



Aan Staatssecretaris
Cc: Minister

nota

BNC-fiche Verordening voor het bepalen van
broeikasgasemissies van transport-dienstverleningen
(CountEmissions EU)

TER BESLISSING

Datum

28 augustus 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/241796

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir.Internationaal
Verduurzaming in Logistiek

Beslistermijn

01 september 2023

Bijlage(n)

1

Aanleiding

Op 11 juli 2023 publiceerde de Europese Commissie een voorstel voor een verordening voor het bepalen van broeikasgasemissies (voorts afgekort: CO₂-emissies⁵) van transport-dienstverleningen. Op 6 september wordt het BNC-fiche over dit voorstel behandeld in het interdepartementale BNC-overleg.

Met deze nota leg ik het conceptfiche aan u voor.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u akkoord te gaan met de inhoud van dit BNC-fiche.

Kernpunten

- Dit voorstel stelt een geharmoniseerd raamwerk voor waarmee bedrijven op een betrouwbare en vergelijkbare manier de CO₂-emissies van hun vervoersdiensten kunnen berekenen en monitoren.
- Hiermee wil de Commissie vervoerders in staat stellen om de CO₂-uitstoot van hun diensten goed te presenteren ten opzichte van elkaar, en consumenten in staat stellen om weloverwogen keuzes te maken voor transport. De Commissie wil zo innovatie en gedragsverandering op het gebied van duurzaamheid in de sector stimuleren.
- De verordening stelt de rapportage over CO₂-emissies niet verplicht, maar als vervoerders ervoor kiezen te rapporteren over hun CO₂-emissies, dan zijn ze verplicht gebruik te maken van het voorgestelde raamwerk.
- Verder zijn vervoerders verplicht het voorgestelde raamwerk te gebruiken als zij op grond van andere EU-maatregelen gebonden zijn om informatie te verstrekken over hun CO₂-emissies of indien bedrijven door overheden (bijv. in een vergunning) of door andere bedrijven (bijv. contractuele afspraken) verplicht zijn om inzicht te geven over hun emissies.
- Het voorgestelde raamwerk is gebaseerd op de recent gepubliceerde, internationaal erkende norm 'Broeikasgassenkwantificering en rapportage van broeikasgasemissies afkomstig van activiteiten in de transportketen' (EN ISO norm 14083:2023). Deze norm bestaat uit gemeenschappelijke regels en emissieberekeningen voor transporteurs, en kan de CO₂-emissies van meerdere modaliteiten in één transportketen berekenen. Omdat deze standaard wereldwijd wordt erkend, kan deze worden gebruikt om gegevens voor internationale transportketens te genereren, waardoor de mogelijkheid ontstaat voor wereldwijde afstemming.

- Voor de rapportage van de CO₂-uitstoot is het bedrijven toegestaan externe rekentools te gebruiken, op voorwaarde dat deze formeel gecertificeerd zijn. Voor grote bedrijven geldt een verificatieverplichting om aan te tonen dat de boekhouding en de berekeningen volgens het voorgeschreven raamwerk plaatsvinden. Om de regeldruk voor kleine bedrijven te verlagen is het mkb vrijgesteld van de verificatieplicht.
- Het kabinet is in algemene zin positief over het voorstel. Het kabinet ziet de nut en de noodzaak in van een geharmoniseerd en gestandaardiseerd raamwerk waarmee vervoerders hun CO₂-emissies kunnen berekenen. Het door de Commissie voorgestelde raamwerk draagt bij aan meer transparantie, vergelijkbaarheid en betrouwbaarheid in de gerapporteerde resultaten van vervoerders.
- Het voorstel sluit goed aan op Nederlands beleid. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat er een normstellende regeling komt om de "negatieve effecten van werk-gerelateerd verkeer, goederenvervoer en eigen wagenparken terug te dringen". Verder is afgesproken dat de transportsector het initiatief neemt voor een geïntegreerde sectorale aanpak, waarin duurzame oplossingen met (aantoonbaar) minder uitstoot worden ontwikkeld en geïmplementeerd voor diverse logistieke ketens.
- In de voorjaarsbesluitvorming 2023 heeft het kabinet aanvullend beleid aangekondigd om de CO₂-prestaties in het goederenvervoer te verbeteren. Hiervoor maakt het kabinet prestatieafspraken met de transportsector over het terugdringen van CO₂-emissies, met als eindpunt de invoering van een wettelijke norm voor CO₂-prestaties.
- Het kabinet is tevreden met de beleidskeuze voor een decentrale en quasi-vrijwillige aanpak. Deze beleidskeuze legt geen algemene verplichting op aan bedrijven om hun CO₂-emissies te rapporteren. Verder besteedt het voorstel de nodige aandacht voor beperking van de administratieve lasten van kleine mkb-bedrijven.

Datum

28 augustus 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/241796

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Internationaal
Verduurzaming in Logistiek

Aan

Minister en/of Staatssecretaris

Bijlage(n)

1

Krachtenveld

- Belanghebbenden in de EU zijn op verschillende wijzen geraadpleegd: De Commissie heeft publiek toegankelijke stakeholderconsultaties, interviews, expertsessies en een stakeholderworkshop georganiseerd. De consultatie door de Commissie op het concept laten een brede steun zien. De Europese consumentenbond BEUC en de Europese wegtransportsector IRU, en grote bedrijven als IKEA, Neste, Volvo, Decathlon en Rolls-Royce reageerden positief.
- In Nederland hebben de volgende belanghebbende partijen gereageerd op de aankondiging van dit initiatief: Connekt, Smart Freight Center, BigMile, TNO, Topsector Logistiek, SkyNRG. De reactie van deze partijen laten over het algemeen een brede steun zien. De vervoerssector in Nederland heeft een duidelijke bijdrage gehad in de realisatie van de ISO-norm 14083:2023. Dat betekent dat er veel draagvlak is voor deze norm. De al opgedane kennis over het toepassen van de norm in de praktijk geeft het Nederlandse bedrijfsleven een concurrentievoorsprong, zowel voor de sector zelf als voor de dienstverleners die externe rekentools en adviesdiensten aanbieden.
- Verder komt uit de raadplegingsactiviteiten het beeld naar voren dat een geharmoniseerd raamwerk nodig is om de transport-gerelateerde CO₂-emissies van bedrijven met elkaar te kunnen vergelijken. De belanghebbenden zijn zich ervan bewust dat informatie over de CO₂-uitstoot van transport belangrijk is voor het concurrentievermogen (en/of om

investeringen aan te trekken). Bedrijven investeren daarom al in rekensystemen om hun CO₂-uitstoot vast te stellen en deze te communiceren. Een geharmoniseerd meet- en rekenraamwerk, zoals het voorstel bevat, wordt door bedrijven beschouwd als een manier om eigen specifieke duurzaamheidsdoelstellingen te formuleren, de voortgang daarop te monitoren, en daarop via het bedrijfsbeleid te sturen.

Datum

28 augustus 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/241796

Opgesteld door

Bestuurskern

Dir. Internationaal

Verduurzaming in Logistiek

Aan

Minister en/of Staatssecretaris

Bijlage(n)

1

Toelichting*Afstemming*

- Het fiche is binnen IenW afgestemd met DI, DGLM, DGMo, HBJZ en FIB.
- Het fiche is interdepartementaal afgestemd met BZ, FIN.
- Het fiche is ook afgestemd met de IPO, RVO, RWS en Connekt.
- Formele interdepartementale afstemming vindt nu plaats via de BNC en de CoCo.

Het is denkbaar dat het fiche aan de hand van bespreking in de BNC en/of de CoCo nog op enkele punten wijzigt. Inhoudelijke wijzigingen worden niet verwacht gezien de uitvoerige afstemming, maar indien dit de inhoud raakt, zal dit aan u worden voorgelegd voorafgaand aan de bespreking in de Ministerraad.

Financiële/juridische overwegingen

De financiële consequenties voor de EU, nationale overheden en bedrijven en burgers is door de Commissie in kaart gebracht in de impact assessment die bij het voorstel is gepubliceerd. De financiële consequenties zijn over het algemeen gering.

- Financiële consequenties EU-begroting: EUR 6,9 miljoen in de periode van 2025 tot 2050 + 1 FTE
- Administratieve kosten voor het Europese Milieuagentschap: EUR 3,9 miljoen eenmalig.
- Financiële consequenties voor de Rijksoverheid (voor de raad van accreditatie en het centrale bureau voor statistiek): EUR 10.000
- Financiële consequenties voor bedrijven: jaarlijks tussen 684 en 1.367 euro voor het mkb en tussen 3.281 en 3.828 euro voor grote bedrijven (prijspeil 2022). Voor alle bedrijven in de EU betekent dit een kostenpost van EUR 1,5 miljard. Hier tegenover staat een kostenbesparing voor bedrijven van EUR 3,9 miljard, voornamelijk door bespaarde brandstofkosten. Netto betekent dat een positief effect voor de bedrijven binnen de EU van EUR 2,4 miljard.
- Maatschappelijke kosten/baten: Het voorstel levert binnen de EU een maatschappelijke winst op van 674 miljoen euro door verminderde CO₂-uitstoot, van 163,5 miljoen euro door verminderde luchtvervuiling, en van 645 miljoen door verbeterde verkeersveiligheid. Dit zijn opgetelde bedragen over de periode 2025-2050.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
------------	------	------------

1	BNC-fiche Verordening voor het bepalen van broeikasgasemissies van transport-dienstverleningen (CountEmissions EU)	De BNC-fiche is een kabinetsappreciatie van het Commissievoorstel.
---	--	--

Datum

28 augustus 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/241796

Opgesteld door

Bestuurskern

Dir. Internationaal

Verduurzaming in Logistiek

Aan

Minister en/of Staatssecretaris

Bijlage(n)

1