



C/2024/890

6.2.2024

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende een broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten

(COM(2023) 441 final — 2023/0266 (COD))

(C/2024/890)

Rapporteur: **Angelo PAGLIARA**

Raadpleging	Raad van de Europese Unie, 27.9.2023 Europees Parlement: 19.10.2023
Rechtsgrond	Artikel 91, artikel 100, lid 2, en artikel 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	6.10.2023
Goedkeuring door de voltallige vergadering	25.10.2023
Zitting nr.	582
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	153/1/3

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) steunt het initiatief voor een geharmoniseerd Europees kader voor het meten van de broeikasgasemissies van vervoersdiensten en erkent de behoefte aan duidelijke en betrouwbare informatie om consumenten in staat te stellen duurzame beslissingen inzake vervoer te nemen.

1.2. Het EESC stelt vast dat er momenteel verschillende methoden zijn om de uitstoot van broeikasgassen te berekenen, wat tot uiteenlopende berekeningen leidt en het onmogelijk maakt om deze met elkaar te vergelijken. Het bestaan van verschillende berekeningsmethoden kan de vergelijkbaarheid van de uitstoot in het gedrang brengen en tevens onjuiste informatie opleveren die de werking van de interne markt en de eerlijke concurrentie mogelijk ondermijnt.

1.3. Het EESC is van mening dat het verstrekken van betrouwbare emissiegegevens duurzaamheid zal bevorderen en gedragsveranderingen ten gunste van duurzame vervoersopties zal stimuleren.

1.4. Het EESC is van mening dat de invoering van een gemeenschappelijk regelgevingskader de transparantie ten goede zal komen.

1.5. Het EESC pleit voor een strategie die een rechtvaardige overgang in de vervoerssector waarborgt door sociale kwesties aan te pakken, werknemers te beschermen en toegankelijke en betaalbare vervoersdiensten te garanderen. Het EESC is van mening dat het voorgestelde initiatief het gebruik van duurzaam vervoer kan stimuleren door de vaststelling van specifieke maatregelen ter bescherming van consumenten en werknemers.

1.6. Het EESC dringt er bij de Europese Commissie op aan alle nodige maatregelen te nemen om betaalbare openbare diensten te garanderen, zodat ervoor wordt gezorgd dat de maatregelen vanuit alle invalshoeken doeltreffend zijn.

2. Algemene opmerkingen

2.1. De vervoerssector speelt een cruciale rol bij de verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen van Europa. In 2021 — na de COVID-19-crisis — meldde het Europees Milieuagentschap (EEA) dat de vervoersgerelateerde emissies met 7,7 % waren gestegen. Verwacht wordt dat ze de komende jaren nog verder zullen toenemen.

2.2. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de uitdagingen in verband met de milieu-impact van het vervoer, die nog steeds groeit, voornamelijk door de toename van het goederen- en passagiersverkeer op het Europese vervoersnetwerk.

2.3. Er bestaat momenteel geen algemeen aanvaard kader voor een broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten. Voor het kwantificeren van die emissies kunnen vervoersexploitanten kiezen uit verschillende normen, methoden en berekeningsinstrumenten, alsook uit talrijke databanken en datasets voor emissienormwaarden.

2.4. De Commissie merkt in haar voorstel op dat deze versnippering vaak leidt tot een aanzienlijke verschillen in de resultaten, waardoor de vergelijkbaarheid van de broeikasgasemissiecijfers op de markt in het gedrang komt en onjuiste en misleidende informatie over de prestaties van een vervoersdienst wordt verstrekt.

2.5. Het ontbreken van een standaardkader wordt algemeen erkend door de sector en heeft geleid tot verschillende pogingen van de sector en van nationale overheden om een dergelijk kader tot stand te brengen. Zo heeft het Europees Comité voor normalisatie (CEN) in 2012 de gemeenschappelijke methode CEN EN 16258:2012 ingevoerd voor de berekening en rapportage van het energieverbruik en de broeikasgasemissies in verband met vervoersdiensten.

Geen van deze pogingen heeft echter geleid tot een geharmoniseerde methode voor broeikasgasemissieboekhouding of tot een consistent gebruik van broeikasgasgegevens op EU-niveau.

2.6. Het EESC merkt op dat deze voorgestelde verordening de rapportage van broeikasgasemissies niet verplicht stelt. Er wordt een methodologisch kader vastgesteld, maar het gebruik ervan wordt niet verplicht gesteld. Elke entiteit die besluit om informatie over de broeikasgasemissies van vervoersdiensten te berekenen en openbaar te maken, zal echter moeten voldoen aan de Europese regels ter zake (Count Emissions EU).

2.7. Met het voorstel van de Commissie wordt beoogd een uniforme methode vast te stellen voor de berekening en kwantificering van de broeikasgasemissies van vervoersdiensten voor de verschillende vervoerswijzen, teneinde een eerlijke vergelijking tussen de verschillende vervoersdiensten mogelijk te maken. Het is belangrijk te benadrukken dat het voorstel, aangezien het uiterst technisch van aard is, waarschijnlijk regelmatig zal moeten worden aangepast in het licht van technische ontwikkelingen, met name wat betreft de gemeenschappelijke referentiemethode voor de berekening van emissies en de regels inzake inputgegevens, certificering en verificatie.

2.8. De Europese Commissie wil de keuzes van vervoersgebruikers beïnvloeden en stimulansen creëren voor het gebruik van duurzamere vervoersopties. Zij stelt voor gebruik te maken van de methode die is vastgesteld in de nieuwe norm EN ISO 14083:2023, die is gebaseerd op het “van bron tot wiel”-concept (“well-to-wheel”).

3. Specifieke opmerkingen

3.1. De “van bron tot wiel”-benadering is een methode voor het beoordelen van de efficiëntie en de uitstoot van een energiebron op basis van de gehele levenscyclus ervan. Zij biedt een completere manier voor het meten van energieverbruik en broeikasgasemissies dan “van tank tot wiel” (“tank-to-wheel”), waarbij emissies gerelateerd aan de productie van energiedragers buiten beschouwing worden gelaten.

3.2. De “van bron tot wiel” -analyse is een alomvattende methode voor de beoordeling van energie-efficiëntie en emissies. Zij houdt rekening met het totale energieverbruik en de broeikasgasemissies gedurende de gehele levenscyclus van een energiebron.

3.3. Hoewel de voorgestelde verordening betrekking heeft op de “van bron tot wiel”-uitstoot van broeikasgassen als gevolg van zowel het gebruik van voertuigen als de energievoorziening van voertuigen, heeft vervoer ook andere negatieve effecten, zoals luchtverontreiniging en lawaai, die buiten het toepassingsgebied van het voorstel vallen.

3.4. Het EESC steunt de keuze voor de nieuwe ISO-norm 14083:2023 (in de Europese versie EN ISO 14083:2023), aangezien dit momenteel de meest relevante en evenredige norm is ter verwezenlijking van de doelstelling om een gemeenschappelijke referentiemethode vast te stellen. Dit moet ervoor zorgen dat de broeikasgasemissies van vervoersdiensten op uniforme wijze worden berekend in de hele vervoerssector, aangezien deze norm wereldwijd wordt erkend.

3.5. Bovendien is het EESC van mening dat zonder een gemeenschappelijke aanpak van de inputgegevens de resultaten van de berekeningen van broeikasgasemissies inconsistent en onvergelijkbaar zullen blijven, zelfs als dezelfde referentiemethode wordt gebruikt. Daarom steunt het Comité het voorstel voor een centrale EU-databank van broeikasgasemissiefactoren, waarbij terdege rekening wordt gehouden met relevante regelgevingsinitiatieven van de EU en andere betrouwbare bronnen, waaronder de goed te keuren herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED II) en een specifiek onderwerp in het kader van Horizon Europa.

3.6. Het EESC steunt de in het voorstel uiteengezette “bindende opt-in-benadering”. In de voorgestelde verordening wordt alleen een methodologisch kader vastgesteld; het gebruik ervan wordt niet verplicht gesteld. Er zij echter op gewezen dat elke entiteit die besluit om informatie over de broeikasgasemissies van vervoersdiensten te berekenen en openbaar te maken, gebonden zal zijn aan de gemeenschappelijke EU-methode die bij de onderhavige verordening wordt vastgesteld.

3.7. Verder moeten er gemeenschappelijke regels worden vastgesteld voor communicatie en transparantie over de resultaten van de emissieboekhouding. Volgens het EESC is dit van cruciaal belang om ervoor te zorgen dat de gegevens over broeikasgasemissies op de markt correct met elkaar kunnen worden vergeleken en om de keuze van vervoersgebruikers te vergemakkelijken. Het merkt op dat dit ook in het belang van bedrijven en de energiesector is.

In de op 9 december 2020 gepubliceerde strategie voor duurzame en slimme mobiliteit wordt verwezen naar stimulansen om de meest duurzame vervoersopties te kiezen. Deze stimulansen kunnen zowel van economische als niet-economische aard zijn en kunnen onder meer bestaan uit het verstrekken van betere informatie aan gebruikers en consumenten en het vergroten van de transparantie van de broeikasgasemissieprestaties van vervoersdiensten.

3.8. Het EESC is van mening dat de gemeenschappelijke EU-methode niet mag leiden tot extra administratieve rompslomp die contraproductief zou zijn voor de nagestreefde doelstellingen. Dit is met name van belang voor kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's), die de overgrote meerderheid van de bedrijven in de vervoerssector uitmaken, en voor werknemers.

Het EESC merkt op dat de capaciteit van de nationale overheden ook van invloed zal zijn op de handhaving van de gemeenschappelijke EU-methode. Dit aspect moet zorgvuldig worden onderzocht om een doeltreffende tenuitvoerlegging van de voorgestelde verordening te waarborgen.

3.9. Het EESC pleit wat dit betreft voor een strategie die een rechtvaardige groene overgang in het vervoer waarborgt door sociale kwesties aan te pakken, werknemers te beschermen en toegankelijke en betaalbare vervoersdiensten te garanderen. Dit houdt ook in dat consumenten moeten worden beschermd tegen onjuiste of misleidende informatie en tegen valse milieuclaims (greenwashing).

3.10. In dit verband moeten doeltreffende bewustmakingscampagnes op touw worden gezet, zodat de consument beter op de hoogte is van de prestaties van vervoersdiensten, de beschikbaarheid van gegevens, de beschikbare opties om op een ecologisch duurzamere manier te reizen en hoeveel deze verschillende opties kosten.

Brussel, 25 oktober 2023.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Oliver RÖPKE