

Voorgenomen regelgeving en binnenvaart



Expertise- en
InnovatieCentrum
Binnenvaart

EICB



Wat komt er op de binnenvaart af?

- a. Nieuwe Europe regels "Taxonomie"
- b. Duurzaamheids rapportage van bedrijven in Europa (CSRD)
- c. Klimaatbrief begroting voorjaar 2023: normeren en beprijzen

Beleidskader



**Klimaatpakket
voorjaarsbesluitvorming
2023**



Aanpak Stikstof



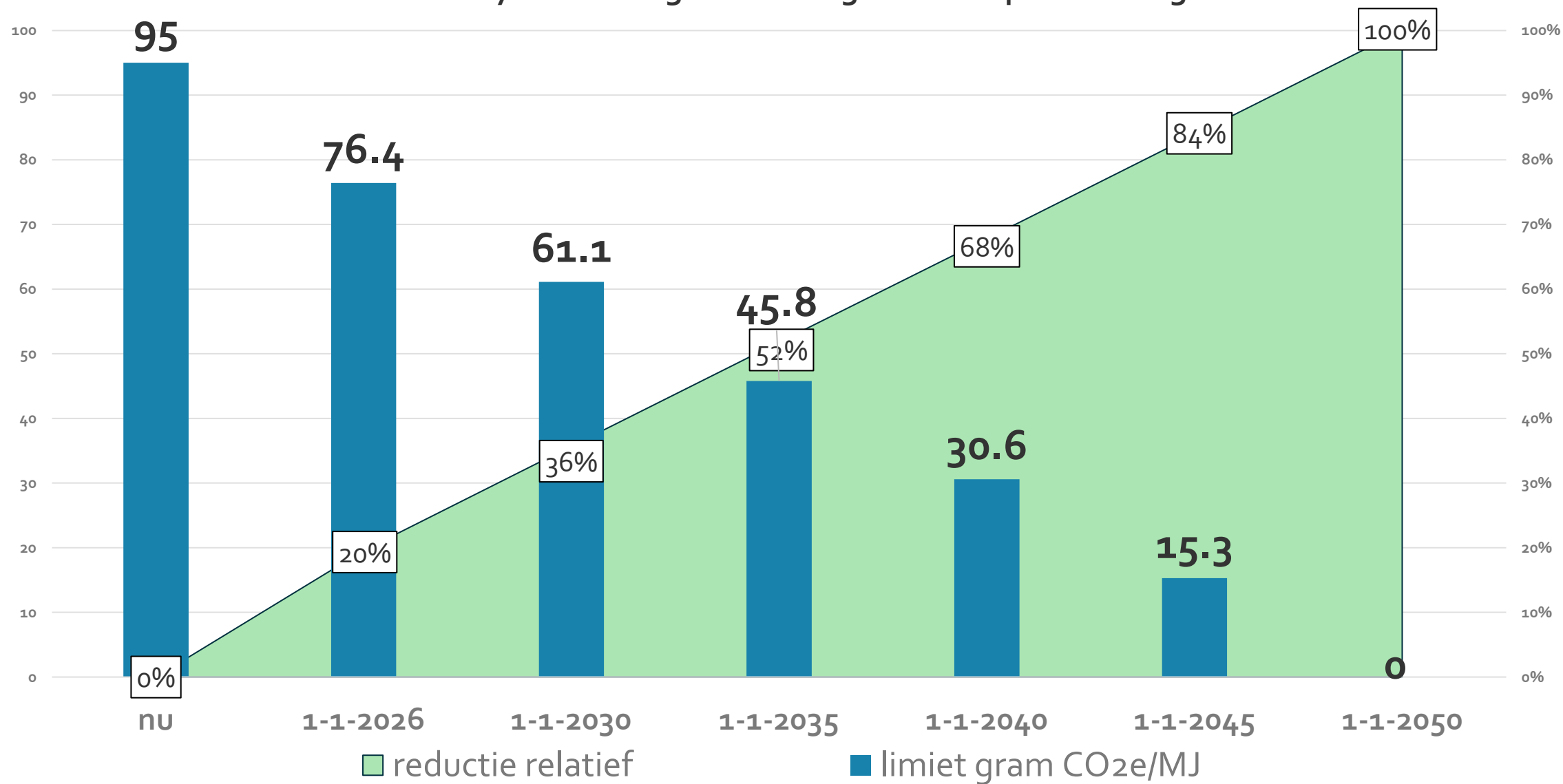
NAIADES III



Taxonomie

- EU regels bepalen het antwoord op de vraag:
Wanneer is een activiteit of investering “groen” en “duurzaam”?
- Zero-emissie tailpipe: batterij elektrische en/of waterstof elektrische aandrijving
- En in herziening Taxonomie criteria een aanvullende mogelijkheid indien zero-emissie tailpipe technologisch en economisch niet haalbaar is. Dan volstaat ook een ketenbenadering gericht op te gebruiken energie (gram CO₂e/MJ), i.c.m. Stage V emissie niveau NO_x, fijnstof

Taxonomy criterium: gemiddelde gram CO₂e per MJ energie





Taxonomie

Retrofit: Minimaal 15% reductie energieverbruik

- *The retrofitting activity achieves one or more of the following:*
 - (a) reduces fuel consumption of the **inland passenger vessel** by at least 15 % expressed per unit of energy per complete journey (full passenger cruise), as demonstrated by a comparative calculation for the representative navigation areas (including representative load profiles and docking) in which the vessel is to operate or by means of the results of model tests or simulations;*
 - (b) reduces fuel consumption of the **inland freight vessel** by at least 15 % expressed per unit of energy per tonne kilometre, as demonstrated by a comparative calculation for the representative navigation areas (including representative load profiles) in which the vessel is to operate or by means of the results of model tests or simulations.';*



CSRD

- De Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) is de nieuwe EU-richtlijn die de rapportage van **Environmental, Social en Governance (ESG)** bedrijfsinformatie dwingend regelt voor grote, middelgrote en ook sommige kleine bedrijven in Europa.
- De CSRD is op 10 november 2022 door het Europees Parlement en op 28 november 2022 door de Raad van de Europese Unie aangenomen. De EU-lidstaten, waaronder Nederland, incorporeren de CSRD **in 2023 in hun nationale wetgeving**.
- De CSRD-eisen zullen van toepassing zijn op verslaglegging van de impact van bedrijfsvoering op milieu en maatschappij in 2024 (voor rapporten te publiceren in 2025). **CSRD volgt de Taxonomie criteria**. De CSRD vervangt de richtlijn voor niet-financiële rapportage (Non-Financial Reporting Directive; NFRD). De CSRD is zwaarder en breder dan de NFRD en raakt meer bedrijven.



CSRD

- Bedrijven die nu onder de NFRD vallen, moeten vanaf 2024 gaan voldoen aan de CSRD, dus voor rapportages die in 2025 worden gepubliceerd.
- NFRD-plichtige bedrijven zijn nu: beursgenoteerde vennootschappen, banken en verzekeraars
- De CSRD is vanaf 2025 (rapportage 2026) van toepassing op alle grote ondernemingen die voldoen aan ten minste twee van de volgende criteria:
 - meer dan EUR 40 miljoen aan netto-omzet
 - meer dan EUR 20 miljoen aan activa
 - meer dan 250 werknemers

CSRD

CROSS-CUTTING STANDARDS

ESRS 1 *General requirements*

ESRS 2 *General disclosures*

TOPICAL STANDARDS

Environment

ESRS E1
Climate change

ESRS E2
Pollution

ESRS E3
*Water and marine
resources*

ESRS E4
*Biodiversity and
ecosystems*

ESRS E5
*Resource use &
circular economy*

Social

ESRS S1
Own workforce

ESRS S2
*Workers in the
value chain*

ESRS S4
*Consumers and
end-users*

ESRS S3
*Affected
communities*

Governance

ESRS G1
*Business
conduct*



CSRD

- Dus ook grotere vervoerders, verladers en klanten moeten gaan rapporteren over duurzaamheid, ook voor het ingehuurde transport.
- Zowel klimaat (CO₂e) en luchtkwaliteit (NO_x en fijnstof)
- Ook sociale aspecten en kwaliteit van bestuur (governance)



CSRD – klimaat verandering

Het hoofdstuk over algemene verslaglegging (ESRS 2) vereist verslaglegging over:

- Integratie van duurzaamheidstrategieën in **prestatie- en stimuleringsregelingen**

Het hoofdstuk over klimaatverandering (ESRS E1) vereist dat bedrijven onder meer het volgende openbaar maken:

- Transitieplan voor beperking van klimaatverandering
- Materiële gevolgen, risico's en kansen en hun interactie met strategie en bedrijfsmodel(len)
- Processen om materiële klimaat gerelateerde effecten, risico's en kansen te identificeren en te beoordelen
- Beleid met betrekking tot beperking van en aanpassing aan klimaatverandering
- Acties en middelen met betrekking tot beleid inzake klimaatverandering
- Doelstellingen met betrekking tot mitigatie van en adaptatie aan klimaatverandering
- Energieverbruik en mix
- Bruto Scopes 1, 2, 3 en totale uitstoot van broeikasgassen
- Projecten voor de verwijdering en beperking van broeikasgassen, gefinancierd door middel van koolstofkredieten
- Interne koolstofbeprijzing
- Potentiële financiële effecten van materiële fysieke risico's, materiële transitierisico's en klimaatkansen



CSRD – vervuiling

Het hoofdstuk over Vervuiling (ESRS E2) vereist dat bedrijven onder meer het volgende openbaar maken:

- Beleid met betrekking tot vervuiling
- Acties en middelen in verband met verontreiniging
- Doelstellingen in verband met verontreiniging
- Hoeveelheid verontreiniging van **lucht**, water en bodem
- Inzicht in zeer zorgwekkende stoffen
- Potentiële financiële effecten van aan vervuiling gerelateerde effecten, risico's en kansen



CSRD

CSRD vereist rapportage van broeikasgasemissies (greenhouse gases, GHG) binnen de bereiken (scopes) 1, 2 en 3:

- Scope 1: CO₂-uitstoot door assets van de onderneming
- Scope 2: CO₂-uitstoot door ingekochte energie, verwarming, koeling
- Scope 3: CO₂-uitstoot door ingekochte of gehuurde goederen en diensten van leveranciers, zakelijke mobiliteit (stroomopwaarts); **distributie**, bewerking, gebruik en recycling of eindverwerking van verkochte producten (stroomafwaarts)

CSRD vereist dat de CO₂-uitstootvolumes in alle drie de Scopes snel en structureel omlaag gebracht worden.

Dataverzameling omtrent **Scope 3 is lastig te verzamelen en daarom de eerste drie jaar nog niet verplicht**. Van bedrijven wordt wel verwacht dat ze in die tijd hun dataverzameling in hun hele upstream en downstream waardeketen op poten zetten.

De ESRS (de uitvoeringsnorm van de CSRD) vereist dat bedrijven externe assurance krijgen voor hun rapportage om de kwaliteit van de gerapporteerde gegevens te waarborgen, net zoals geldt voor financiële rapportages. CSRD-assurance kan worden verleend door accountants of andere externe assurance-dienstverleners. In eerste instantie is slechts een beperkte mate van assurance vereist, om de CSRD snel te laten landen in het bedrijfsleven en van daaruit verder te ontwikkelen.



Extra pakket maatregelen dicht gat tot klimaatdoel 2030

Nieuwsbericht | 26-04-2023 | 15:56

Klimaat- en energieminister Jetten heeft vandaag namens het kabinet extra maatregelen aangekondigd om de klimaatdoelen in 2030 te halen. Met dit pakket maakt Nederland in een keer de benodigde inhaalslag, worden de lusten en lasten zo eerlijk mogelijk verdeeld en de groene economie van de toekomst versterkt. Van alle sectoren wordt een extra bijdrage gevraagd. De maatregelen zorgen voor een extra uitstootvermindering van circa 22 megaton, waarmee de doelstelling van 55%-60% minder CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990 naar verwachting gehaald wordt.



Extra klimaatmaatregelen

Grote tabel met maatregelen per sector om CO₂-reductie te behalen. Daarin voor Mobiliteit/binnenvaart:

- **M10: verplichting van gemiddeld label B in 2030.** Vormgeving wordt vastgesteld op basis van uitkomsten studie (conform toelichting fiche IBO-Klimaat nr M5)
- **M11: Beprijzing emissies onder het EU-ETS₂** (opt-in). Het kabinet zet in op zo breed mogelijke toepassing door alle brandstoffen onder het EU-handelssysteem voor brandstofgebruik (ETS₂) te brengen. Definitieve besluitvorming over de ETS₂ opt-in kan plaatsvinden zodra de uitvoeringsverordening hierover is gepubliceerd door de EU-commissie.
- **M12: Subsidie voor waterstof** in wegvervoer en **binnenvaart**



Extra klimaatmaatregelen – subsidie waterstof

Ontwerp Meerjarenprogramma Klimaatfonds:

- Subsidie voor waterstof in wegvervoer en binnenvaart (reservering van **€ 178 mln.**) (M12):
De maatregel betreft de toepassing van waterstof in wegtransport en binnenvaart als alternatief op compensatie van de raffinageroute SDE++. Voor deze maatregel wordt een reservering opgenomen van € 178 mln. in het MJP 2025.
Voorwaarde: middelen (€ 178 mln.) worden toegekend onder voorbehoud van een **ambitieuze uitwerking verplichting emissielabel binnenvaart en opt-in ETS2 voor de binnenvaart.**



Extra klimaatmaatregelen - verplicht label?

Fiche IBO-Klimaat nr M5:

- *"In 2021 is een emissielabel in het leven geroepen voor binnenvaartschepen. Het label heeft nog geen wettelijke basis en scheepseigenaren kunnen het vrijwillig aanvragen. Het label geeft de emissieprestatie van het schip weer voor broeikasgassen en milieuverontreinigende stoffen zoals stikstof.*
- *De maatregel behelst een wettelijke basis voor het label te creëren en stapsgewijs van binnenvaartschepen een specifiek label te vereisen in de categorie A t/m E, waarbij A staat voor klimaatneutraal en E voor het tegenovergestelde (milieuverontreinigende stoffen worden aangeduid met de cijfers 0 t/m 5).*
- *Dit betekent dat in eerste instantie alle scheepseigenaren verplicht worden een label aan te vragen. In tweede instantie kan van de scheepseigenaren stapsgewijs worden verlangd dat zij in een betere labelcategorie terechtkomen."*



Extra klimaatmaatregelen – verplicht label ?

- *"Normering is alleen kansrijk als dit gefaseerd gebeurt en wanneer rekening wordt gehouden met het type schip, het vaarprofiel, de ladingsoort en het type bedrijf dat het schip exploiteert (draagkracht)*
- *Voorafgaand aan het invoeren van strengere labelcategorieën zal een gedegen impact assessment plaatsvinden. Dit jaar zal een **onderzoek plaatsvinden** naar de wijze waarop normering in de binnenvaart kan worden uitgerold.*
- *Het is onhaalbaar om de hele binnenvaartvloot in één keer in een bepaalde labelcategorie te plaatsen. Dat is afhankelijk van o.a. het type schip, het vaarprofiel, de vervoerde lading en het type onderneming. Welke scheepscategorie een bepaald label (A of B) kan worden opgelegd in welke periode in de tijd, wordt dus dit jaar onderzocht."*



Extra klimaatmaatregelen – verplicht label ?

“Grofweg kan wel vast de volgende indicatie worden gegeven:

- Een deel van de vloot kan waarschijnlijk al per 2030 naar Ao (=klimaatneutraal en zero emissie), zoals schepen die omgebouwd worden om **volledig batterij-elektrisch te kunnen gaan** varen in het kader van het project Zero Emission Services (2^e ronde NGF). Het gaat daarbij in 2030 om **150 schepen**.;*
- Veelbelovende initiatieven om binnenvaart op waterstof. Indien daarvoor een bijdrage zou worden uitgetrokken uit het Klimaatfonds, zouden er tussen nu en 2030 **45 zero emissie schepen op waterstof** in de vaart kunnen komen. Hierna kan het aantal schepen zelfstandig verder groeien. Benodigde bijdrage van het Rijk voor de eerste schepen: 170 mln euro.*
- Het overige gedeelte van de vloot zou in theorie voor de CO₂-uitstoot per 2030 **in label B kunnen worden gezet**. De emissiereductie komt dan van 67% bijmenging van **hernieuwbare brandstof** (HVO en FAME) in traditionele verbrandingsmotoren. Dit brengt operationele kosten voor de schipper met zich mee die bestaan uit de meerprijs van HVO t.o.v. fossiele diesel.”*



Extra klimaatmaatregelen – verplicht label ?

“M.b.t. doelmatigheid/doeltreffendheid:

- Er zijn verschillende technieken mogelijk om de binnenvaart klimaatneutraal te maken, maar welke techniek het meest geschikt is, is volledig afhankelijk van het type schip, de lading en het vaarprofiel. Door te sturen op emissies via het label kan de **sector zelf de bijbehorende techniek kiezen**.*
- Over de doelmatigheid en de doeltreffendheid zal pas definitief een uitspraak kunnen worden gedaan als bovengenoemd **onderzoek** is afgerond. Naar verwachting is dit in Q4 2023.*
- De maatregel is **alleen kansrijk als de sector gelijktijdig financieel geholpen wordt met subsidies**. De investeringen die nodig zijn voor vergroening zijn voor de gemiddelde binnenvaartschipper niet op eigen kracht op te brengen.”*



Extra klimaatmaatregelen – ETS2 binnenvaart

- “De opt-in van het EU ETS plaatst alle fossiele brandstoffen onder een Europees emissieplafond. Het kan daarnaast de basis bieden voor een ambitieuzer nationaal emissieplafond. Gezamenlijk omvatten het ETS1 en ETS2 (vanaf 2027) circa 80% van de Nederlandse broeikasgasemissies.
- De sectoren die op EU-niveau nog buiten scope vallen zijn de overige industrie (onder andere afval en non CO₂), overige mobiliteit (**onder andere binnenvaart** en mobiele werktuigen), en land- en tuinbouw. Beide systemen bevatten echter ook een opt-in mogelijkheid om nationaal aanvullende sectoren toe te voegen. **In het pakket wordt voorgesteld dat Nederland hiervan gebruikmaakt.** Gezien de opt-in een EU-brede mogelijkheid is, zou het verstandig zijn om met buurlanden in gesprek te gaan om gezamenlijk een opt-in te kiezen, om ook een Europees gelijk spelveld te creëren t.a.v. CO₂-beprijzing. Het geeft burgers en bedrijven duidelijkheid over het lange-termijn reductiepad omdat het EU ETS een dalend Europees uitstootplafond biedt richting klimaatneutraliteit. **Daarnaast blijft aanvullend beleid nodig.** Dit komt doordat borging van de klimaatdoelen enkel via een prijsprikkel onvoldoende is, omdat niet alle burgers en bedrijven voldoende tijdig of economisch rationeel reageren op prijsontwikkelingen. Als reductie achterblijft ten opzichte van het doel, kan de prijs van uitstootrechten dan sterk oplopen. Aanvullend beleid kan sturing bieden en dit voorkomen.”

Dank voor uw aandacht!

Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart
Vasteland 78
3011 BN Rotterdam
Tel. 010 – 7 98 98 30

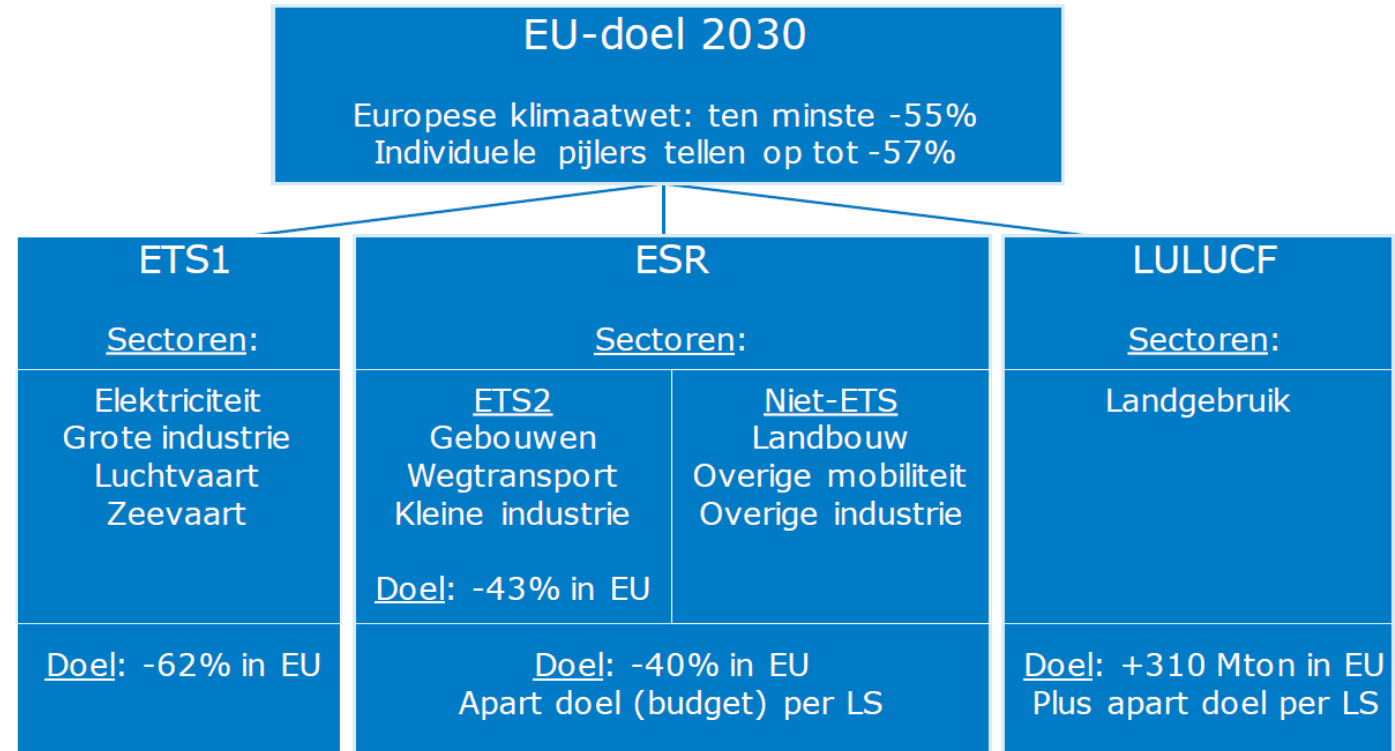
Contactpersonen:

Martin Quispel, Khalid Tachi
m.quispel@eicb.nl, k.tachi@eicb.nl

© 2023 EICB

Extra klimaatmaatregelen – ETS

- > In de EU wordt het klimaatdoel geborgd met 3 'pijlers' voor verschillende sectoren:
 - ESR en LULUCF kennen bindende doelen op *nationaal niveau*.
 - ETS stelt alleen bindende doelen op *Europees niveau*.
 - ETS1 wordt in EU verband gezien als zeer succesvol: reeds 43% reductie bereikt sinds introductie in 2005.
 - ETS2 stelt een EU-doel aan een (groot) deel van de ESR emissies en ondersteunt lidstaten bij het halen van hun nationale ESR doelen.





Extra klimaatmaatregelen – ETS₂

- Een nieuwe 'aparte' CO₂-markt voor gebouwde omgeving en transport.
- ETS₂ omhelst een Europees emissiereductiedoel (-43 % t.o.v. 2005 voor gebouwde omgeving en transport en geeft een instrument (cap-and-trade).
- Brandstofleveranciers moeten vanaf 2027 ETS-rechten afdragen voor de CO₂-uitstoot waar zij verantwoordelijk voor zijn.
- Deze moeten ze kopen op een veiling, want ETS₂ start niet met gratis rechten (i.t.t. ETS₁)
- Leveranciers zullen de prijs van de ETS-rechten doorberekenen aan de eindverbruiker (aan de pomp).
- Door de prijsprikkel worden eindverbruikers aangemoedigd om minder CO₂-intensieve brandstoffen te gebruiken.