

Consultation de la CCNR adressée au secteur concernant le financement de la transition énergétique

Contexte de la consultation

Dans la Déclaration ministérielle signée à Mannheim le 17 octobre 2018, les ministres compétents en matière de navigation intérieure des États membres de la CCNR ont confié à la CCNR le soin de développer une feuille de route visant à mettre un terme, autant que possible, aux émissions de gaz à effet de serre (GES) et d'autres polluants atmosphériques du secteur imputables à la navigation intérieure d'ici 2050, une vision à long terme qui est également partagée par l'Union européenne (UE). Cette feuille de route est disponible via ce lien : <https://www.ccr-zkr.org/12080000-fr.html>.

Ils ont également souligné la nécessité de nouveaux instruments financiers pour atteindre ces objectifs écologiques et ont confié à la CCNR la tâche de prendre l'initiative de leur développement.

Dans ce cadre, la CCNR a jugé opportun de réfléchir à mettre en œuvre le concept d'un instrument européen d'accompagnement financier de la transition énergétique du secteur de la navigation intérieure, basé sur des sources mixtes (publiques et privées), incluant une contribution sectorielle.¹

Pour en savoir plus sur les enjeux liés au financement de la transition énergétique et le concept d'un tel instrument financier européen, il est recommandé de consulter l'étude de la CCNR sur la transition énergétique pour une navigation intérieure zéro émission disponible via ce lien : <https://www.ccr-zkr.org/12080000-fr.html>.

Ce concept d'instrument financier européen en faveur de transition énergétique du secteur a également fait l'objet d'une étude supplémentaire dans le cadre du projet européen PLATINA3 (voir annexe en pièce jointe). Un plan d'action visant à améliorer les conditions de financement de la transition énergétique a également été élaboré, dont la lecture pourrait être utile dans le cadre de cette consultation. Il s'articule notamment autour de trois thématiques :

- Une utilisation optimale des programmes de financement et de subvention existants au niveau national et européen.
- Le rôle des clients et des intermédiaires dans le défi de la transition énergétique.
- La mise en place d'un instrument financier européen.

Au cours de l'ensemble des travaux menés pour examiner la faisabilité d'un tel instrument financier, un certain nombre de questions juridiques, économiques et pratiques ont été identifiées, lesquelles s'avèrent cruciales pour le succès de son développement et de sa mise en œuvre.

Celles-ci concernaient notamment la compatibilité d'un tel instrument financier avec les principes énoncés dans l'Acte de Mannheim, ainsi que :

- la viabilité économique à long terme et
- la faisabilité politique et juridique

de ce concept. L'acceptation, par la profession de la navigation intérieure, de contribuer à cet instrument financier de la manière requise est, à cet égard, essentielle.

¹ Pour rappel, dans le cadre de ce concept, la contribution du secteur pourrait être prélevée en fonction du volume de carburant avitaillé et différenciée en fonction des émissions des navires. Concrètement, le niveau de la contribution serait plus élevé pour un bateau générant une quantité importante d'émissions par rapport à un bateau générant moins d'émissions. Un bateau ne générant aucune émission ne paierait aucune contribution. Un système de label pourrait également être utilisé comme un moyen pour différencier cette contribution.

A ce stade, la CCNR comprend qu'une partie de la profession de la navigation intérieure ne soutient pas cette proposition de verser des contributions à un tel instrument et que le concept n'est pas convainquant. Par ailleurs, la question de la transition énergétique vers une navigation intérieure à zéro émission ainsi que son financement restent un sujet essentiel pour la CCNR et le secteur. Il est clair que des solutions doivent être trouvées et que des mesures doivent être mises en place pour encourager les entreprises de navigation intérieure à opérer des investissements en faveur de cette transition énergétique.

Par conséquent, pour poursuivre l'examen de ce concept d'instrument financier ou de tout autre moyen de stimuler la transition énergétique, il est nécessaire de connaître la vision de la profession.

Sans mesures d'incitation de la part de l'état, il est peu probable que le secteur puisse réaliser sa transition énergétique. Ces mesures peuvent être incitatives ou restrictives.

La feuille de route de la CCNR énumère des mesures possibles. Il s'agit par exemple d'un soutien financier en faveur de certaines propulsions, de l'abandon de technologies les plus polluantes ou de la mise en place d'un label pour la protection de l'environnement et du climat.

Les mesures incitatives sont essentielles à la lumière du déficit financier à combler pour réaliser la transition énergétique du secteur. Les mesures restrictives en parallèle des mesures incitatives semblent également indispensables, notamment pour les raisons suivantes :

- le cadre actuel n'incite pas le secteur à investir en faveur de la transition énergétique,
- aucun mécanisme n'existe actuellement pour garantir que ceux qui investissent aujourd'hui dans les technologies de réduction des émissions et prennent un risque financier en le faisant ne soient pas désavantagés par rapport à ceux qui décident d'investir plus tard.

Le concept d'un instrument européen d'accompagnement financier de la transition énergétique du secteur dont les ressources proviendraient à la fois de fonds publics et de contributions du secteur de la navigation intérieure visait à promouvoir la transition énergétique par le biais de différentes mesures d'incitation. Il s'agissait, d'une part, de prélever des contributions du secteur et d'autre part, d'octroyer des subventions aux entreprises de navigation intérieure pour les technologies à faibles émissions. Contrairement aux mesures discutées dans le cadre du Paquet « fit for 55 » (notamment la mise en place d'une taxe ou de l'intégration de la navigation intérieure dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE)), les contributions du secteur selon ce concept devaient être affectées au (co)financement des subventions en faveur du secteur de la navigation intérieure.

Les subventions seules ne suffiront pas à stimuler la transition énergétique dans le secteur de la navigation intérieure et à inciter à investir dans des technologies pour réduire les émissions. Certains acteurs n'investiront pas tout de suite, d'autres n'investiront pas à moins que cela ne devienne obligatoire et d'autres décideront d'investir immédiatement.

Comme évoqué plus haut, il semble donc essentiel de mettre en place des mesures pour :

- garantir une égalité de traitement (« level playing field ») sur le marché de la navigation intérieure,
- déclencher la prise de décisions d'investir en faveur de la transition énergétique au niveau des entreprises de navigation intérieure.

Dans ce cadre, la CCNR invite l'OEB à répondre aux questions suivantes au plus tard le 2 mai 2023.

I. Hypothèses de départ et raisonnement sous-tendant la mise en place d'un instrument européen d'accompagnement financier de la transition énergétique du secteur

Question 1

Quel est l'avis de la profession sur ces hypothèses de départ et la nécessité de mettre en place à la fois des mesures incitatives et restrictives pour encourager les entreprises de navigation intérieure à opérer des investissements en faveur de cette transition énergétique

Question 2

De façon générale, à la lumière de la déclaration de Mannheim, la profession considère-t-elle possible et souhaitable la mise en place d'un instrument financier dédié à la navigation intérieure ?

Si oui,

- 1. Quel est l'avis de la profession sur le concept décrit plus haut d'un instrument financier européen dédié à la navigation intérieure et dont les ressources proviendraient à la fois de fonds publics et de contributions du secteur de la navigation intérieure ?**
- 2. La profession aurait-t-elle d'autres idées de concept pour un tel instrument financier dédié à la navigation intérieure qu'elle jugerait plus approprié ?**

II. Réflexions autour des mécanismes de financement existants

Question 3

La profession pourrait-elle formuler des propositions d'amélioration et des recommandations pour renforcer l'efficacité des mécanismes de soutien et de financement publics existants au niveau national ?

Question 4

La profession pense-t-elle qu'un programme de subvention au niveau européen dédié à la transition énergétique du secteur de la navigation intérieure aurait une valeur ajoutée ?

Question 5

A cet égard, la profession pourrait-elle exposer les faiblesses et les points forts des mécanismes de soutien et de financement publics existants au niveau européen et formuler des propositions d'amélioration et des recommandations ?

Question 6

Selon la profession, à quel niveau est-il nécessaire de concentrer les efforts :

- 1. sur la mise à disposition de subventions au niveau européen ?**
- 2. sur la mise à disposition de subventions au niveau national/régional ?**
- 3. les deux, dans la mesure où ces subventions sont complémentaires ?**

III. Réflexions autour d'autres mesures qui pourraient être mises en place pour encourager les entreprises de navigation intérieure à investir en faveur de la transition énergétique

Question 7

Selon la profession, au-delà de la mise à disposition de subventions, quelles mesures devraient être prises pour encourager les entreprises de navigation intérieure à investir en faveur de la transition énergétique et stimuler cette dernière ?

Question 8

Quel est l'avis de la profession sur les propositions et questions ci-dessous ?

- 1. Intégrer la navigation intérieure dans le système d'échanges de quota des émissions ? Si oui, à quelle échéance ?**
- 2. Orienter les mesures vers les chargeurs ?**
- 3. Taxer les carburants les plus polluants utilisés en navigation intérieure ?**
- 4. Quelles sont les conditions d'usage, de réussite et d'acceptabilité d'un label pour la transition énergétique du secteur fluvial ?**
- 5. Existe-t-il d'autres pistes de réflexion ?**

Raadpleging van de CCR bestemd voor de sector over de financiering van de energietransitie

Context van de raadpleging

De bevoegde ministers voor de binnenvaart van de CCR-lidstaten hebben in de ministeriële Verklaring van Mannheim de CCR opgedragen een routekaart op te stellen die tot doel heeft de uitstoot van broeikasgassen (BKG) en andere luchtverontreinigende stoffen door de binnenvaart tegen 2050 zo veel mogelijk terug te dringen, hetgeen ook de langetermijnvisie is die door de Europese Unie (EU) wordt voorgestaan. Deze routekaart is beschikbaar via de link <https://www.ccr-zkr.org/12080000-nl.html>.

De ministers hebben tevens de noodzaak van nieuwe financiële instrumenten benadrukt om deze milieudoelstellingen te halen en de CCR verzocht het initiatief te nemen om dergelijke instrumenten te ontwikkelen.

In dit kader heeft de CCR het wenselijk geacht na te denken over de implementatie van het concept van een Europees instrument om de energietransitie in de binnenvaart financieel te begeleiden op basis van gemengde bronnen (openbaar en particulier), met inbegrip van een sectorale bijdrage².

Meer informatie over de kwesties die verband houden met de financiering van de energietransitie en het concept van een dergelijk Europees financieel instrument kan worden gevonden in de studie van de CCR over de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart, die beschikbaar is onder de link <https://www.ccr-zkr.org/12080000-nl.html>.

Dit concept van een Europees financieel instrument ten gunste van de energietransitie van de sector heeft ook onderwerp van een aanvullende studie uitgemaakt in het kader van het Europese PLATINA3-project (zie de bijlage). Bovendien is een actieplan opgesteld om de voorwaarden voor de financiering van de energietransitie te verbeteren, dat nuttige informatie kan bieden voor deze raadpleging. Het actieplan is opgebouwd rond drie thema's:

- een optimaal gebruik van de bestaande financierings- en subsidieprogramma's op nationaal en Europees niveau,
- de rol van de klanten en tussenpersonen om de uitdaging van de energietransitie aan te gaan,
- de instelling van een Europees financieel instrument.

In de loop van het onderzoek naar de haalbaarheid van een dergelijk financieel instrument zijn een aantal juridische, economische en praktische kwesties aan de orde gesteld die doorslaggevend zijn voor de succesvolle ontwikkeling en implementatie van een dergelijk instrument.

Deze kwesties betreffen onder andere de verenigbaarheid van een dergelijk financieel instrument met de beginselen van de Akte van Mannheim, alsmede

- de economische levensvatbaarheid op lange termijn en
- de politieke en juridische haalbaarheid

van dit concept. In dit verband neemt de acceptatie van een bijdrage aan dit financiële instrument door het binnenvaartbedrijfsleven en de aard daarvan een centrale plaats in.

De CCR begrijpt dat in dit stadium een deel van het bedrijfsleven afwijzend tegenover het voorstel van een betaling van een bijdrage ten gunste van een dergelijk instrument staat en dat het concept niet overtuigt. Daarnaast blijven de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart en de financiering van deze transitie essentiële punten van aandacht voor zowel de CCR als de sector. Het is duidelijk dat oplossingen nodig zijn en maatregelen moeten worden genomen om het binnenvaartbedrijfsleven ertoe aan te zetten om te investeren in de energietransitie.

² Het wordt in herinnering gebracht dat de sectorale bijdrage in het kader van dit concept zou kunnen worden geheven op basis van het volume gebunkerde brandstof met een differentiatie naar de uitstoot van de schepen. De bijdrage zou op deze manier hoger uitvallen voor een schip met een grote uitstoot en lager voor een schip met een geringe uitstoot. Een emissievrij schip zou geen enkele bijdrage betalen. Om de bijdragen te differentiëren zou ook een labelsysteem kunnen worden gebruikt.

Om het concept van een financieel instrument of enig ander middel om de energietransitie te bevorderen verder te onderzoeken, is het daarom noodzakelijk de visie van de sector te kennen.

Het is onwaarschijnlijk dat de sector haar energietransitie kan verwezenlijken zonder maatregelen van overheidswege. Deze maatregelen kunnen stimulerend of beperkend zijn.

De routekaart van de CCR noemt mogelijke maatregelen. Het gaat bijvoorbeeld om financiële steun ten gunste van bepaalde voortstuwingen, de vervanging van de meest vervuilende technologieën of de invoering van een label voor de bescherming van het milieu en het klimaat.

De stimulerende maatregelen zijn onontbeerlijk in het licht van de financiële kloof die moet worden gedicht om de energietransitie te kunnen verwezenlijken. Ook beperkende maatregelen lijken – naast de stimulerende maatregelen – van essentieel belang, met name om de navolgende redenen:

- het huidige kader moedigt de sector niet aan om te investeren in de energietransitie,
- het huidige kader voorziet geen mechanisme om te waarborgen dat bedrijven die vandaag in emissiereductietechnologieën investeren, en daarbij dus een financieel risico nemen, niet worden benadeeld ten opzichte van bedrijven die besluiten later te investeren.

Het concept van een Europees instrument voor de financiële begeleiding van de energietransitie van de sector, dat zowel uit openbare middelen als uit bijdragen van de binnenvaartsector gefinancierd zou worden, had tot doel de energietransitie te bevorderen door middel van verschillende stimulerende maatregelen. Het ging enerzijds over de heffing van sectorale bijdragen en anderzijds over de toekenning van subsidies aan de binnenvaartbedrijven om technologieën met een lage uitstoot toe te passen. In tegenstelling tot de maatregelen die worden besproken in het kader van het 'fit for 55'-pakket (waaronder met name de invoering van een belasting of de opname van de binnenvaart in het EU-emissiehandelssysteem (EU-ETS) kunnen worden genoemd), moeten de sectorale bijdragen overeenkomstig dit concept worden toegewezen aan de (co)financiering van de subsidies ten gunste van de binnenvaartsector.

Subsidies alleen zullen echter niet volstaan om de energietransitie in de binnenvaartsector te stimuleren en investeringen in emissiebeperkende technologieën aan te moedigen. Sommige spelers zullen niet onmiddellijk investeren, andere zullen niet investeren tenzij het verplicht wordt gesteld en weer andere zullen besluiten onmiddellijk te investeren.

Zoals hierboven vermeld, lijkt het derhalve van essentieel belang maatregelen te nemen om

- de gelijke behandeling ('level playing field') op de binnenvaartmarkt te waarborgen,
- de besluitvorming op het niveau van de binnenvaartbedrijven op gang te brengen om te investeren in de energietransitie.

De CCR verzoekt in dit kader de ESO uiterlijk op 2 mei 2023 de volgende vragen te beantwoorden

I. Uitgangshypothesen van en redenering achter de instelling van een Europees instrument om de energietransitie van de sector financieel te begeleiden

Vraag 1

Wat is de mening van de sector over deze uitgangshypothesen en over de noodzaak om zowel stimulerende als beperkende maatregelen te voorzien om de binnenvaartbedrijven ertoe aan te zetten te investeren in deze energietransitie?

Vraag 2

Denkt de sector – in het algemeen gesproken en in het licht van de Verklaring van Mannheim – dat het mogelijk en wenselijk is om een specifiek financieel instrument voor de binnenvaart in het leven te roepen?

Zo ja

- 1. Wat is de mening van de sector over het eerder beschreven concept van een specifiek Europees financieel instrument voor de binnenvaart dat zowel uit openbare middelen als uit bijdragen van de binnenvaartsector gefinancierd zou worden?**
- 2. Heeft de sector andere ideeën met betrekking tot het concept van een dergelijk specifiek financieel instrument voor de binnenvaart die zij geschikter acht?**

II. Nadere gedachten over bestaande financieringsmechanismen

Vraag 3

Kan de sector voorstellen voor verbetering formuleren of aanbevelingen doen om de efficiëntie van de bestaande openbare steun- en financieringsmechanismen op nationaal niveau te versterken?

Vraag 4

Denkt de sector dat een specifiek subsidieprogramma op Europees niveau voor de energietransitie van de binnenvaart toegevoegde waarde zou hebben?

Vraag 5

Kan de sector in dit verband zowel de zwakke als de sterke punten van de bestaande openbare steun- en financieringsmechanismen op Europees niveau aangeven en eventuele voorstellen voor verbetering formuleren of aanbevelingen doen?

Vraag 6

Waar moeten volgens de sector de inspanningen voornamelijk komen te liggen:

- 1. Bij het verstrekken van subsidies op Europees niveau?**
- 2. Bij het verstrekken van subsidies op nationaal/regionaal niveau?**
- 3. Op beide niveaus, voor zover deze subsidies elkaar aanvullen?**

III. Nadere gedachten over andere maatregelen die kunnen worden genomen om de binnenvaartbedrijven aan te moedigen te investeren in de energietransitie

Vraag 7

Welke maatregelen moeten volgens de sector in aanvulling op het verstrekken van subsidies worden genomen om de binnenvaartbedrijven aan te moedigen om te investeren in de energietransitie en deze transitie te bevorderen?

Vraag 8

Wat is de mening van de sector over de onderstaande voorstellen en vragen?

- 1. Binnenvaart opnemen in het emissiehandelssysteem? Zo ja, op welke termijn?**
- 2. Maatregelen meer richten op de verladers?**
- 3. Binnenvaartbrandstoffen belasten die het meest vervuilen?**
- 4. Wat zijn de voorwaarden voor het gebruik, het succes en de aanvaardbaarheid van een label voor de ecologische transitie van de binnenvaart?**
- 5. Andere benaderingen?**

Konsultation der ZKR mit dem Gewerbe über die Finanzierung der Energiewende

Hintergrund der Konsultation

In der am 17. Oktober 2018 unterzeichneten Mannheimer Erklärung haben die für die Binnenschifffahrt zuständigen Minister der Mitgliedstaaten der ZKR die ZKR damit beauftragt, eine Roadmap zu entwickeln, die eine weitgehende Beseitigung der Emissionen von Treibhausgasen (THG) und anderer Luftschadstoffe in der Binnenschifffahrt bis 2050 zum Ziel hat – eine langfristige Vision, die auch von der Europäischen Union (EU) geteilt wird. Die Roadmap ist über folgenden Link abrufbar: <https://www.ccr-zkr.org/12080000-de.html>.

Sie haben des Weiteren auf die Notwendigkeit von neuen Finanzinstrumenten zur Erreichung dieser ökologischen Ziele hingewiesen und die ZKR damit betraut, bei dieser Entwicklung führend voranzugehen.

Vor diesem Hintergrund hielt es die ZKR für angebracht, über die Umsetzung des Konzepts eines europäischen Finanzierungsinstrumentes für die Energiewende in der Binnenschifffahrt nachzudenken, das auf gemischten (öffentlichen und privaten) Finanzierungsquellen basiert und einen Beitrag des Gewerbes einschließt.³

Um mehr über die mit der Finanzierung der Energiewende verbundenen Herausforderungen und das Konzept eines solchen europäischen Finanzierungsinstrumentes zu erfahren, empfiehlt es sich, die ZKR-Studie über die Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt zu konsultieren, die unter folgendem Link verfügbar ist: <https://www.ccr-zkr.org/12080000-de.html>.

Dieses Konzept eines europäischen Finanzierungsinstrumentes für die Energiewende in der Binnenschifffahrt war auch Gegenstand einer weiteren Studie im Rahmen des EU-Projekts PLATINA3 (siehe beigefügte Anlage). Auch ein Aktionsplan zur Verbesserung der Finanzierungsbedingungen für die Energiewende wurde ausgearbeitet, dessen Lektüre im Rahmen dieser Konsultation hilfreich sein könnte. Dieser Plan gliedert sich insbesondere in drei Themenbereiche:

- Die optimale Nutzung der bestehenden Förder- und Finanzierungsprogramme auf nationaler und europäischer Ebene.
- Die Rolle von Kunden und Vermittlern bei der Herausforderung der Energiewende.
- Die Einrichtung eines europäischen Finanzierungsinstrumentes.

Im Verlauf der zur Untersuchung der Umsetzbarkeit eines solchen Finanzierungsinstrumentes durchgeführten Arbeiten wurde eine Reihe von rechtlichen, wirtschaftlichen und praktischen Fragestellungen identifiziert, die von entscheidender Bedeutung für dessen erfolgreiche Entwicklung und Implementierung sind.

Diese betreffen die Vereinbarkeit eines solchen Finanzierungsinstrumentes mit den Grundsätzen der Mannheimer Akte sowie

- die langfristige wirtschaftliche Tragfähigkeit und
- die politische und rechtliche Umsetzbarkeit

dieses Konzepts. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auch die Akzeptanz auf Seiten des Binnenschifffahrtsgewerbes für die erforderlichen Beiträge zu diesem Finanzierungsinstrument von zentraler Bedeutung.

Die ZKR hat zum gegenwärtigen Zeitpunkt den Eindruck, dass ein Teil des Binnenschifffahrtsgewerbes den Vorschlag, Beiträge zu einem solchen Instrument zu leisten, ablehnt und das Konzept nicht überzeugend ist. Andererseits bleiben die Energiewende hin zur emissionsfreien Binnenschifffahrt sowie deren Finanzierung für die ZKR und das Gewerbe ein vorrangiges Thema. Zweifellos müssen

³ Zur Erinnerung: Im Rahmen dieses Konzepts könnte sich der Beitrag des Gewerbes nach der gebunkerten Kraftstoffmenge richten und eine von den Schiffsemissionen abhängige Differenzierung erfolgen. Konkret bedeutet dies, dass der Beitrag bei einem emissionsstarken Schiff höher wäre als bei einem Schiff, das weniger Emissionen verursacht. Für ein emissionsfreies Schiff wäre kein Beitrag zu entrichten. Die Differenzierung dieses Beitrags könnte anhand eines Kennzeichnungssystems erfolgen.

Lösungen gefunden und Maßnahmen ergriffen werden, um die Binnenschifffahrtsunternehmen zu Investitionen in diese Energiewende zu ermuntern.

Um das Konzept eines Finanzierungsinstruments oder andere Möglichkeiten zur Förderung der Energiewende weiter zu untersuchen, ist es daher erforderlich, die Sichtweise des Gewerbes zu kennen.

Ohne staatliche Lenkungsmaßnahmen dürfte die Energiewende für den Sektor kaum zu schaffen sein. Bei solchen Maßnahmen kann es sich um Anreizmaßnahmen oder um restriktive Maßnahmen handeln. In der Roadmap der ZKR sind mögliche Maßnahmen aufgeführt. Es handelt sich zum Beispiel um eine finanzielle Förderung bestimmter Antriebe, den Ausstieg aus den umweltschädlichsten Technologien oder die Einführung eines Umwelt- und Klimaschutzlabels. Anreizmaßnahmen sind angesichts der Finanzierungslücke, die es zur Erreichung der Energiewende im Sektor zu schließen gilt, von entscheidender Bedeutung. Restriktive Maßnahmen erscheinen neben Anreizmaßnahmen vor allem aus folgenden Gründen ebenfalls unerlässlich:

- Der derzeitige Rahmen bietet dem Gewerbe keine Anreize, in die Energiewende zu investieren.
- Es gibt derzeit keinen Mechanismus, der sicherstellt, dass diejenigen, die heute in emissionsmindernde Technologien investieren und dabei ein finanzielles Risiko eingehen, nicht gegenüber denjenigen benachteiligt werden, die sich erst später für solche Investitionen entscheiden.

Das Konzept eines europäischen Finanzierungsinstruments für die Energiewende in der Binnenschifffahrt, das sowohl aus öffentlichen Mitteln als auch aus Beiträgen des Binnenschifffahrtsgewerbes gespeist würde, zielte darauf ab, mittels verschiedener Anreizmaßnahmen die Energiewende zu fördern. Hierzu zählte einerseits die Erhebung von Gewerbebeiträgen sowie andererseits die Gewährung von Zuschüssen für emissionsarme Technologien an Binnenschifffahrtsunternehmen. Die Gewerbebeiträge nach diesem Konzept sollten – anders als die im Rahmen des „Fit for 55“-Paketes diskutierten Maßnahmen (insbesondere Ausweitung der Energiebesteuerung und Einbeziehung der Binnenschifffahrt in das Emissionshandelssystem der EU (EU ETS)) zweckgebunden zur (Co-) Finanzierung der Zuschüsse für den Binnenschifffahrtssektor verwendet werden.

Zuschüsse allein werden die Energiewende in der Binnenschifffahrt nicht ankurbeln und Anreize für Investitionen in emissionsmindernde Technologien schaffen. Einige Akteure werden nicht sofort investieren, andere werden nur investieren, wenn sie dazu verpflichtet sind, und wieder andere werden sich für eine sofortige Investition entscheiden.

Daher erscheint es, wie bereits erwähnt, wichtig, Maßnahmen einzuführen, um

- eine Gleichbehandlung („level playing field“) auf dem Binnenschifffahrtmarkt zu gewährleisten und
- Binnenschifffahrtsunternehmen zu Investitionsentscheidungen zugunsten der Energiewende zu veranlassen.

Vor diesem Hintergrund bittet die ZKR die ESO, bis zum 2. Mai 2023 folgende Fragen zu beantworten.

I. Ausgangshypothesen und Argumentation für die Einrichtung eines europäischen Finanzierungsinstruments für die Energiewende in der Binnenschifffahrt

Frage 1

Wie beurteilt das Gewerbe diese Ausgangshypothesen und die Notwendigkeit, sowohl Anreizmaßnahmen als auch restriktive Maßnahmen einzusetzen, um die Binnenschifffahrtsunternehmen zu Investitionen in die Energiewende zu ermuntern?

Frage 2

Hält das Gewerbe die Einführung eines Finanzierungsinstruments für die Binnenschifffahrt vor dem Hintergrund der Mannheimer Erklärung generell für möglich und wünschenswert?

Falls ja:

- 1. Wie beurteilt das Gewerbe das oben beschriebene Konzept eines europäischen Finanzierungsinstruments für die Binnenschifffahrt, das sowohl aus öffentlichen Mitteln als auch aus Beiträgen des Binnenschifffahrtsgewerbes gespeist würde?**
- 2. Hat das Gewerbe eventuell andere Ideen für ein seiner Meinung nach geeigneteres Konzept eines solchen Finanzierungsinstruments für die Binnenschifffahrt?**

II. Überlegungen zu bestehenden Finanzierungsmechanismen

Frage 3

Könnte das Gewerbe Verbesserungsvorschläge und Empfehlungen für eine Erhöhung der Wirksamkeit der auf nationaler Ebene bestehenden öffentlichen Förder- und Finanzierungsmechanismen formulieren?

Frage 4

Wäre ein Förderprogramm auf EU-Ebene speziell für die Energiewende in der Binnenschifffahrt nach Ansicht des Gewerbes mit einem Mehrwert verbunden?

Frage 5

Könnte das Gewerbe in diesem Zusammenhang die Schwächen und Stärken der auf europäischer Ebene bestehenden öffentlichen Förder- und Finanzierungsmechanismen darlegen sowie Verbesserungsvorschläge und Empfehlungen formulieren?

Frage 6

Auf welcher Ebene sollten nach Ansicht des Gewerbes die Bemühungen um die Bereitstellung von Zuschüssen konzentriert werden:

- 1. Auf europäischer Ebene?**
- 2. Auf nationaler/regionaler Ebene?**
- 3. Auf beiden Ebenen, sofern sich die Zuschüsse ergänzen?**

III. Überlegungen zu anderen möglichen Maßnahmen, mit denen Binnenschiffverkehrsunternehmen zu Investitionen in die Energiewende ermuntert werden könnten

Frage 7

Welche Maßnahmen sollten nach Ansicht des Gewerbes über die Bereitstellung von Fördermitteln hinaus ergriffen werden, um die Binnenschiffverkehrsunternehmen zu Investitionen zugunsten der Energiewende zu ermuntern und diese zu fördern?

Frage 8

Was ist die Meinung des Gewerbes zu den folgenden Vorschlägen und Fragen?

- 1. Einbeziehung der Binnenschiffahrt in das Emissionshandelssystem? Wenn ja, bis wann?**
- 2. Ausrichtung der Maßnahmen auf die Verlagerer?**
- 3. Besteuerung der umweltschädlichsten Kraftstoffe in der Binnenschiffahrt?**
- 4. Was wären die Voraussetzungen für die Verwendung, den Erfolg und die Akzeptanz eines Labels für die Energiewende in der Binnenschiffahrt?**
- 5. Gibt es andere Denkansätze?**

CCNR consultation of the sector on financing the energy transition

Consultation context

In the Ministerial Declaration signed in Mannheim on 17 October 2018, the inland navigation ministers of the CCNR Member States entrusted the CCNR with developing a roadmap with the ultimate aim of largely eliminating greenhouse gas emissions (GGE) and other air pollutants attributable to the inland navigation sector by 2050, a long-term vision which is also shared by the European Union (EU). This roadmap is available from this link: <https://www.ccr-zkr.org/12080000-fr.html>.

They also highlighted the need for new financial instruments to achieve these environmental objectives and entrusted the CCNR with the task of leading this development.

In this context, the CCNR considered it opportune to implement the concept of a European financial support instrument for the energy transition of the inland waterway transport sector, based on mixed sources (public and private), including a sector contribution.⁴

To find out more about the challenges facing the financing of the energy transition and the concept of such a European financial instrument, please consult the CCNR's study on the energy transition towards a zero emission IWT sector via this link: <https://www.ccr-zkr.org/12080000-fr.html>.

This concept of a European financial instrument to support the sector's energy transition was also the subject of an additional study as part of the European PLATINA3 project (see annex in the attachment). An action plan aiming to improve the financing conditions of the energy transition was also drawn up; reading it could be of benefit as regards this consultation. It is based around three main themes:

- Optimal use of existing financing and subsidy programmes at national and European level.
- The role of customers and intermediaries in the energy transition challenge.
- The creation of a European financial instrument.

In the course of the work to examine the feasibility of such a financial instrument, a number of legal, economic and practical issues were identified that have proved to be crucial to the success of its development and implementation.

These especially concern the compatibility of such a financial instrument with the principles laid down in the Mannheim Act, as well as:

- long-term economic viability and
- the political and legal feasibility

of this concept. The inland waterway transport profession's willingness to contribute to this financial instrument in the required way is, in this respect, essential.

At this stage, the CCNR understands that some of the inland waterway transport profession does not support this proposal to pay contributions to such an instrument and that the concept is not compelling. Moreover, the matter of the energy transition to a zero emission inland waterway transport sector and its financing continues to be an essential topic for the CCNR and the sector. It is clear that solutions need to be found and that measures need to be put in place to encourage inland waterway transport companies to invest in this energy transition.

Consequently, if the examination of this financial instrument concept, or any other means of stimulating the energy transition, is to continue, we need to know the profession's vision.

r These measures can be incentives or restrictions.

⁴ As a reminder, concerning this concept, the sector contribution could be levied based on the amount of fuel bunkered, and differentiated based on vessel emissions. Specifically, the level of the contribution would be higher for a high-emitting vessel relative to a vessel generating lower emissions. A non-emitting vessel would pay no contribution. A label system could also be used as a way of differentiating this contribution.

The CCNR's roadmap enumerates possible measures. These include, for example, financial support for certain propulsion systems, abandoning the most polluting technologies, or else creating an environmental and climate protection label.

Incentives are essential given the financial deficit to be plugged to achieve the sector's energy transition. Restrictions alongside incentives also appear indispensable for the following reasons:

- the current framework is not encouraging the sector to invest in the energy transition,
- There is currently no mechanism to ensure that those investing in emission reduction technologies today, and who are taking a financial risk by so doing, are not disadvantaged compared with those who decide to invest later.

The concept of a European financial support instrument for the energy transition of the sector, the resources for which would come both from public funds and contributions by the inland waterway transport sector to promote the energy transition by means of various incentives. On the one hand, this entailed levying contributions by the sector, and the other hand granting subsidies to inland waterway transport companies for low emission technologies. Contrary to the measures discussed within the context of the "fit for 55" package (in particular the introduction of a tax or bringing the inland waterway transport sector into the European Union Emission Trading Scheme (EU ETS)), the sector's contributions under this concept were to be allocated to (co)-financing subsidies for the inland waterway transport sector.

Subsidies alone will not suffice to stimulate the energy transition within the inland waterway transport sector and incentivise investment in emission reduction technologies. Certain actors will not invest right away, others will not invest until it becomes mandatory, and others will decide to invest immediately.

As mentioned above, it would therefore appear essential to put in place measures to:

- ensure equal treatment (a "level playing field") within the inland waterway transport market,
- trigger investment decisions promoting the energy transition on the part of inland waterway transport companies.

In this context, the CCNR invites the ESO to answer the following questions by 2 May 2023.

I. Initial assumptions and rationale underlying the creation of a European financial support instrument for the energy transition of the sector

Question 1

What is the profession's opinion on these initial assumptions and the need to put in place both incentives and restrictions to encourage inland waterway transport companies to invest in this energy transition?

Question 2

Generally speaking, in light of the Mannheim Declaration, does the profession consider it to be both possible and desirable to create a dedicated financial instrument for the inland waterway transport sector?

If so,

- 1. What is the profession's opinion on the concept described above of a dedicated inland waterway transport European financial instrument, the resources for which would come both from public funds and contributions by the inland waterway transport sector?**
- 2. Does the profession have any other conceptual ideas for such a dedicated inland waterway transport financial instrument that it would consider more appropriate?**

II. Thoughts concerning existing financing mechanisms

Question 3

Could the profession propose improvements and recommendations for making existing national public support and financing mechanisms more effective?

Question 4

Does the profession think that a dedicated European level subsidy programme for the energy transition of the inland waterway transport sector would add value?

Question 5

On this subject, could the profession identify the weaknesses and strengths of existing European level public support and financing mechanisms and propose improvements and recommendations?

Question 6

According to the profession, at what level should efforts be concentrated:

- 1. on providing European level subsidies?**
- 2. on providing national/regional level subsidies?**
- 3. both, to the extent the subsidies are complementary?**

III. Thoughts concerning other measures that may be put in place to encourage inland waterway transport companies to invest in the energy transition

Question 7

According to the profession, what measures should be taken, beyond providing subsidies, to encourage inland waterway transport companies to invest in and stimulate the energy transition?

Question 8

What is the profession's opinion on the proposals and questions below?

- 6. Integration of the inland waterway transport sector in the Emission Trading Scheme? If so, when?**
- 7. Target measures at shippers?**
- 8. Tax the most polluting fuels used in the inland waterway transport sector?**
- 9. What are the conditions governing the use, success and acceptability of a label for the energy transition of the inland waterway transport sector?**
- 10. Are there any other ideas?**
