



Council of the European Union
General Secretariat

Brussels, 20 November 2023

Interinstitutional files:
2023/0266 (COD)

WK 14911/2023 ADD 4

LIMITE

TRANS
CLIMA
CODEC

This is a paper intended for a specific community of recipients. Handling and further distribution are under the sole responsibility of community members.

INFORMATION

From:	General Secretariat of the Council
To:	Working Party on Transport - Intermodal Questions and Networks
N° prev. doc.:	ST 14177/1/23 REV1
N° Cion doc.:	ST 11821/23
Subject:	Proposal for a REGULATION on the accounting of greenhouse gas emissions of transport services - Comments from Member States on the revised PCY compromise

Delegations will find attached comments from **France** on the above-mentioned subject.

Paris, le 17 novembre 2023

NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES

Objet : Commentaires des autorités françaises concernant la proposition de règlement sur la comptabilisation des émissions des gaz à effet de serre des services de transport

Réf. : Document ST 14177/1/23 REV1

Les autorités françaises remercient la Présidence pour cette nouvelle proposition de compromis et la prient de bien vouloir trouver, ci-dessous, leurs commentaires.

Observations d'ordre général

A titre liminaire, les autorités françaises seront vigilantes au maintien de la législation nationale actuelle. En effet, le projet de règlement européen ne doit pas conduire à une régression environnementale du droit national français. Il paraît ainsi important d'indiquer dans le projet de règlement que les Etats membres qui le souhaitent peuvent aller au-delà des dispositions du présent règlement et prévoir :

- L'obligation de calcul et de transmission des données sur les émissions ;
- La limitation de l'utilisation des données par défaut à certaines catégories d'entreprises, en fonction notamment du nombre de salariés,
- La détermination du délai de communication des données en distinguant les prestations à destination des entreprises de celles pour les voyageurs.

Les autorités françaises défendent la possibilité d'utiliser les valeurs nationales plutôt que les données européennes, à chaque fois que cela est pertinent, notamment dans le cas de bouquets énergétiques nationaux spécifiques, dans un enjeu de précision et donc de valorisation des modes de transports peu émetteurs de gaz à effet de serre (GES) et des politiques énergétiques bas-carbone (électrique/gaz/bio-carburant).

Enfin, les autorités françaises défendent une ambition environnementale accrue de ce projet de règlement. Elles regrettent ainsi le caractère non obligatoire de la transmission d'informations et souhaiteraient qu'elle le soit, à l'image de ce que prévoit la réglementation française, via la norme ISO 14083, qui s'insère plus précisément dans le groupe des normes ISO 14000 qui concernent la gestion environnementale.

S'agissant de la proposition de compromis de la présidence, les autorités françaises soulignent que la majeure partie des modifications apportées par la Présidence correspondent à leurs attentes et qu'elles soutiennent ces propositions.

Les autorités françaises approuvent en particulier les ajouts relatifs à la vérification de compatibilité entre les différentes réglementations européennes, notamment l'harmonisation des méthodes de calcul imposées aux secteurs aérien et maritime. Il pourrait, cependant, être proposé que les périmètres et les méthodes de calculs des autres réglementations coïncident avec les périmètres et les méthodes de la norme ISO 14083 sur l'impact carbone de la logistique, dans un souci d'harmonisation de l'ensemble des modes de transport.

Aussi, les autorités françaises soutiennent toute référence visant la fourniture de facteurs d'émissions à une échelle nationale voire régionale lorsque les données sont disponibles. Les autorités françaises rappellent que l'objectif est d'assurer une information la plus réaliste possible.

Concernant les considérants

Au considérant (29), s'agissant du transport aérien, **les autorités françaises rappellent que seule la directive ETS 2003/87 contient des exigences sur la vérification des données relatives aux émissions de GES. Elle devrait donc être citée dans le considérant (29) en lieu et place du règlement (UE) 2023/2405** relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (« RefuelEU Aviation ») qui ne contient pas de telles exigences.

Par conséquent, les autorités françaises demandent les **modifications suivantes** :

« (29) In case the verification of information on greenhouse gas emissions data of transport services is organised in accordance with specific rules set out by other Union legislation, including, for the aviation sector, directive (EU) 2003/87 on the establishing a scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community and amending Council Directive 96/61/EC and regulation 2018/2066 on reporting of greenhouse gas emissions pursuant to Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council and amending Commission Regulation (EU) No 601/2012 a regulation on ensuring a level playing field for sustainable air transport and implemented by the European Union Aviation Safety Agency, and, for the maritime sector, regulation (EU) 2023/1805 on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC or regulation (EU) 2015/757 on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport, amending Directive 2009/16/EC these rules shall be treated in an equivalent manner. »

En complément de cette modification, **les autorités françaises indiquent que l'articulation entre la méthode de calcul développée dans ce règlement et celle utilisée pour l'écolabel volontaire prévu à l'art. 14 du règlement « RefuelEU Aviation » doit être précisée. Les autorités françaises proposent donc à cet égard l'ajout d'un considérant (29bis) et d'un paragraphe 7 à l'art. 4**, disposant tous deux que les règles de calcul établies dans le cadre de l'écolabel volontaire prévu par le règlement « ReFuel EU Aviation » devront se baser sur les règles établies dans le règlement Count Emissions EU :

Nouveau considérant :

*« **(29bis) In order to preserves the constituency in Union legislation on the accounting of the greenhouse gas emissions of air transport services, the standardised and science-based methodology referred to in paragraph 6 of Article 14 of regulation (EU) 2023/2405 of the European Parliament and of the Council of 18 October 2023 on ensuring a level playing field for sustainable air transport (RefuelEU Aviation) shall be based on the rules set in this regulation.** »*

Nouveau paragraphe à l'art. 4 :

*« **7. The standardised and science-based methodology referred to in paragraph 6 of Article 14 of regulation (EU) 2023/2405 of the European Parliament and of the Council of 18 October 2023 on ensuring a level playing field for sustainable air transport (RefuelEU Aviation) shall be based on the rules for the accounting of the greenhouse gas emissions of transport services set in this regulation.** »*

Concernant le chapitre I (Dispositions générales)

• Art. 2

Les autorités françaises soutiennent la formulation proposée par la Présidence qui explicite le fait qu'une réglementation nationale puisse rendre l'information obligatoire.

• Art. 3

S'agissant des définitions (16) et (17), les autorités françaises proposent la rédaction suivante :

« (16) "greenhouse gas emission intensity" means coefficient relating ~~specified greenhouse gas~~ **transport activity or hub activity** ~~data~~ with the greenhouse gas emission;

(17) "greenhouse gas emission factor" **means** coefficient relating greenhouse gas activity **data** with the greenhouse gas emission. »

Pour les définitions (18) et (19), au regard des modifications proposées par la Présidence, l'expression « *well-to-wheel* » (puits à la roue) et « *tank-to-wheel* » ne correspondent toujours pas au périmètre de l'ISO 14083. Les autorités françaises indiquent qu'il faudrait, *a minima*, préciser que dans la réglementation proposée, l'expression « *well-to-wheel* » inclut les émissions des hubs et les fluides frigorigènes.

C'est dans cet objectif que les autorités françaises proposent toujours d'utiliser les périmètres de la norme ISO 14083, à savoir :

- *hub equipment operation GHG emissions* ;
- *hub equipment energy provision GHG emissions* ;
- *packaging life cycle GHG emissions* ;
- *vehicle energy provision GHG emissions* ;
- *vehicle operation GHG emissions* ;
- *total operation GHG emissions* ;
- *total energy provisions GHG emissions* ;
- *total GHG emissions*.

Concernant le chapitre III (Données d'entrée et sources)

• Art. 5

Les autorités françaises soutiennent la rédaction proposée par la Présidence qui permet à un Etat membre d'imposer l'utilisation de données primaires en fonction de critères objectifs tels que le nombre de salariés (identique à la réglementation française).

• Art. 6 et 8

Les autorités françaises soutiennent les ajouts opérés par la Présidence notamment concernant l'intégration des facteurs d'émissions nationaux dans la base de données européenne, reflétant ainsi les différentes spécificités énergétiques des pays membres et restent disposées à partager leur base de données nationale.

Aux articles 6, alinéa 1, et 8, alinéa 1, la Présidence précise que la base de données de l'UE doit inclure les valeurs d'intensité des émissions de GES convenues au niveau international. Lorsque ces valeurs sont disponibles dans les données EUCore, elles doivent être utilisées comme valeurs par défaut. Au regard du commentaire de la Présidence¹ les autorités françaises souhaiteraient obtenir des précisions sur le périmètre de déplacement lorsqu'il s'agit de prendre en compte les facteurs d'émissions internationaux.

¹ Commentaire de la Présidence à l'art. 6 § 1 : « [...] National data may be included, however when the calculation and disclosure of data at the level of the EU (meaning more than one country) international agreed values, if available should prevail above national values [...] ».

Ainsi, les autorités françaises souhaiteraient savoir s'il s'agit de prendre en compte l'ensemble de la chaîne de déplacement, ou bien chaque maillon de cette chaîne de déplacement.

Les autorités françaises ne soutiendraient l'obligation de l'utilisation de facteurs d'émissions internationaux, que dans le cas d'un maillon de la chaîne de déplacement traversant au moins deux pays (« tripleg » en anglais).

- **Art. 9**

Les autorités françaises soutiennent la proposition de la Présidence d'encourager la Commission à développer un outil de calcul spécifique aux PME. Les autorités françaises souhaiteraient connaître le périmètre d'application de cet outil, à savoir si celui-ci a vocation à être utilisé pour tous les services de transport. Aussi, les autorités françaises suggèrent qu'il serait utile de mentionner un délai de développement des outils de calculs spécifiques aux PME.

Les autorités françaises rappellent qu'elles soutiennent également la mise en place d'une plateforme d'échange de données européenne permettant de sécuriser les données industrielles des entreprises de transports lors des échanges de données entre les entreprises.

A défaut de plateforme d'échanges européenne, les autorités françaises soutiennent la définition d'un standard d'échanges de données afin de favoriser l'émergence d'outils de différents acteurs. Les autorités françaises précisent que dans le cadre du développement de son outil de calcul, la Commission pourrait, au contact des acteurs du secteur, participer à l'émergence d'un standard d'échanges au niveau européen.

Concernant le chapitre IV (Données de sortie et transparence)

- **Art. 10**

Les autorités françaises souhaiteraient que l'expression « *well-to-wheel* » soit supprimée car elle alourdit la mention obligatoire et n'est pas cohérente avec le périmètre de la norme ISO 14083 qui inclut les émissions des plateformes de logistiques.

Les autorités françaises soutiennent les apports concernant les délais de transmission de données. Cependant, les autorités françaises attirent l'attention de la Présidence sur le fait que la formulation actuelle ne distingue pas les communications entre les entreprises, qui peuvent nécessiter un niveau d'information plus fin (notamment dans le cadre de chaînes logistiques et de relations de sous-traitance), des communications à l'attention des voyageurs, où l'information avant l'achat du voyage est indispensable pour favoriser un choix éclairé des citoyens.

* * *

Les autorités françaises se tiennent à la disposition de la Présidence pour toute information complémentaire.

Courtesy translation

General comments

First of all, French authorities will be vigilant to ensure that current national legislation is maintained. The draft European regulation must not lead to an environmental regression in French national law. It therefore seems important to state in the draft regulation that Member States wishing to do so may go beyond the provisions of this regulation and provide for:

- An obligation to calculate and transmit emissions data;
- Limiting the use of default data to certain categories of companies, depending in particular on the number of employees,
- Determining the deadline for communicating data, distinguishing between services provided to companies and services provided to passengers.

French authorities are defending the possibility of using national values rather than European data, whenever this is relevant, particularly in the case of national energy mixes, in the interests of accuracy and therefore of promoting low greenhouse gas-emitting transport modes and low-carbon energy policies (electric/gas/bio-fuel).

Finally, French authorities are defending the greater environmental ambition of this draft regulation. They **regret the fact that the transmission of information is not compulsory and would like it to be made compulsory, as is the case under French regulations, via the ISO 14083 standard, which is part of the ISO 14000 group of standards on environmental management.**

With regard to the Presidency's compromise proposal, French authorities' stress that most of the changes made by the Presidency correspond to their expectations and that they support these proposals.

In particular, French authorities approve the additions relating to the verification of compatibility between the various European regulations, notably the harmonisation of the calculation methods imposed on the aviation and maritime sectors. It could, however, be proposed that the perimeters and calculation methods of the other regulations coincide with the perimeters and methods of the ISO 14083 standard on the carbon impact of logistics, with a view to harmonising all modes of transport.

French authorities therefore support any reference aimed at providing emission factors on a national or even regional scale where the data is available. French authorities reiterate that the objective is to provide information that is as realistic as possible.

Concerning the recitals

In recital (29), with regard to air transport, **French authorities point out that only the ETS Directive 2003/87 contains requirements on the verification of data relating to greenhouse gas emissions. It should therefore be cited in recital (29) instead of Regulation (EU) 2023/2405** on a level playing field for a sustainable aviation sector ("RefuelEU Aviation"), which does not contain such requirements.

Consequently, French authorities request the following amendments:

*(29) In case the verification of information on greenhouse gas emissions data of transport services is organised in accordance with specific rules set out by other Union legislation, including, for the aviation sector, **directive (EU) 2003/87 on the establishing a scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community and amending Council Directive 96/61/EC and regulation 2018/2066 on reporting of greenhouse gas emissions pursuant to Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council and amending Commission Regulation (EU) No 601/2012** ~~a regulation on ensuring a level playing field for sustainable air transport and implemented by the European Union Aviation Safety Agency~~, and, for the maritime sector, regulation (EU) 2023/1805 on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC or regulation (EU) 2015/757 on the monitoring, reporting and*

verification of carbon dioxide emissions from maritime transport, amending Directive 2009/16/EC these rules shall be treated in an equivalent manner.

In addition to this amendment, **French authorities indicate that the relationship between the calculation method developed in this regulation and that used for the voluntary ecolabel provided for in Article 14 of the "RefuelEU Aviation" regulation needs to be clarified.** To this end, French authorities are proposing the addition of a recital (29a) and a paragraph 7 to Article 4, both stating that the calculation rules established in the context of the voluntary ecolabel provided for in the "ReFuel EU Aviation" regulation must be based on the rules established in the Count Emissions EU regulation:

Recital: (29bis) In order to preserves the constituency in Union legislation on the accounting of the greenhouse gas emissions of air transport services, the standardised and science-based methodology referred to in paragraph 6 of Article 14 of regulation (EU) 2023/2405 of the European Parliament and of the Council of 18 October 2023 on ensuring a level playing field for sustainable air transport (RefuelEU Aviation) shall be based on the rules set in this regulation.

Paragraph 7 to art. 4: 7. The standardised and science-based methodology referred to in paragraph 6 of Article 14 of regulation (EU) 2023/2405 of the European Parliament and of the Council of 18 October 2023 on ensuring a level playing field for sustainable air transport (RefuelEU Aviation) shall be based on the rules for the accounting of the greenhouse gas emissions of transport services set in this regulation.

Concerning Chapter I

(General provisions)

- **Article 2**

French authorities support the wording proposed by the Presidency, which makes it clear that national regulations may make information compulsory.

- **Article 3**

With regard to definitions (16) and (17), French authorities propose the following wording:

- (16) "greenhouse gas emission intensity" means coefficient relating ~~specified greenhouse gas transport activity~~ **or hub activity data** with the greenhouse gas emission";
- (17) "greenhouse gas emission factor" **means** coefficient relating greenhouse gas activity **data** with the greenhouse gas emission".

For definitions (18) and (19), with regard to the modifications proposed by the Presidency, the expressions well-to-wheel and tank-to-wheel still do not correspond to the scope of ISO 14083. French authorities have indicated that, at the very least, it should be specified that in the proposed regulations, the expression "well-to-wheel" includes emissions from hubs and refrigerants.

With this in mind, French authorities are still proposing to use the perimeters of the ISO 14083 standard, i.e.:

- hub equipment operation GHG emissions;
- hub equipment energy provision GHG emissions;
- packaging life cycle GHG emissions;
- vehicle energy provision GHG emissions;
- vehicle operation GHG emissions;
- total operation GHG emissions;
- total energy provisions GHG emissions ;
- total GHG emissions.

Concerning chapter III

(Input data and sources)

- **Article 5**

French authorities support the wording proposed by the Presidency, which allows a Member State to impose the use of primary data on the basis of objective criteria such as the number of employees (identical to the French regulation).

- **Articles 6 and 8**

French authorities support the additions made by the Presidency, in particular concerning the integration of national emission factors into the European database, thus reflecting the different energy specificities of the Member States, and remain willing to share their national database.

In Articles 6(1) and 8(1), the Presidency specifies that the EU database must include internationally agreed GHG emission intensity values. Where these values are available in the EUCore data, they must be used as default values. In the light of the Presidency's commentary below, French authorities would like clarification on the displacement perimeter when it comes to taking international emissions factors into account.

Extract from the Presidency's commentary: "National data may be included, however when the calculation and disclosure of data at the level of the EU (meaning more than one country) international agreed values, if available should prevail above national values".

French authorities would therefore like to know whether the entire travel chain should be taken into account, or each link in the chain.

French authorities would only support the obligation to use international emission factors in the case of a link in the travel chain that crosses at least two countries ("triple" in English).

- **Article 9**

French authorities support the Presidency's proposal to encourage the Commission to develop a specific calculation tool for SMEs. French authorities would like to know the scope of this tool, i.e. whether it is intended to be used for all transport services. French authorities also suggest that it would be useful to mention a deadline for the development of specific calculation tools for SMEs.

French authorities reiterate that they also support the establishment of a European data exchange platform to secure the industrial data of transport companies when data is exchanged between companies.

In the absence of a European data exchange platform, French authorities support the definition of a data exchange standard to encourage the emergence of tools from different players. French authorities specify that as part of the development of its calculation tool, the European Commission could, in contact with players in the sector, participate in the emergence of an exchange standard at European level.

Concerning Chapter IV (Output data and transparency)

- **Article 10**

French authorities would like the words "well-to-wheel" to be deleted as they make the mandatory statement more cumbersome and are not consistent with the scope of the ISO 14083 standard, which includes emissions from logistics platforms.

French authorities support the contributions concerning data transmission deadlines. However, French authorities would draw the Presidency's attention to the fact that the current wording does not distinguish between communications between companies, which may require a more detailed level of information (particularly in the context of logistics chains and subcontracting relationships), and communications to travellers, where information prior to the purchase of a trip is essential in order to encourage an informed choice on the part of citizens.