



## CBAM-wijzigingen: nieuwe kansen én risico's voor de verzekeringsector



Met de Europese Koolstofgrenscorrectie-verordening (CBAM) wil de Europese Unie de uitstoot van CO<sub>2</sub> wereldwijd terugdringen. De aanpassingen aan deze verordening die per 1 januari 2026 ingaan, hebben grote gevolgen voor bedrijven die goederen importeren in de EU. Pippa Minke is advocaat bij Van Traa Advocaten en gespecialiseerd in internationale handel en transport. Zij legt uit wat de wijzigingen in de CBAM betekenen voor de transport- en verzekeringssector. ✍ Martin Veldhuizen

### Kun je uitleggen wat de CBAM precies is?

"De Europese Unie heeft zich ten doel gesteld de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met 55% terug te brengen ten opzichte van 1990. De CBAM moet voorkomen dat bedrijven hun productie verplaatsen naar landen buiten de EU om strenge milieuregels te ontwijken. Dat noemen we koolstoflekkage. De CBAM verplicht importeurs van onder andere staal, ijzer, aluminium en meststoffen om te rapporteren hoeveel CO<sub>2</sub> er is uitgestoten bij de productie van die goederen."

### Waarom is dit relevant voor de transportsector?

"Transportbedrijven hebben vaak een centrale rol bij het importeren van CBAM-goederen. Zij kunnen producenten van buiten de EU vertegenwoordigen en zijn soms zelf importeur. Het grote risico zit in de informatievoorziening: je moet als importeur weten hoeveel CO<sub>2</sub> bij de productie is uitgestoten. Producenten of handelaren leveren die informatie niet altijd volledig of correct aan. Dat betekent dat transportbedrijven die optreden als importeur onder de CBAM of als indirect douanevertegenwoordiger CBAM-activiteiten uitvoeren, zich contractueel goed moeten indekken om niet met boetes of naheffingen te worden geconfronteerd."

### Wat verandert er op 1 januari 2026?

"Tot eind 2025 zitten we in de transitiefase: importeurs rapporteren per kwartaal hoeveel CO<sub>2</sub> er bij de productie van de geïmporteerde goederen is uitgestoten. Vanaf 2026 moeten ze dat jaarlijks doen en voor het importeren van die goederen betalen via certificaten: één certificaat per ton CO<sub>2</sub>. De certificaten moeten tijdens het kalenderjaar worden aangeschaft en in ieder geval voor de deadline in het volgende kalenderjaar worden ingeleverd."

De verplichtingen gelden voor importen vanaf 50 ton CBAM-goederen per jaar. Bedrijven moeten dus nu al nadenken over hoe ze dit gaan verwerken in hun boekhouding en op welke manier ze de kosten van die certificaten gaan doorbelasten

bij hun contractspartijen. Het is ook raadzaam om contracten en algemene voorwaarden hierop te controleren en eventueel aan te passen."

### Welke risico's lopen importeurs en (douane) expediteurs?

"De grootste risico's zijn financieel. Als je de CBAM-aangifte niet goed doet en onvoldoende certificaten inkoopt, kun je forse boetes krijgen van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa). Daarnaast loop je contractrisico's: als bijvoorbeeld een indirecte douanevertegenwoordiger CBAM-activiteiten uitvoert, maar de afspraken hierover met klanten niet goed vastlegt, draai je zelf op voor eventuele kosten. Er zijn ook strategische risico's: bied je CBAM-services niet aan, dan kan dit gevolgen hebben voor je concurrentiepositie. Aan de andere kant: doe je het wel, dan biedt dat juist kansen."

### En wat kan de verzekeringsbranche hierin betekenen?

"Daar ligt een interessante uitdaging bij zowel goederen- als aansprakelijkheidsverzekeringen. Stel dat een lading staal mét alle CBAM-verplichtingen onderweg beschadigd raakt of wordt gestolen, dekt de goederenpolis dan ook de kosten van de CBAM-certificaten? En wat als een medewerker een fout maakt in de CBAM-aangifte en er een boete volgt? Is dat gedekt op de aansprakelijkheidsverzekering? Daar ligt een kans voor verzekeraars en makelaars. Denk aan het ontwikkelen van aparte modules, net zoals er nu dekkingen bestaan voor douaneformaliteiten. Het is een nieuw terrein, maar ook een kans voor de markt."

### Heb je al praktijkzaken gezien?

"Nog niet in de rechtszaal, wel bij het geven van advies. Bijvoorbeeld hoe douane-expediteurs deze risico's in hun contracten en algemene voorwaarden kunnen opnemen. Ik adviseer bedrijven om nu al na te denken over de gevolgen van de aanpassingen in de CBAM en wat dat betekent voor hun contracten en voorwaarden. Doe je dat pas in 2026, dan loop je het risico financieel én juridisch in de problemen te komen."