



VERGROENING TRANSPORT: VAN OPTIE NAAR NOODZAKELIJK

Het transport scoort op duurzaamheidsvlak bepaald niet goed. De uitstootcijfers zijn hoog, net als het aan het vervoer gerelateerde afval. Vergroening is dan ook hard nodig. Daar zijn verschillende mogelijkheden toe; operationeel maar ook juridisch. Het goede nieuws is dat de vraag naar groen(er) vervoer snel toeneemt. Door hogere volumes dalen ook de kosten. Van noodzakelijk kwaad wordt vergroening meer en meer een noodzakelijk goed. De juridische aspecten, waaronder de verdeling van kosten in en buiten de keten, kunnen een belangrijke bijdrage leveren. In alle gevallen is van belang om de feitelijke werkelijkheid juridisch goed te begeleiden.

Op klimaatgebied is urgente actie noodzakelijk, ook in het transport.

Noodzaak tot vergroening

Internationale wetenschappers wijzen de transportsector aan als een van de grote vervuilers. Zoals het Internationaal Energieagentschap op zijn website schrijft:

Transport has the highest reliance on fossil fuels of any sector and accounts for 37% of CO2 emissions from end-use sectors.

De verschillende nationale en internationale regelgevers slaan daarop aan en stellen bindende normen vast, die vaak per vervoersmodaliteit verschillen. Bovendien benoemen steeds meer rapporten en nieuwsberichten de risico's van klimaatverandering voor het transport. Enerzijds gaat het daarbij om fysieke schade aan de vervoerde goederen - de

Vergroening is in het transport veranderd van een optie in een noodzaak

hoeveelheid door extreem weer overboord geslagen containers is volgens de World Shipping Council het afgelopen jaar bijvoorbeeld exponentieel toegenomen - en aan de infrastructuur, zoals spoorverzekingen en overstromde wegen. Anderzijds resulteren extreme(re) weersomstandigheden als gevolg van de klimaatverandering ook in een disruptie van het vervoer, met annuleringen en vertraging tot gevolg. Risico's die, in ieder geval voorsnog, slecht verzekeraar zijn. Ook op commercieel vlak dringen verladers en grote(re) vervoerders aan op schoner transport en strengere normen. Voorbeelden van gezamenlijke initiatieven zijn *Cargo Owners for Zero Emission Vessels (coZEV)* en de *Call to Action for Shipping Decarbonization*.

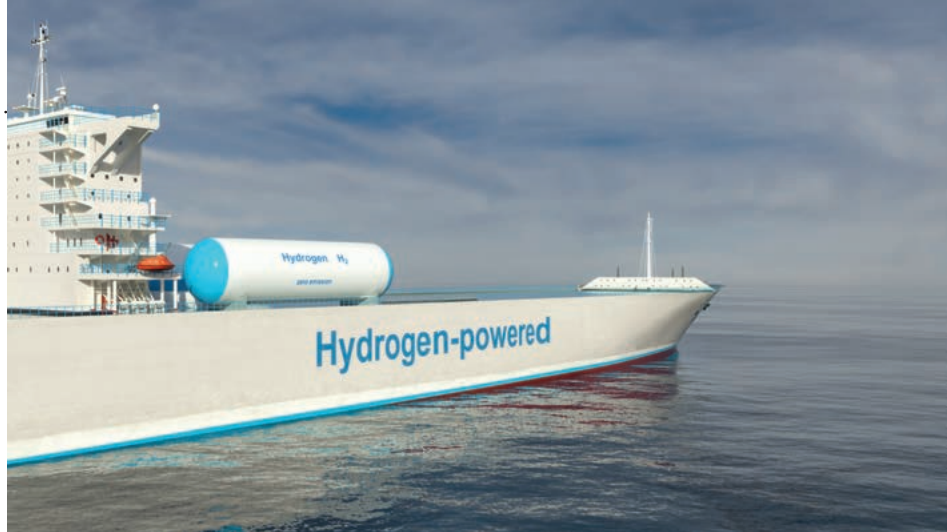
Kortom, vergroening is in het transport van een optie veranderd in een noodzaak. Van noodzakelijk kwaad verwordt het meer en meer tot een noodzakelijk goed. Zowel voor de planeet als voor de business case. Steeds meer onderzoeken laten zien »

dat om op termijn rendabel te blijven, omarming van de duurzaamheidsbeginselen essentieel is. Van belang daarbij is dat ook is gebleken dat de kosten van klimaatverandering zonder tijdige en voldoende maatregelen een veelvoud zullen bedragen van de kosten die nodig zijn om klimaatneutraal te worden.

Aanpassing en adaptatie

Vergroening vergt veel van de marktpartijen op operationeel vlak. Voor zover de vervoersmiddelen (vervoersmodaliteiten) zelf niet moeten worden veranderd (*modal shift*), zal de inzet en/of de gebruikte brandstof mogelijk moeten worden aangepast (anders rijden/varen), al dan niet door een andere aandrijvingsvorm. De tijd van voorzichtige stappen is voorbij; de urgentie is inmiddels dermate groot dat alle mogelijkheden – zoveel mogelijk tegelijkertijd – benut moeten worden. Dat heeft vanzelfsprekend grote gevolgen voor de operationele processen. Een elektrische truck is niet zo snel geladen als een dieselwagen en kan niet bij ieder tankstation terecht. Een verplaatsing van de weg naar het water brengt eveneens uitdagingen met zich. Niet langer in de file op de snelweg, maar mogelijk wel vertraging door een lage waterstand en noodzaak tot aanvullend *last mile*-vervoer. Langzamer varen leidt tot een lagere uitstoot, maar mogelijk ook tot een latere aankomst. Allemaal aspecten die operationeel gemanaged moeten worden.

Daarnaast kan de prijs van vervoer veranderen, al dan niet onder invloed van op basis van *polluter pays*-regelgeving ingevoerde belastingen of emissierechten. Ondanks de nu al hoge olieprijs is de verwachting dat de prijs van ‘conventioneel vervoer’ (op diesel) alleen maar verder zal gaan stijgen als ook de prijs van vervuiling doorberekend zal worden. Europese brandstofleveranciers zijn al verplicht om jaarlijks een minimumpercentage (duurdere) biobrandstof te leveren. De scheepvaart en het wegvervoer zullen in de komende jaren in ieder geval in Europa emissierechten moeten gaan betalen. De reikwijdte van emissierechten in de luchtvaart wordt internationaal steeds verder uitgebreid. Ook komen er steeds meer strengere



productie-eisen voor vervoersmiddelen en verplichtingen tot onder meer het gebruik van walstroom en het bijmengen van *Sustainable Aviation Fuel* (SAF).

Vergroening vindt bovendien plaats op het gebied van financiering. Banken en verzekeraars zijn meer en meer verplicht – al dan niet door vrijwillige deelname – de belasting van het klimaat mee te nemen in hun beslissingen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de Europese Taxonomie Verordening en de *Poseidon Principles* (*for Marine Insurance*).

Naast operationele en financiële aanpassing aan de nieuwe werkelijkheid is ook op juridisch gebied adaptatie noodzakelijk.

Aansprakelijkheidsrisico's beperken

Het aansprakelijkheidsrisico als gevolg van duurzaamheidseisen wordt steeds reëler. Marktpartijen moeten voldoen aan een toenemende hoeveelheid publiekrechtelijke (deels overlappende) regelgeving afkomstig van verschillende regelgevers. Naast de VN, de EU en nationale regelgevers, spelen in het transport ook de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) voor de internationale scheepvaart respectievelijk luchtvaart een belangrijke rol. Voor het vervoer lopen de maatregelen uiteen van eisen aan de (productie van) vervoersmiddelen en uitstootnormen, tot beprijzing van het transport. Gelet op het niet zelden internationale karakter van het vervoer is er een sterke voorkeur voor wereldwijd uniforme regels om verplaatsing van uitstoot en prijsconcurrentie te voorkomen. Die zijn echter door uiteenlopende belangen niet makkelijk realiseerbaar. Tegen

die achtergrond werkt bijvoorbeeld de EU aan de invoer van beprijzing van de scheepvaart en het wegvervoer door middel van een ETS (*Emission Trade System*) én aan beprijzing van buitenlandse, vervuilerende producten (*carbon border adjustment mechanism*).

Publiekrechtelijk wordt naleving van milieuvorschriften gehandhaafd, zowel bestuursrechtelijk als strafrechtelijk. Voldoende kennis van de gestelde normen en voorschriften

is noodzakelijk om aan de regelgeving te kunnen voldoen en boetes en/of zwaardere sancties te voorkomen.

Om op termijn rendabel te blijven, is omarming van de duurzaamheidsbeginselen essentieel

Daarbij is kennis vereist om aanvullende kosten tijdig te kunnen doorbelasten. Contracten zullen aan de publiekrechtelijke regelgeving moeten worden aangepast. De verdeling van risico's en kosten zal moeten worden geadresseerd en waar mogelijk moeten worden afgedicht, hetzij contractueel, hetzij anderszins, al dan niet (deels) door een verzekering.

Ook de kans op privaatrechtelijke aansprakelijkheid neemt toe. In de Nederlandse rechtspraak is in 2021 op een civielrechtelijke vordering van onder meer Milieudefensie geoordeeld dat olie- en gasmaatschappij Shell verplicht is verdergaande klimaatmaatregelen te treffen. Ook in andere jurisdicties zijn dergelijke privaatrechtelijke acties tegen private partijen gestart. De verwachting is dat belangenorganisaties zullen proberen om meer bedrijven met een hoge uitstoot door middel van juridische procedures te dwingen hun beleid te wijzigen; en niet alleen be-

drijven werkzaam in de energiesector en/of in Nederland. In Duitsland betreft het onder meer acties tegen autoproducenten, die weigeren om in 2030 te stoppen met de productie van wagens voorzien van een fossiele aandrijving.

Niet uitgesloten is dat belangengroepen op een gegeven moment ook juridische actie zullen nemen tegen grote(re) spelers in de transportsector. Zeker nu de cijfers achterblijven vergeleken bij andere branches. Bij brief van 13 januari 2022 heeft Milieudefensie 29 Nederlandse ondernemingen, waaronder diverse partijen betrokken bij de transportsector, aangeschreven met het verzoek een klimaatplan te presenteren. Bij gebrek aan voldoende opvolging zijn verdere acties aangekondigd. Uit de internationale rechtspraak blijkt dat bestuurders eveneens risico lopen persoonlijk te worden gedagvaard als hun bedrijf hetzij onvoldoende doet op klimaatgebied, hetzij zich niet aan publiekrechtelijke normen houdt.

Naar verwachting zal de klimaatgerelateerde rechtspraak met voortschrijdende normstellingen en achterblijvende emissiereducties alleen maar toenemen. Aannemelijk is dat er naast procedures over uitstootvermindering meer schadeveroorzakende incidenten zullen zijn als gevolg van extreme weersom-

In een zich vergroenende markt kunnen juridische procedures resulteren in (aanzienlijke) reputatieschade

standigheden, net als disputen over kosten gemaakt om schade door die weersomstandigheden te vermijden en/of te beperken. Vervoersmiddelen zullen moeten worden aangepast aan extremer weer, hetgeen zal resulteren in kosten en vorderingen met betrekking tot de vraag wie die zal moeten dragen (producent, vervoerder, dan wel exploitant); zeker in contracten die voor langere termijn zijn aangegaan. Bovendien kan in een zich verduurzamende sector het uitdragen van vergroening vanuit marketingperspectief nuttig zijn. Een aansprakelijkheidsrisico bestaat evenwel voor partijen die loze vergroeningsbeloften doen. Belangenorganisaties weten de rechter te vinden om dergelijke uitlatingen te toetsen en 'greenwashing' tegen te gaan. Ook op dat vlak is aandacht voor het juridische speelveld raadzaam.

Een juridische procedure leidt naast aanzienlijke kosten en een onzekere uitkomst ook tot media-aandacht. In een zich vergroenende markt kunnen dergelijke aanspraken resulteren in (aanzienlijke) reputatieschade.

Kansen vergroening

Naast het voorkomen van (aansprakelijkheids)risico's biedt vergroening ook nadrukkelijk kansen voor het transport. De circulaire economie en dan met name de *reverse logistics* kan leiden tot extra vervoersbewegingen. Ook op andere vlakken zijn er mogelijkheden, bijvoorbeeld door nieuwe diensten aan te bieden. Schepen kunnen ingezet worden voor het vervoer van CO₂ naar ondergrondse opslaglocaties. Hetzelfde geldt voor het transport van warmte, geïmporteerde waterstof en andere vormen van duurzame energie. Ook kan een kostenbesparing behaald worden door vergrote efficiëntie (zoals minder vervoer door *cargo bundling*) en/of door elektrificatie. Zeker vergeleken met de huidige olie- en gasprijzen en aanvullende beprijzing van vervuiling kan vervoeren met een elektrische aandrijving een financieel aantrekkelijker optie zijn.

Contractmanagement

Om te komen tot daadwerkelijke verduurzaming is samenwerking tussen partijen essentieel. Niet alleen tussen direct verbonden contractspartijen, maar ook binnen de keten en binnen

de branche in algemene zin. Partijen kunnen zowel hun eigen werkprocessen vergroenen, als die van ketenpartners en andere betrokken partijen. Samenwerking kan leiden tot het halen van groene doelstellingen, waarbij investeringen en kosten kunnen worden gedeeld. Bijvoorbeeld door het overeenkomen van rapportageverplichtingen, digitalisering of een andere wijze van vervoer (bijvoorbeeld over het water of met de trein in plaats van over de weg of door de lucht). Steeds meer verladers opteren voor de groenere optie. Naar verwachting zal dat aantal gaan toenemen met groeiende bewustwording over de klimaaturgentie enerzijds en het doorberekenen van de kosten van vervuiling in de prijs van conventioneel vervoer anderzijds. Zeker als de kostenstijging beperkt is (onderzoek heeft aangetoond dat de kosten van het duurzamer vervoeren van een paar Nike-schoenen ongeveer 8 tot 20 cent per paar is), zal het draagvlak voor de groenere optie vergroten. Van groot belang is de afspraken op juiste wijze vast te leggen, mede gelet op mededingingsrechtelijke aspecten.

Conclusie

De toekomst is groen(er), ook in het transport. De komende jaren zullen er grote stappen gezet gaan worden. In alle gevallen is het van belang om de feitelijke (operationele) werkelijkheid steeds juridisch goed te begeleiden. Aansprakelijkheid in algemene zin, zowel naar contractspartners als naar niet-contractueel verbonden derden, moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Het is dan ook verstandig voor marktpartijen na te denken over een klimaatbeleid in algemene zin en - meer specifiek - deugdelijke, toekomstbestendige contractuele afspraken te maken. Dus niet alleen 'rijden/varen/vliegen', maar ook 'schrijven'. ●

Dr. J. (Jolien) Kruit

De auteur is advocaat bij Van Traa Advocaten N.V. te Rotterdam. Zij is gespecialiseerd in het (maritieme) vervoerrecht. Over duurzaamheid in het transport publiceerde zij onder meer in het boek *Recht en Duurzaamheid* (red. A van Hoe en G. Croissant, Larcier 2022) en schreef zij samen met haar collega Marc van Maanen het preadvies *Sustainable Transport* (red. H.J. de Kluiver, Paris, 2021). Deze bijdrage is een uitgebreide en geüpdatete vorm van het eerder op jubel.be gepubliceerde blog.

