



C/2024/890

6.2.2024

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych”

[COM(2023) 441 final – 2023/0266 (COD)]

(C/2024/890)

Sprawozdawca: **Angelo PAGLIARA**

Wniosek o konsultację	Rada Unii Europejskiej, 27.9.2023 Parlament Europejski, 19.10.2023
Podstawa prawna	Art. 91, art. 100 ust. 2 i art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Transport, Energia, Infrastruktura i Społeczeństwo Informacyjne
Data przyjęcia przez sekcję	6.10.2023
Data przyjęcia na sesji plenarnej	25.10.2023
Sesja plenarna nr	582
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	153/1/3

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) popiera inicjatywę dotyczącą zharmonizowanych europejskich ram pomiaru emisji gazów cieplarnianych w usługach transportowych oraz potrzebę jasnych i wiarygodnych informacji umożliwiających konsumentom podejmowanie zrównoważonych decyzji dotyczących transportu.

1.2. EKES odnotowuje obecne rozdrobnienie metod obliczania emisji gazów cieplarnianych, które prowadzi do rozbieżności w obliczeniach i uniemożliwia ich porównanie. Istnienie różnych metod obliczania mogłoby zagrozić porównywalności emisji gazów cieplarnianych i sprawić, że będą dostarczane niedokładne informacje, które mogą szkodzić funkcjonowaniu jednolitego rynku i uczciwej konkurencji.

1.3. EKES jest zdania, że udostępnianie wiarygodnych danych na temat emisji zachęci do zrównoważonego rozwoju i zmiany zachowań na rzecz zrównoważonych możliwości transportu.

1.4. EKES sądzi, że ustanowienie wspólnych ram regulacyjnych przyczyni się do zwiększenia przejrzystości.

1.5. Komitet wzywa do opracowania, w sektorze transportu, strategii zapewniającej sprawiedliwą transformację poprzez zajęcie się kwestiami społecznymi, ochronę pracowników oraz zagwarantowanie dostępnych i przystępnych cenowo usług transportowych. Uważa, że dzięki przyjęciu konkretnych środków ochrony konsumentów i pracowników proponowana inicjatywa mogłaby zachęcić do korzystania ze zrównoważonego transportu.

1.6. EKES wzywa Komisję Europejską do przyjęcia wszelkich niezbędnych środków mających na celu zapewnienie przystępnych cenowo usług publicznych, aby zagwarantować ich skuteczność pod każdym względem.

2. Uwagi ogólne

2.1. Sektor transportu odgrywa kluczową rolę w realizacji europejskich celów klimatycznych. W 2021 r., w następstwie kryzysu związanego z pandemią COVID-19, Europejska Agencja Środowiska (EEA) poinformowała, że emisje z transportu wzrosły o 7,7%. Szacuje się, że w nadchodzących latach będą się one nadal zwiększały.

2.2. Szczególną uwagę należy zwrócić na wyzwania związane z wpływem transportu na środowisko, który wciąż rośnie, głównie ze względu na wzrost ruchu towarowego i pasażerskiego w sieci europejskiej.

2.3. Obecnie nie istnieją powszechnie przyjęte ramy rozliczania emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do usług transportowych. Aby określić ilościowo te emisje, przewoźnicy mogą wybrać spośród różnych norm, metodyk i narzędzi obliczeniowych oraz wielu baz danych i zbiorów danych dotyczących wartości standardowych emisji.

2.4. Komisja zauważa w swoim wniosku, że fragmentacja ta często prowadzi do znacznej rozbieżności w wynikach, która zagraża porównywalności danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych na rynku oraz sprawia, że są dostarczane niedokładne i wprowadzające w błąd informacje na temat wydajności usługi transportowej.

2.5. Brak standardowych ram to powszechnie znany w tej branży fakt, który zaowocował szeregiem prób ich opracowania przez przemysł i rządy krajowe. Na przykład w 2012 r. Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) wprowadził wspólną metodykę obliczania i deklarowania zużycia energii i emisji gazów cieplarnianych związanych z usługami transportowymi (CEN EN 16258:2012).

Żadna z tych prób nie doprowadziła jednak do harmonizacji metod rozliczania emisji gazów cieplarnianych ani do konsekwentnego wykorzystywania danych dotyczących gazów cieplarnianych na szczeblu UE.

2.6. EKES zauważa, że proponowane rozporządzenie nie wprowadza obowiązku sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych. Ustanawia ramy metodologiczne, ale nie określa, że należy je stosować. Wszystkie podmioty, które zdecydują się obliczyć emisje gazów cieplarnianych z usług transportowych i ujawnić informacje na ich temat, będą jednak musiały przestrzegać zasad inicjatywy „CountEmissions EU”.

2.7. Celem wniosku Komisji jest ustanowienie jednolitej metodyki obliczania i ilościowego określania emisji gazów cieplarnianych pochodzących z usług transportowych w różnych rodzajach transportu, aby umożliwić obiektywne porównanie różnych usług transportowych. Należy jednak podkreślić, że ze względu na wysoce techniczny charakter wniosek może wymagać regularnego dostosowywania do postępu technicznego, w szczególności w odniesieniu do wspólnej metodyki referencyjnej obliczania oraz zasad dotyczących danych wejściowych, certyfikacji i weryfikacji.

2.8. Komisja Europejska dąży do wywarcia wpływu na decyzje użytkowników transportu i zachęcenia ich do korzystania z bardziej zrównoważonych możliwości transportu. We wniosku proponuje się zastosowanie metodyki ustanowionej w nowej normie EN ISO 14083:2023 w oparciu o koncepcję „od źródła energii do koła pojazdu”.

3. Uwagi szczegółowe

3.1. EKES zauważa, że koncepcja „od źródła do koła” jest metodą oceny efektywności i emisji źródła energii poprzez uwzględnienie jego całego cyklu życia. Metoda ta zapewnia bardziej kompletny sposób pomiaru zużycia energii i emisji gazów cieplarnianych niż metoda „od zbiornika paliwa do koła pojazdu”, w której pomija się emisje związane z produkcją nośników energii.

3.2. Analiza „od źródła do koła” jest kompleksową metodą oceny efektywności i emisji źródła energii. Uwzględnia się w niej całkowite zużycie energii i emisje gazów cieplarnianych w całym cyklu życia źródła energii.

3.3. EKES zauważa również, że chociaż proponowane rozporządzenie odnosi się do emisji gazów cieplarnianych „od źródła do koła” wynikających zarówno z użytkowania pojazdów, jak i z dostaw energii dla pojazdów, sektor transportu wywołuje inne negatywne skutki, takie jak zanieczyszczenie powietrza i hałas, których wniosek nie obejmuje.

3.4. Komitet popiera wybór nowej normy ISO 14083:2023 (wersja europejska: EN ISO 14083:2023), ponieważ jest ona obecnie najbardziej odpowiednia i proporcjonalna, by osiągnąć cel, jakim jest ustanowienie wspólnej metodyki referencyjnej. Jako że norma ta jest uznawana na całym świecie, powinno to zapewnić ustandaryzowane obliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych w całym sektorze transportu.

3.5. Ponadto EKES uważa, że bez wspólnego podejścia do danych wejściowych wyniki obliczeń emisji gazów cieplarnianych będą nadal niespójne i nieporównywalne nawet przy zastosowaniu tej samej metodyki referencyjnej. W związku z tym popiera wniosek dotyczący centralnej unijnej bazy danych obejmującej współczynniki emisji gazów cieplarnianych, z należytych uwzględnieniem odpowiednich inicjatyw regulacyjnych UE i innych wiarygodnych źródeł, w tym zmienionej dyrektywy w sprawie energii odnawialnej (RED II), która ma zostać przyjęta, oraz specjalnego tematu w ramach programu „Horyzont Europa”.

3.6. EKES popiera ujęte we wniosku „podejście oparte na wiążącej klauzuli opt-in”. Proponowane rozporządzenie ustanawia jedynie ramy metodologiczne i nie wprowadza obowiązku ich stosowania. Należy jednak zauważyć, że każdy podmiot, który zdecyduje się obliczyć emisje gazów cieplarnianych z usług transportowych i ujawnić informacje na ten temat, będzie musiał zastosować wspólną metodykę UE ustanowioną na mocy rozporządzenia.

3.7. Należy również określić wspólne zasady dotyczące komunikowania i przejrzystości wyników rozliczania emisji. EKES uważa, że ma to kluczowe znaczenie dla prawidłowego porównywania danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych na rynku i dla ułatwienia użytkownikom transportu dokonywania wyborów. Zauważa, że leży to również w interesie przedsiębiorstw i sektora energetycznego.

W kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, opublikowanej 9 grudnia 2020 r., wspomina się o zachętach do wyboru najbardziej zrównoważonych wariantów transportu. Zachęty te mogą mieć charakter zarówno finansowy, jak i niefinansowy, w tym zapewniać użytkownikom i konsumentom lepsze informacje oraz zwiększać przejrzystość wyników usług transportowych w zakresie emisji gazów cieplarnianych.

3.8. EKES uważa, że wspólna metodyka UE nie powinna powodować dodatkowych obciążeń administracyjnych, które przyniosłyby efekty odwrotne do zamierzonych celów. Ma to szczególne znaczenie dla MŚP, które stanowią zdecydowaną większość przedsiębiorstw w sektorze transportu, a także dla pracowników.

EKES odnotowuje, że również zdolności organów krajowych będą miały wpływ na egzekwowanie wspólnej metodyki UE. Aspekt ten należy dokładnie przeanalizować, aby zapewnić skuteczne wdrożenie proponowanego rozporządzenia.

3.9. W tym względzie Komitet wzywa do opracowania strategii w sektorze transportu zapewniającej sprawiedliwą ekologiczną transformację poprzez zajęcie się kwestiami społecznymi, ochronę pracowników oraz zagwarantowanie dostępnych i przystępnych cenowo usług transportowych. Obejmuje to ochronę konsumentów przed fałszywymi lub wprowadzającymi w błąd informacjami oraz marketingiem pseudoekologicznym.

3.10. W związku z tym należy informować konsumentów za pomocą skutecznych kampanii uświadamiających, aby zapewnić im lepszą wiedzę na temat wydajności usług transportowych, dostępności danych, dostępnych możliwości podróżowania w sposób bardziej zrównoważony pod względem środowiskowym oraz kosztów tych opcji.

Bruksela, dnia 25 października 2023 r.

Oliver RÖPKE

Przewodniczący

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego