tourism. Modern tourism involves a complex logistics chain encompassing passenger transport, food supply, warehousing, baggage handling, waste management, and goods distribution. However, Vietnam's current legal framework regulates tourism, environmental protection, transportation, and logistics largely as separate sectors and lacks an integrated framework for green logistics in tourism. This study analyzes relevant legal provisions, identifies major regulatory gaps in promoting green logistics across the tourism value chain, and draws on international experience. It proposes directions for improving Vietnam's legal framework to support the tourism sector's green transition, strengthen environmental responsibilities throughout tourism supply chains, and contribute to sustainable development and Vietnam's commitment to achieving net-zero emissions by 2050.

Keywords: green logistics, sustainable tourism, sustainable development, emission reduction, tourism law, environmental law

1. Đặt vấn đề

Khác với quan điểm truyền thống cho rằng, logistics chỉ phục vụ hoạt động sản xuất hoặc thương mại, các nghiên cứu gần đây đã chỉ ra logistics đóng vai trò là "hệ tuần hoàn" của toàn bộ ngành du lịch. Mỗi chuyến đi của khách du lịch đều gắn với một chuỗi logistics, bao gồm: vận chuyển hành khách, vận chuyển hành lý, cung ứng thực phẩm cho khách sạn và nhà hàng, phân phối hàng hóa phục vụ điểm đến, vận chuyển trang thiết bị cho các sự kiện du lịch, quản lý chất thải. Do đó, phát triển logistics xanh được xem là một trong những giải pháp quan trọng nhằm giảm phát thải của ngành du lịch. Chiến lược phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2030 xác định phát triển du lịch bền vững là định hướng xuyên suốt, gắn với bảo vệ môi trường và sử dụng hiệu quả tài nguyên thiên nhiên. Chiến lược phát triển dịch vụ logistics của Việt Nam cũng đặt mục tiêu phát triển logistics xanh, logistics số và giảm cường độ phát thải trong hoạt động logistics.

Hệ thống pháp luật hiện hành vẫn còn nhiều hạn chế. Luật Du lịch năm 2017 chủ yếu điều chỉnh hoạt động kinh doanh du lịch, quyền và nghĩa vụ của các chủ thể tham gia thị trường nhưng chưa đề cập đến chuỗi logistics phục vụ hoạt động du lịch. Luật Bảo vệ môi trường năm 2020 đã thiết lập nhiều cơ chế mới như kinh tế tuần hoàn, trách nhiệm mở rộng của nhà sản xuất (EPR), kiểm kê khí nhà kính và thị trường carbon, song các quy định này chưa được cụ thể hóa đối với hoạt động logistics trong ngành du lịch. Bên cạnh đó, các quy định về giao thông xanh, phương tiện vận tải thân thiện môi trường, tiêu chuẩn cơ sở lưu trú xanh hay chuỗi cung ứng thực phẩm bền vững vẫn còn phân tán ở nhiều văn bản pháp luật khác nhau, thiếu sự liên kết thành một khuôn khổ pháp lý thống nhất. Từ thực tiễn trên, bài viết phân tích những khoảng trống của pháp luật Việt Nam về logistics xanh trong hoạt động du lịch, tham khảo kinh nghiệm quốc tế và đề xuất một số định hướng hoàn thiện pháp luật phù hợp với yêu cầu phát triển bền vững.

2. Thực trạng pháp luật về logistics xanh trong hoạt động du lịch ở Việt Nam

Thứ nhất, các quy định điều chỉnh logistics và logistics xanh trong hoạt động du lịch được phân tán trong nhiều đạo luật và văn bản dưới luật khác nhau. Mặc dù các văn bản này đều chứa đựng những quy định liên quan đến bảo vệ môi trường hoặc phát triển bền vững, song chưa hình thành một cơ chế pháp lý thống nhất điều chỉnh chuỗi logistics của ngành du lịch. Luật Du lịch năm 2017 xác định phát triển du lịch bền vững là một trong những nguyên tắc cơ bản của hoạt động du lịch và yêu cầu khai thác hợp lý tài nguyên du lịch gắn với bảo vệ môi trường. Tuy nhiên, các quy định chủ yếu tập trung vào điều kiện kinh doanh dịch vụ du lịch, quyền và nghĩa vụ của khách du lịch, doanh nghiệp lữ hành, cơ sở lưu trú và hướng dẫn viên du lịch. Khái niệm "logistics" hoặc "logistics xanh" chưa được đề cập. Luật Thương mại năm 2005 tuy đã quy định về dịch vụ logistics nhưng chủ yếu điều chỉnh dưới góc độ hoạt động thương mại, tập trung vào quyền, nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và trách nhiệm hợp đồng. Các quy định này không đặt ra yêu cầu về giảm phát thải, sử dụng phương tiện thân thiện với môi trường hoặc trách nhiệm môi trường của doanh nghiệp logistics. Luật Thương mại điều chỉnh "logistics" theo nghĩa truyền thống mà chưa tiếp cận "logistics xanh" như một yêu cầu của phát triển bền vững. Mặc dù Luật Bảo vệ môi trường năm 2020 đã thiết lập cơ chế kiểm kê khí nhà kính đối với các cơ sở thuộc danh mục phải kiểm kê theo quy định của Chính phủ, nhưng pháp luật hiện hành chưa xây dựng cơ chế chuyên biệt đối với chuỗi logistics du lịch và chưa yêu cầu các doanh nghiệp lữ hành, cơ sở lưu trú hoặc chuỗi cung ứng du lịch công bố phát thải theo cách tiếp cận chuỗi giá trị.

Thứ hai, pháp luật hiện hành chưa xác lập rõ trách nhiệm pháp lý của các chủ thể tham gia chuỗi logistics du lịch trong việc thực hiện các mục tiêu xanh hóa. Đối với doanh nghiệp kinh doanh lữ hành, Luật Du lịch năm 2017 chủ yếu quy định về điều kiện kinh doanh, nghĩa vụ bảo đảm quyền lợi của khách du lịch và trách nhiệm đối với chương trình du lịch. Pháp luật chưa đặt ra nghĩa vụ ưu tiên lựa chọn phương tiện vận tải phát thải thấp, sử dụng nhà cung cấp đáp ứng tiêu chuẩn môi trường hoặc xây dựng chương trình du lịch theo hướng giảm phát thải carbon. Việc lựa chọn phương tiện vận tải, khách sạn hoặc nhà hàng thân thiện với môi trường vẫn hoàn toàn phụ thuộc vào chiến lược kinh doanh của từng doanh nghiệp. Pháp luật tập trung vào điều kiện kinh doanh vận tải, tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện giao thông, chưa hình thành nghĩa vụ pháp lý chuyên biệt và có hệ thống đối với doanh nghiệp vận tải phục vụ du lịch về lộ trình chuyển đổi phương tiện phát thải thấp và công bố phát thải. Luật Du lịch và các tiêu chuẩn xếp hạng khách sạn chủ yếu chú trọng đến chất lượng dịch vụ, cơ sở vật chất và điều kiện phục vụ khách. Các tiêu chí liên quan đến logistics xanh như quản lý chuỗi cung ứng thực phẩm, sử dụng bao bì tái chế, tối ưu hóa vận chuyển hàng hóa hoặc quản lý logistics ngược hầu như chưa được quy định như những tiêu chí bắt buộc. Các khu du lịch quốc gia, khu du lịch sinh thái hoặc khu nghỉ dưỡng hiện nay chưa có nghĩa vụ pháp lý về xây dựng hệ thống logistics nội khu theo hướng phát thải thấp, sử dụng phương tiện vận chuyển điện hoặc tổ chức mạng lưới thu gom chất thải theo mô hình kinh tế tuần hoàn.

Thứ ba, về tiêu chuẩn và cơ chế chứng nhận liên quan đến phát triển du lịch xanh, Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch đã ban hành Bộ tiêu chí Nhân Du lịch bền vững Bông sen xanh theo Quyết định số 1355/QĐ-BVHTTDL ngày 12/4/2012, đồng thời Việt Nam cũng tham gia triển khai Tiêu chuẩn Khách sạn xanh ASEAN. Tuy nhiên, các tiêu chí hiện hành chủ yếu tập trung vào tính bền vững của cơ sở lưu trú và hoạt động du lịch, trong khi chưa hình thành một bộ tiêu chí thống nhất để nhận diện và đánh giá mức độ “xanh” của toàn bộ chuỗi logistics phục vụ du lịch. Những vấn đề như phát thải từ vận chuyển hàng hóa phục vụ khách sạn, sử dụng phương tiện phát thải thấp, quản lý kho và chuỗi lạnh, lựa chọn nhà cung cấp xanh, tối ưu hóa giao nhận, sử dụng bao bì bền vững và logistics ngược chưa được tích hợp thành một hệ thống tiêu chí chuyên biệt về logistics xanh trong du lịch. Vì vậy, khoảng trống hiện nay không nằm ở việc hoàn toàn thiếu tiêu chuẩn xanh, mà ở sự thiếu liên kết giữa các tiêu chuẩn về du lịch bền vững với các tiêu chí đánh giá hoạt động logistics và chuỗi cung ứng xanh.

Thứ tư, thiếu cơ chế khuyến khích và công cụ kinh tế thúc đẩy logistics xanh. Mặc dù đã có một số chính sách ưu đãi đối với dự án bảo vệ môi trường hoặc năng lượng tái tạo, song chưa có chính sách chuyên biệt dành cho logistics xanh trong ngành du lịch. Các doanh nghiệp đầu tư xe điện phục vụ khách du lịch, trung tâm phân phối sử dụng năng lượng tái tạo hoặc hệ thống logistics tuần hoàn hiện chưa được hưởng các ưu đãi đủ mạnh để bù đắp chi phí đầu tư ban đầu. Pháp luật hiện hành cũng chưa quy định cơ chế đo lường và công bố lượng phát thải carbon trong chuỗi logistics du lịch. Việc thiếu dữ liệu về phát thải khiến cơ quan quản lý khó đánh giá hiệu quả của các chính sách giảm phát thải, đồng thời hạn chế khả năng tham gia thị trường tín chỉ carbon của các doanh nghiệp du lịch trong tương lai.

3. Kinh nghiệm quốc tế và kiến nghị hoàn thiện pháp luật về logistics xanh trong hoạt động du lịch ở Việt Nam

3.1. Kinh nghiệm quốc tế

Liên minh châu Âu (EU) được xem là khu vực đi đầu trong việc xây dựng khung pháp lý thúc đẩy

logistics xanh và chuỗi cung ứng bền vững nhằm thực hiện mục tiêu đạt trung hòa carbon vào năm 2050 theo Luật Khí hậu châu Âu, European Climate Law (Regulation (EU) 2021/1119) và Thỏa thuận Xanh châu Âu - European Green Deal (European Commission, 2019; European Parliament & Council, 2021). Khác với nhiều quốc gia điều chỉnh riêng lẻ từng lĩnh vực, EU áp dụng phương pháp tiếp cận tích hợp, kết nối pháp luật về khí hậu, giao thông, năng lượng, thương mại và bảo vệ người tiêu dùng trong một chiến lược thống nhất hướng tới nền kinh tế phát thải thấp (European Commission, 2019).

Bên cạnh đó, Chỉ thị về báo cáo phát triển bền vững của doanh nghiệp của Liên minh châu Âu (Directive (EU) 2022/2464) yêu cầu các doanh nghiệp thuộc phạm vi điều chỉnh phải công bố thông tin về phát thải khí nhà kính, quản trị môi trường và chuỗi cung ứng theo Chuẩn mực Báo cáo bền vững châu Âu.

Tại Singapore, việc kết hợp tiêu chuẩn môi trường với cơ chế khuyến khích doanh nghiệp là vấn đề được Chính phủ quan tâm hàng đầu. Singapore là một trong những quốc gia châu Á triển khai chính sách logistics xanh theo hướng kết hợp giữa quy định pháp luật và các công cụ kinh tế. Trong Kế hoạch Xanh Singapore đến năm 2030- Singapore Green Plan 2030, Chính phủ xác định logistics, giao thông và du lịch là các lĩnh vực trọng tâm nhằm hiện thực hóa mục tiêu giảm phát thải và phát triển bền vững (Singapore Government, 2021). Singapore ưu tiên sử dụng các chính sách khuyến khích thông qua ưu đãi thuế, hỗ trợ tài chính và tín dụng xanh đối với doanh nghiệp đầu tư phương tiện vận tải điện, kho bãi thông minh, công trình xanh và hệ thống quản lý năng lượng (Enterprise Singapore, 2023). Chương trình Chứng nhận Công trình Xanh do Cơ quan Quản lý Xây dựng Singapore (Building and Construction Authority – BCA) triển khai nhằm đánh giá mức độ bền vững của các công trình, trong đó nhiều khách sạn, khu nghỉ dưỡng và trung tâm hội nghị đạt chứng nhận Green Mark thông qua việc áp dụng các giải pháp nâng cao hiệu quả năng lượng, sử dụng tài nguyên và quản lý môi trường (BCA, 2021). Cục Du lịch Singapore (Singapore Tourism Board) triển khai các chương trình hỗ trợ doanh nghiệp du lịch giảm phát thải carbon thông qua số hóa chuỗi cung ứng, tối ưu hóa vận tải và ứng dụng công nghệ xanh (Singapore Tourism Board & Singapore Hotel Association, 2023). Singapore đặc biệt coi trọng chuyển đổi số trong logistics.

3.2. Một số giải pháp đề xuất

Từ thực trạng và kinh nghiệm của EU và Singapore, bài viết đề xuất một số giải pháp như sau:

Một là, cần bổ sung nguyên tắc quản trị chuỗi cung ứng và logistics theo hướng xanh, đồng thời nghiên cứu xác định khái niệm logistics xanh trong hoạt động du lịch tại văn bản hướng dẫn hoặc bộ tiêu chí chuyên ngành. Việc thiếu khái niệm pháp lý hiện nay dẫn đến tình trạng các hoạt động vận tải, cung ứng thực phẩm, quản lý kho bãi, vận chuyển hành lý và xử lý chất thải phục vụ du lịch chưa được nhìn nhận như một đối tượng điều chỉnh thống nhất của pháp luật du lịch. Do đó, pháp luật cần xác định logistics xanh là một trong những nguyên tắc tổ chức hoạt động du lịch bền vững, tương tự như nguyên tắc bảo vệ môi trường và sử dụng hợp lý tài nguyên du lịch. Trên cơ sở đó, cần quy định trách nhiệm của doanh nghiệp du lịch trong việc xây dựng kế hoạch giảm phát thải, ưu tiên sử dụng phương tiện vận tải phát thải thấp, lựa chọn nhà cung cấp đáp ứng tiêu chuẩn môi trường và từng bước tích hợp tiêu chí carbon vào hoạt động kinh doanh du lịch. Quy định này tạo cơ sở pháp lý để chuyển logistics xanh từ định hướng chính sách sang nghĩa vụ quản trị trong hoạt động du lịch.

Hai là, từng bước xây dựng hệ thống tiêu chuẩn quốc gia về logistics xanh trong ngành du lịch. Bộ tiêu chuẩn này không chỉ đóng vai trò công cụ kỹ thuật mà còn là căn cứ pháp lý cho hoạt động kiểm tra, chứng nhận, hỗ trợ đầu tư và công bố thông tin môi trường của doanh nghiệp. Nội dung tiêu chuẩn cần bao

quát các tiêu chí về phương tiện vận tải phát thải thấp, kho bãi tiết kiệm năng lượng, chuỗi cung ứng thực phẩm bền vững, quản lý chất thải theo mô hình kinh tế tuần hoàn, sử dụng năng lượng tái tạo và truy xuất nguồn gốc phát thải trong chuỗi cung ứng du lịch.

Ba là, pháp luật cần quy định cụ thể quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm pháp lý của từng chủ thể tham gia chuỗi logistics du lịch, bao gồm doanh nghiệp lữ hành, doanh nghiệp vận tải, cơ sở lưu trú, khu du lịch, nhà cung cấp thực phẩm, đơn vị quản lý chất thải và các nhà cung cấp dịch vụ hỗ trợ. Đối với doanh nghiệp lữ hành, cần quy định nghĩa vụ tích hợp tiêu chí môi trường vào việc lựa chọn đối tác và thiết kế chương trình du lịch. Đối với doanh nghiệp vận tải, cần có lộ trình chuyển đổi sang phương tiện sử dụng năng lượng sạch và cơ chế công bố dữ liệu phát thải. Đối với cơ sở lưu trú và khu du lịch, cần bổ sung nghĩa vụ quản lý chuỗi cung ứng, giảm sử dụng bao bì nhựa, tối ưu hóa hoạt động giao nhận và logistics ngược. Việc xác định rõ trách nhiệm của từng chủ thể sẽ giúp khắc phục tình trạng “khoảng trống trách nhiệm” hiện nay, đồng thời tạo cơ sở cho hoạt động thanh tra, xử lý vi phạm và đánh giá mức độ tuân thủ các yêu cầu về phát triển bền vững.

Bốn là, Nhà nước cần thiết kế hệ thống công cụ kinh tế có tính khuyến khích mạnh mẽ đối với doanh nghiệp đầu tư vào logistics xanh phục vụ du lịch. Các công cụ này có thể bao gồm ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp đối với dự án logistics phát thải thấp, miễn hoặc giảm lệ phí trước bạ đối với phương tiện vận tải điện phục vụ du lịch, tín dụng xanh với lãi suất ưu đãi cho kho bãi sử dụng năng lượng tái tạo, cũng như cơ chế hỗ trợ đổi mới công nghệ và số hóa chuỗi cung ứng. Bên cạnh đó, cần nghiên cứu cơ chế khuyến khích doanh nghiệp tham gia thị trường tín chỉ carbon, cho phép ghi nhận và giao dịch phần giảm phát thải đạt được từ hoạt động logistics xanh. Việc áp dụng cơ chế định giá carbon phù hợp với lộ trình phát triển của Việt Nam sẽ góp phần nội hóa chi phí môi trường vào hoạt động kinh doanh, từ đó tạo động lực kinh tế cho doanh nghiệp chuyển đổi sang mô hình logistics phát thải thấp.

Năm là, hoàn thiện khung pháp lý về chia sẻ dữ liệu, truy xuất nguồn gốc, lưu trữ chứng từ điện tử và quản lý phát thải trong chuỗi logistics du lịch. Pháp luật cần quy định rõ cơ chế kết nối dữ liệu giữa doanh nghiệp du lịch, doanh nghiệp vận tải, cơ sở lưu trú, cảng, sân bay và cơ quan quản lý nhà nước, đồng thời bảo đảm yêu cầu về an toàn thông tin và bảo vệ dữ liệu; khuyến khích ứng dụng trí tuệ nhân tạo, nền tảng số để tối ưu hóa tuyến vận tải, giảm xe chạy rỗng, quản lý kho bãi theo thời gian thực và giám sát phát thải carbon trong toàn bộ chuỗi cung ứng. Việc số hóa không chỉ giúp giảm chi phí logistics mà còn tạo ra hệ thống dữ liệu minh bạch phục vụ kiểm kê khí nhà kính, tham gia các cơ chế thị trường carbon trong tương lai.

Sáu là, cần thiết lập cơ chế phối hợp liên ngành thường xuyên trong xây dựng tiêu chuẩn, chia sẻ dữ liệu, kiểm tra việc thực hiện và đánh giá hiệu quả các chính sách logistics xanh. Các quy hoạch phát triển du lịch quốc gia và địa phương cần lồng ghép bắt buộc các yêu cầu về hạ tầng logistics xanh, mạng lưới vận tải phát thải thấp, trung tâm phân phối phục vụ du lịch bền vững, hệ thống thu gom - tái chế chất thải và kết nối với hạ tầng năng lượng sạch. Việc lồng ghép ngay từ giai đoạn quy hoạch sẽ giúp tránh tình trạng phát triển du lịch theo chiều rộng nhưng thiếu hạ tầng logistics tương thích với mục tiêu tăng trưởng xanh và cam kết phát thải ròng vào năm 2050.

4. Kết luận

Hệ thống pháp luật Việt Nam đã bước đầu ghi nhận nhiều nguyên tắc liên quan đến phát triển bền vững, tăng trưởng xanh và kinh tế tuần hoàn trong các đạo luật. Tuy nhiên, các quy định này thiếu sự kết nối để

hình thành một khuôn khổ pháp lý thống nhất điều chỉnh logistics xanh trong hoạt động du lịch, chưa quy định đầy đủ quyền và nghĩa vụ của các chủ thể trong chuỗi logistics du lịch, thiếu hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật, cơ chế chứng nhận và các công cụ kinh tế nhằm thúc đẩy quá trình chuyển đổi xanh. Khoảng trống này đặt ra yêu cầu tiếp tục hoàn thiện pháp luật theo hướng liên kết chặt chẽ giữa logistics, du lịch và bảo vệ môi trường, qua đó tạo cơ sở pháp lý rõ ràng cho việc chuyển các mục tiêu tăng trưởng xanh thành những yêu cầu và cơ chế thực thi cụ thể trong toàn bộ chuỗi cung ứng du lịch, góp phần xây dựng ngành du lịch Việt Nam phát triển, có khả năng cạnh tranh trong bối cảnh hội nhập quốc tế ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

Quốc hội. (2005). Luật Thương mại số 36/2005/QH11 ngày 14/6/2005.

Quốc hội. (2017). Luật Du lịch số 09/2017/QH14 ngày 19/6 /2017.

Quốc hội. (2020). Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17/11/2020.

Singapore Tourism Board & Singapore Hotel Association. (2023). Singapore Hotel Sustainability Roadmap. Singapore.

Thủ tướng Chính phủ. (2020). Quyết định số 147/QĐ-TTg ngày 22/01/2020 phê duyệt Chiến lược phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2030.

Thủ tướng Chính phủ. (2025). Quyết định số 2229/QĐ-TTg ngày 9/10/2025 phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025—2035, tầm nhìn đến năm 2050.

Building and Construction Authority. (2021). BCA Green Mark 2021. Singapore.

European Commission. (2019). The European Green Deal: Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, COM(2019) 640 final.

European Parliament and Council of the European Union. (2021). Regulation (EU) 2021/1119 of the European Parliament and of the Council of 30 June 2021 establishing the framework for achieving climate neutrality and amending Regulations (EC) No 401/2009 and (EU) 2018/1999 (European Climate Law). Official Journal of the European Union, L 243, 1–17.

European Parliament and Council of the European Union. (2022). Directive (EU) 2022/2464 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2022 amending Regulation (EU) No 537/2014, Directive 2004/109/EC, Directive 2006/43/EC and Directive 2013/34/EU, as regards corporate sustainability reporting. Official Journal of the European Union, L 322, 15–80.