

Hodnotenie dodávateľského reťazca v kontexte Európskych a globálnych metrik v súlade s ich vplyvom na sociálne veci, riadenie a životné prostredie-úroveň rozsahu 3.

ÚVOD

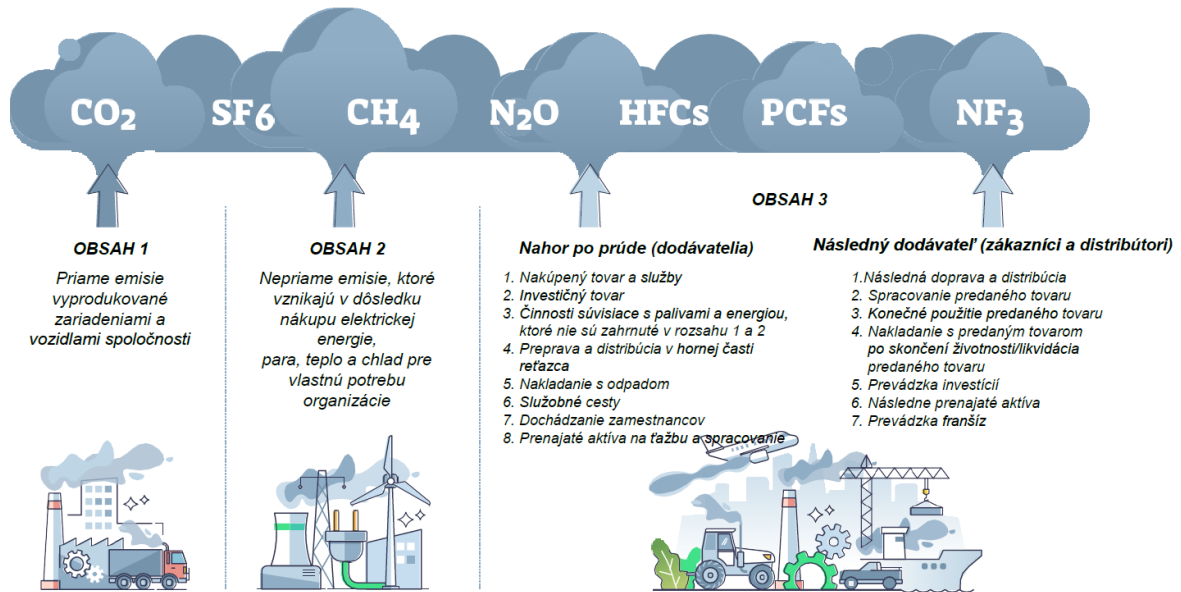
Keď sa svet vymanil z obmedzení COVID-19, oživenie dopravnej aktivity viedlo v roku 2021 k 8 % nárastu emisií CO₂ z dopravy v porovnaní s predchádzajúcim rokom. Emisie z dopravy rástli od roku 1990 do roku 2021 ročným priemerným tempom takmer 1,7 %, rýchlejšie ako ktorýkoľvek iný sektor konečného použitia. Aby sme sa dostali na správnu cestu scenára čistých nulových emisií do roku 2050, emisie CO₂ z tohto sektora musia do roku 2030 klesať približne o 3 % ročne. Na dosiahnutie tohto zníženia emisií bude potrebná prevádzka takých vozidiel, ktoré vykazujú nízke hodnoty emisií.(7)

Klimatická kríza je jedným z najnaliehavejších problémov, ktorým dnes čelíme. Dokonca aj podľa súčasných politík sa očakáva, že teploty vzrastú ešte viac ako nárast o 1°C od pred industriálneho obdobia. V rámci rôznych ľudských činností predstavuje doprava hlavnú príčinu znečistenia ovzdušia v mestách. V rámci sektora sa na celkových emisiách najviac podieľa medzinárodná letecká doprava, medzinárodný námorný priemysel a cestná doprava.

Na zníženie emisií v tomto sektore sa prijalo niekoľko politík. Kontroverzné argumenty však vymedzujú hranicu medzi dosiahnuteľným a úrovňou záväzkov požadovaných od každého prevádzkovateľa. Podľa navrhovaných nariadení by registrujúci - podnikateľské subjekty museli poskytnúť podrobnosti týkajúce sa rozsahu 1 (priame), rozsahu 2 (nepriame) a rozsahu 3 (dodávateľský reťazec) emisií skleníkových plynov. Emisie rozsahu 3, ktoré sa ťažko merajú, môžu neúmerne ovplyvniť menších dopravcov s menšími zdrojmi ako veľké verejne obchodované korporácie. (8)

Firemná sociálna zodpovednosť (CSR- Corporate social responsibility) a otázky životného prostredia, sociálnych vecí a riadenia (ESG – enviromental, social, governance) sú v popredí myslenia korporátnych lídrov všade a mnohé organizácie majú plán na zníženie emisií skleníkových plynov (GHG- Greenhouse Gas) – alebo, čo je ambicióznejšie, stať sa spoločnosťami, ktoré deklarujú čisté nulové emisie — v budúcnosti, ak sa za takých už nevyhlasujú dnes.

Môže byť užitočné zamyslieť sa najskôr nad tým, odkiaľ tieto emisie pochádzajú. Emisie organizácie sú vo všeobecnosti rozdelené do troch hlavných oblastí. Rozsahy 1 a 2 sa vo všeobecnosti vzťahujú na emisie, ktoré organizácia buď priamo vytvára prostredníctvom svojich zariadení, alebo nepriamo vytvára nákupom elektriny alebo iných zdrojov energie pre vlastnú potrebu. Rozsah 3 sa na druhej strane vzťahuje na emisie, ktoré vznikajú hore a dole v toku hodnôt, od dodávateľov v smere dodávateľského reťazca až po distribútorov a zákazníkov v smere dodávateľského reťazca. Na obr.1 sú definované jednotlivé oblasti emisií rozsahu 1,2 a 3. (Zdroj: www.gep.com).



Obrázok 1: Definície emisií rozsahu 1, 2 a 3

Európske a globálne požiadavky na ESG dáta

Na základe analýzy reportingu z prostredia ESG je dnes zrejme, že tento je vytváraný dosť nejednotne a tieto štandardy by mali byť zjednotené. Na ich vývoji pre EÚ pracuje Európska komisia prostredníctvom organizácie EFRAG (www.efrag.org). Dôvodom na jej prácu je požiadavka investorov na práve vo svetle reakcií na rizika a príležitosti pre investorov, bank a ratingových agentúr z pohľadu udržateľnosti podniku na trhu. Zverejňovanie týchto informácií v podnikoch znamená ďalšiu administratívnu záťaž s potrebnou váhou, ktoré dáta sú dôležité a ako ich zbierať z procesu. Riešením tejto situácie má byť štandardizácia reportingu o udržateľnosti, ktorá má pri zverejňovaní ESG informácii stanoviť jasné pravidlá. Na tomto súbore štandardov teraz pracuje Európska Únia (EÚ) súbežne s Radou pre medzinárodné štandardy udržateľnosti ISSB (International Sustainability Standards Board) (9). EÚ vyvíja požiadavky pre svoj vnútorný trh, štandardy ISSB majú byť určené pre celý svet. Je všeobecná zhoda na tvrdení, že bez štandardov ESG reportingu sa nezaobídeme, ale zároveň vzniká otázka, či práce v rámci EÚ a ISSB môžu vyvolávať pochybnosti o rozdrovení týchto štandardov. Najvýraznejší rozdiel sa očakáva v záväznosti štandardov a rozsahu pôsobnosti.

Iniciatívy štandardov ISSB sa zameriavajú na oblasti klímy, EFRAG od začiatku tvorby štandardov sa usiluje o komplexnejší prístup, kde sa kladie dôraz na vzájomnú súvislosť medzi environmentálnymi a sociálnymi dopadmi a dopadmi na riadenie procesov, teda na plnú škálu ESG údajov. Podľa tohto princípu dvojakej významnosti bude nutné zverejňovať nie len informácie z hľadiska finančného dopadu na podnik, ale tiež z hľadiska vplyvu na spoločnosť a životné prostredie. Pozitívna reakcia z prostredia podnikovej sféry je dokladovaná napr. verejným vyhlásením zo septembra 2021(10), kde vyjadruje 57 spoločností a investorov, ktorí reprezentujú aktíva vo výške viac ako 8,5 bilióna EUR a zamestnávajúci viac ako 5 miliónov zamestnancov, podporu európskemu procesu vývoja štandardov a ich spolupráca v rámci globálneho obchodu. Tento legislatívny proces vyhodnocujú ako pozitívum vo vývoji a požadujú ešte väčšiu dynamiku pri ich zavádzaní. Ako a pre koľko podnikov to bude záväzná úloha, zrejme sa to bude upresňovať v nastávajúcom období. Zatiaľ sú definované pre podniky, ktoré zamestnávajú viac ako 250 zamestnancov a zrejme pôjde aj o malé a stredné podniky

obchodované na burze. Začiatok zhromažďovania údajov podľa schválených štandardov začne rokom 2024. Je potrebné si uvedomiť, ak majú veľké podniky vykazovať tieto dáta, musia mať nejaké penzum informácii aj od svojich dodávateľov, najmä v rozsahu emisií 3. Zrejme vzniknú zjednodušené štandardy i pre malé a stredné podniky.

System podávania správ o stratégii životného prostredia (ESRS) v sektore železničnej dopravy

V decembri 2010, s cieľom zaujať jednotný prístup k otázkam životného prostredia a udržateľnosti v európskom železničnom sektore, UIC a CER hlasovali o dokumente „Pohyb smerom k udržateľnej mobilite: stratégia železničného sektora 2030 a ďalej – Európa (UIC-CER 2010)“ (5).

Stratégia načrtnutá v dokumente opisuje, ako by sa mal železničný sektor správať z hľadiska životného prostredia v rokoch 2030 a 2050, a zameriava sa na štyri kľúčové environmentálne témy: ochranu klímy, energetickú účinnosť, emisie výfukových plynov a hluk. Stanovujú sa v ňom konkrétne ciele, ktoré sa majú splniť do roku 2030, a keďže predpovede na rok 2050 sú o niečo zložitejšie, načrtáva všeobecnejšiu víziu do roku 2050.

V roku 2015, počas COP 21 (Parížska klimatická konferencia, známa ako 21.konferencia zmluvných strán), boli zrevidované ciele, ktoré majú byť splnené do roku 2030, a vedúci predstavitelia členských spoločností UIC boli vyzvaní, aby sa zaviazali k politike šetrnej voči klíme a aby v tomto ohľade informovali UIC. Viac informácií je k dispozícii na sídle tohto webu UIC. (4) Príslušné údaje sa zbierajú pravidelne od roku 2007 a sú uložené na <http://www.CO2data.org>. Tento nástroj tiež poskytuje údaje do ekologických kalkulatoroch „Ecopassenger“ (2) a „EcoTransit“ (3), ktoré každoročne vyvíja UIC.

Zhromaždené údaje tiež uľahčili spoluprácu s IEA (International Energy Agency), pričom UIC (International union of railways) poskytuje údaje zdola nahor zo železničného sektora, ktoré slúžia ako podklad pre model mobility IEA. Tieto údaje slúžia na rôzne analýzy a prehľady spotreby energie a emisií CO₂ v [Príručke železníc](#) (1). Metodika použitá na zhromažďovanie údajov železničných operátorov je opísaná v dokumente Metodické pravidlá UIC ESRS – Metodika a politika.

V roku 2019 toto spoločné úsilie viedlo k vytvoreniu správy, ktorá ilustruje vyhliadky scenára zdieľania modálnej dopravy „bežne ako obvykle“ a porovnáva ho s alternatívnym scenárom so zvýšeným využívaním železníc v rámci modálneho podielu s názvom „Budúcnosť železnice.“ V roku 2019 sa členovia siete pre energetiku a CO₂ dohodli na premene vízie uhlíkovej neutrality do roku 2050 na reálne ciele. Dohodli sa tiež na zmene základnej línie emisných cieľov z roku 1990 na rok 2005, čím sa zintenzívnilo úsilie potrebné na dosiahnutie nových cieľov do roku 2030.

Medzinárodná energetická agentúra (IEA) a UIC spolupracujú na vytváraní synergii zhromažďovaním informácií pre databázy zamerané na železničný sektor s cieľom podporiť rozvojový rámec IEA pre dopravné trendy súvisiace s energiou. Táto spolupráca už priniesla významné výsledky:

- Železničné príručky poskytujúce rozsiahly celosvetový štatistický prehľad o energetickej účinnosti a emisiách v železničnom sektore v porovnaní s inými druhmi dopravy;

- správa „Budúcnosť železníc“, ktorá hodnotí stav železníc na celom svete a ilustruje, ako by mohla vyzerat' budúcnosť v kontexte „scenáru vysokých železníc“;
- Správa „ [Tracking Clean Energy Progress \(6\)](#)“, ktorá hodnotí pokrok každého druhu dopravy smerom k dekarbonizácii.

Tento článok vznikol vďaka podpore projektu KEGA č.057ŽU-4/2021: Inovatívne prístupy v systéme výučby logistiky so zameraním na vytváranie logistických sietí v podmienkach pandémie.

Záver:

Vzhľadom na tieto aktivity v oblasti zlepšenia uhlíkovej stopy sú prijímané aj nariadenia v rámci legislatívneho procesu v EÚ. Európska komisia pripravuje 30. marca predložiť návrh o zelených pohľadávkach, ktorý prinúti spoločnosti podložiť svoje environmentálne tvrdenia pomocou celoeurópskej metodiky, ktorá sa vytvára už takmer desať rokov. V súčasnosti sa v EÚ používa viac ako 200 aktívnych environmentálnych značiek – každá z nich sa spolieha na iné merania a metodiky. Veľká časť diskusií sa sústreďuje na metodiku Product Environmental Footprint (PEF), ktorú chce Európska komisia postupne rozšíriť na širšiu škálu produktov. Metodika PEF má za cieľ vypočítať vplyv produktu na životné prostredie počas jeho životnosti. Niekoľko z nich bolo vyvinutých pre rôzne skupiny produktov, ako sú textil, potraviny alebo obaly.

Tento článok vznikol vďaka podpore projektu KEGA č.057ŽU-4/2021: Inovatívne prístupy v systéme výučby logistiky so zameraním na vytváranie logistických sietí v podmienkach pandémie.

Literatúra a odkazy na zdroje údajov:

- (1) https://uic-org.translate.google.com/sustainability/energy-efficiency-and-co2-emissions/uic-iea-railway-handbook?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=sk&_x_tr_hl=en
- (2) http://www.ecopassenger.org/bin/help.exe/en?L=vs_uic&tpl=suggestpage
- (3) <https://www.ecotransit.org/en/emissioncalculator/>
- (4) <https://uic.org/pledge-commitments-of-uic-members>
- (5) <https://shop.uic.org/en/moving-towards-sustainable-mobility-a-strategy-for-2030-and-beyond-for-the-european-railway-sector>
- (6) https://www-iea-org.translate.google.com/topics/tracking-clean-energy-progress?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=sk&_x_tr_hl=en
- (7) https://www-iea-org.translate.google.com/reports/transport?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=sk&_x_tr_hl=en
- (8) Chiriatti, M.: Transport Intelligence,4, august 2022
- (9) <https://www.ifrs.org/groups/international-sustainability-standards-board/>
- (10) <https://www.weforum.org/agenda/2021/10/57-organizations-release-open-letter-for-eu-to-act-on-esg/>

Prof. Ing. Jozef Majerčák, PhD.
 Žilinská univerzita v Žiline
 Fakulta PEDAS
 Katedra železničnej dopravy
 +421 41 513 3410,
 jozef.majercak@fpedas.uniza.sk