

## 9. Bijlage 1 – Vergelijking van de beoordeling van een fonds op basis van een privaat label en op basis van de toekomstige definitie van ecologisch duurzame activiteiten door de Taxonomie

Het voorbeeld betreft een aandelenfonds waarvan de portefeuille is samengesteld uit aandelen van drie vennootschappen:

- 30 % van vennootschap A
  - o die elektriciteit produceert uit gas met afvang en opslag van koolstof (95 % van haar omzet - 200 gr eCO<sub>2</sub>/kWh<sup>23</sup>)
  - o die in oliewinning uit oliezand heeft geïnvesteerd (5 % van haar omzet)
- 30 % van vennootschap B
  - o die passagiersvervoer per spoor organiseert met elektrische locomotieven (80 % van haar omzet)
  - o die vrachtvervoer per spoor organiseert met diesellocomotieven (20 % van haar omzet – oud materieel – 40 gr eCO<sub>2</sub>/km)
- 40 % van vennootschap C, die een autoconstructeur is,
  - o waarvan de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot per km van haar gamma 92 gr CO<sub>2</sub>/km bedraagt (beste prestatie van de algemene autoconstructeurs – drie voertuigen tussen 50 en 90 gr CO<sub>2</sub>/km – drie elektrische voertuigen – de Europese drempel bedraagt gemiddeld 95 gr CO<sub>2</sub>/km<sup>24</sup>)
  - o waarvan de elektrische voertuigen 10 % van haar omzet vertegenwoordigen.

Het fonds heet GreenElectricTransportation – Shares en hanteert de volgende duurzaamheidsstrategieën:

- uitsluiting van steenkool, aardolie, beleggingen in landen die de mensenrechten niet respecteren (met een maximumtolerantie van 5 %);
- *top tier* inzake klimaatvoetafdruk voor hun respectieve sector;
- thematische belegging in de ontwikkeling van elektrisch vervoer en de productie van elektriciteit die niet op steenkool en aardolie is gebaseerd;
- vennootschappen die een ISO 14001-milieu-audit hebben uitgevoerd en een duurzaamheidsstrategie hebben uitgewerkt.

Het fonds gaat in 2020 zijn positie bepalen ten opzichte van zowel het privaat label als de activiteiten die voldoen aan de Taxonomievereisten.

---

<sup>23</sup> Cijfer afkomstig uit: UK House of Parliament, “Carbon Footprint of Electricity Generation », *PostNote Update*, Number 383, June 2001, p. 3.

<sup>24</sup> EC, “Reducing CO<sub>2</sub> emissions from passenger cars”, [https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars_en).

	Privaat label	Taxonomie
<b>Vennootschap A (30%)</b>	voldoet 100 % (1)	voldoet 0 % (2)
<b>Vennootschap B (30 %)</b>	voldoet 100 % (3)	voldoet 80 % (4)
<b>Vennootschap C (40 %)</b>	voldoet 100 % (5)	voldoet 10 % (6)
<b>Duurzaamheidsgraad</b>	95 % (100 % vanuit compliance-oogpunt)	28 % (80 % x 30 % + 10 % x 40 %)

- (1) De 5 % niet-conventionele oliewinning uit oliezand is toegestaan: zij vertegenwoordigt slechts  $30\% \times 5\% = 1,5\%$  van de onderliggende activa van het financieel product, i.e. minder dan de door het privaat label toegestane 10 %.
- (2) Ondanks de afvang en opslag van koolstof ligt de CO<sub>2</sub>-uitstoot per kWh te hoog om te kwalificeren onder de Taxonomie die deze beperkt tot 100 gr CO<sub>2</sub>/kWh<sup>25</sup>.
- (3) De openbare vervoersactiviteiten worden niet uitgesloten uit het privaat label.
- (4) De activiteiten op het vlak van het passagiersvervoer per spoor zijn toegestaan volgens de verordening Taxonomie, voor zover zij worden uitgevoerd met transportmiddelen die geen enkele rechtstreekse uitstoot produceren<sup>26</sup>. Omgekeerd vallen de activiteiten op het vlak van het vrachtvervoer per spoor met diesellocomotieven niet binnen de definitie van duurzame activiteit in de zin van de verordening Taxonomie, omdat de gemiddelde uitstoot per t en per km hoger ligt dan de drempel (50 % van de gemiddelde Europese limiet die geraamd wordt tussen 18 en 40 gr CO<sub>2</sub> per km)<sup>27</sup>. Verder gelden ook strikte akoestische normen inzake geluidsemissie<sup>28</sup>.
- (5) De ondernemingen die individuele transportmiddelen produceren, worden niet door de kwaliteitsnorm uitgesloten en ter zake geldt geen enkele restrictie.
- (6) Enkel de thermische voertuigen die minder dan 50 gr CO<sub>2</sub> per km uitstoten, komen in aanmerking (en dit slechts tot 2025), net als de voertuigen die geen rechtstreekse uitstoot produceren (i.e. enkel de elektrische voertuigen dus). In dit geval wordt dus enkel de activiteit op het vlak van de productie van elektrische voertuigen (10 %) in aanmerking genomen. Ook andere normen in verband met luchtverontreinigende stoffen, recyclage en geluidshinder zijn van toepassing, maar daarmee wordt in het voorbeeld geen rekening gehouden.

Als beide resultaten met elkaar worden vergeleken, moet worden vastgesteld dat een financieel product dat tot maximaal 24 % in duurzame activiteiten in de zin van de Taxonomie zou beleggen, het privaat label toegekend zou kunnen krijgen.

Dat verschil vloeit volgens ons voort uit de doelstelling van de twee documenten: de verordening Taxonomie strekt ertoe een percentage aan duurzame activiteiten vast te stellen via een inclusieve benadering, terwijl het privaat label probeert te meten of aan de toekenningsvoorwaarden is voldaan door de uitsluiting van bepaalde activiteiten te controleren, maar zonder echt de milieu-impact van de toegestane activiteiten te meten.

<sup>25</sup> TEG on sustainable finance, "Taxonomy Technical Report", 18 juni 2019, p. 63.

<sup>26</sup> TEG on sustainable finance, "Taxonomy Technical Report", 18 juni 2019, p. 365.

<sup>27</sup> TEG on sustainable finance, "Taxonomy Technical Report", 18 juni 2019, p. 368.

<sup>28</sup> *Ibidem*, p. 369.