

Notitie

Datum	: December 2025
Vergaderstuk	: CSRD-25-06
Onderwerp	: Handreiking CO ₂ -footprint Scope 1, 2 en 3 Rekenmethode upstream en downstream

Inleiding: waarom deze Handreiking?

De VNA heeft met de Expertgroep CSRD geconcludeerd dat er behoefte is aan verduidelijking ten aanzien van het meten en begrijpen van de CO₂-footprinting in het kader van CSRD. Oftewel: het in kaart brengen van de hoeveelheid broeikasgassen die een leasemaatschappij veroorzaakt met al haar activiteiten – direct en indirect. Eenduidige CO₂-footprint rapportage zorgt voor uniformiteit vanuit de sector en transparantie over milieu impact van de leden.

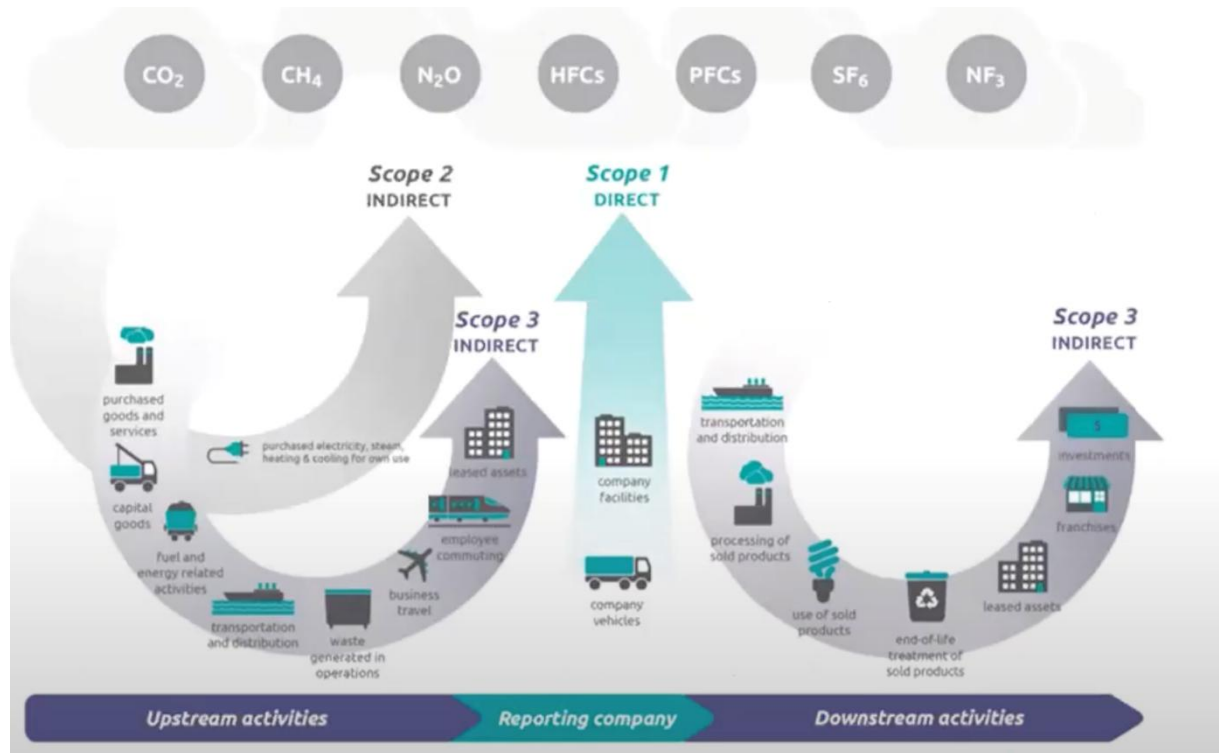
Deze handreiking verduidelijkt en geeft een advies voor de VNA-leden en geeft invulling aan een sectorale aanpak voor CO₂-footprinting. Hiermee kunnen VNA-leden op eenzelfde manier de CO₂-uitstoot berekenen en publiceren als onderdeel van de ESG Impact Rapportage.

Wat zijn Scope 1, 2 en 3?

1. **Scope 1:** directe uitstoot. Dit is de CO₂-uitstoot van bijvoorbeeld eigen auto's, gebouwen en machines, bijvoorbeeld door gas- of benzineverbruik van de voertuigen van eigen medewerkers.
2. **Scope 2:** indirecte uitstoot van ingekochte energie. Denk aan de elektriciteit die gebruikt wordt in kantoren of voor het opladen van auto's. Ook al komt die CO₂-uitstoot bij de energiecentrale vandaan.
3. **Scope 3:** Scope 3 emissies omvatten alle indirecte emissies die een bedrijf veroorzaakt in zijn hele waardeketen, buiten zijn directe controle. Denk hierbij aan ingekochte goederen en diensten, transport, vliegreizen en het woon-werkverkeer van eigen medewerkers. Deze emissies vinden plaats bij andere partijen in de keten en vormen vaak het grootste deel van de totale CO₂-voetafdruk van een leasebedrijf, omdat ze betrekking hebben op alle stappen die niet direct door het bedrijf zelf worden gedaan. Hier telt ook de gebruikersfase van de voertuigen oftewel downstream leased assets.

Wat betekent upstream c.q. downstream?

- **Upstream** betekent: alles wat vóór een organisatie gebeurt. Bijvoorbeeld in geval van leasing de productie van een auto.
- **Downstream** betekent: alles wat ná een organisatie gebeurt. Bijvoorbeeld het gebruik van de leaseauto door een klant of wat er gebeurt aan het einde van het leasecontract (zoals export of sloop).



Bron: www.ghgprotocol.org

Waarom is dit belangrijk voor een leasemaatschappij?

Leasemaatschappijen hebben een specifieke rol in CO₂-footprinting:

- Bezitten veel voertuigen, maar gebruiken deze meestal niet zelf – dat doet de klant
- Zijn wel verantwoordelijk voor de uitstoot van de voertuigen tijdens het leasecontract (Scope 3 downstream)
- Ook de productie van de voertuigen (Scope 3 upstream) telt mee, omdat de leasemaatschappij ze inkoopt en financiert

Het is dus belangrijk om de hele levenscyclus van het voertuig mee te nemen, van productie tot gebruik tot einde levensduur.

Berekenen Scope 1 en 2 uitstoot:

Voor het berekenen van de Scope 1 en Scope 2 CO₂-emissies wordt het Greenhouse Gas (GHG) Protocol gevolgd. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de officiële CO₂-emissiefactorenlijst, zoals gepubliceerd op www.co2emissiefactoren.nl.

Voorbeeld – elektriciteitsverbruik van een onderneming:

Stel: een bedrijf verbruikt in één jaar 1 miljoen kWh elektriciteit (kantoorpand, end of lease center etc.). De emissiefactor voor grijze stroom is 0,474 kg CO₂ per kWh (waarde 2024).

De CO₂-uitstoot wordt dan: $1.000.000 \text{ kWh} \times 0,474 \text{ kg CO}_2/\text{kWh} = 474.000 \text{ kg CO}_2$, ofwel 474 ton CO₂. Deze uitstoot valt onder Scope 2 omdat het gaat om indirecte emissies van ingekochte energie. Met deze methode zorgen we voor een transparante en betrouwbare berekening van onze eigen uitstoot, als basis voor reductiemaatregelen en rapportage volgens CSRD.

Scope 3 Upstream:

Voor het berekenen van de **upstream** Scope 3 CO₂-uitstoot (dus de uitstoot die vrijkomt bij de productie van voertuigen) wordt vooralsnog gewerkt met *gemiddelde* LCA-cijfers per brandstofsoort. Dit omdat er nog relatief weinig LCA's (Life Cycle Analyses) voor verschillende type voertuigen beschikbaar zijn. Een LCA laat zien hoeveel CO₂ vrijkomt bij het maken van een voertuig, inclusief de batterij. Door de LCA's van meerdere voertuigen met dezelfde aandrijving (zoals elektrisch, benzine, diesel) te analyseren, kan uitgegaan worden van één gemiddeld cijfer per type brandstof. Dat maakt het berekenen van de upstream Scope 3 emissies eenvoudiger én consistent.

Bepaling CO₂-uitstoot per brandstofsoort:

Voor de bepaling van de upstream Scope 3 CO₂-uitstoot per brandstofsoort zijn meegenomen: de productie van het voertuig (zonder batterij) en de productie van de batterij (alleen bij EV's). Alle beschikbare LCA's (2023 en 2024) zijn per brandstofsoort gecategoriseerd en gemiddeld (*bron: GreenNCAP LCA Tool*). Voor het berekenen van de upstream Scope 3-emissies hanteren we een attributionele LCA (ISO 14040) met als functionele eenheid gram CO₂ per km over 240.000 km. Dit op basis van voertuig- en batterijproductie, gebruikmakend van de Green NCAP LCA Tool (v2.4, 2024) en EU-stroommix (90% langzaam laden). Zo worden de uitgangspunten volgens de GreenNCAP LCA Tool gevolgd. De gebruiksfase, onderhoud en end-of-life zijn buiten beschouwing gelaten.

Let op: de upstream Scope 3-emissies worden elk jaar berekend voor de in dat betreffende rapportagejaar nieuw aangeschafte personenwagens. Voor bedrijfswagens is er nog geen uniforme aanpak gedefinieerd.

Berekeningsmethode upstream Scope 3-emissies per brandstofsoort/aandrijflijn:

BEV: 15,3 ton CO₂ PHEV: 12,5 ton CO₂ ICE: 9,7 ton CO₂

Berekening upstream Scope 3 emissies: aanschaf BEV = 15,3 ton CO₂ per BEV

Stel: vloot = 10.000 voertuigen, gemiddelde looptijd 48 maanden en 50% aandeel BEV nieuw inzet. Dan voor dat boekjaar: 1.250 nieuw inzet BEV.

Dus: 1.250 BEV's = 1.250 x 15,3 ton CO₂ = 19.125 ton upstream Scope 3 emissies

Deze eenvoudige methode kan gebruikt worden voor het inschatten van de milieu impact van de aanschaf van **nieuwe personenwagens**. Dit geeft beter inzicht in de klimaatimpact voor het fabriceren van een elektrische auto en er ontstaat een meer volledige CO₂-footprint rapportage.

Hoewel deze handreiking zich focust op de inkoop van voertuigen, beschrijven we hieronder het totaaloverzicht van de upstream scope 3 categorieën waar een leaseorganisatie over *kan* rapporteren:

Upstream (Categorie 1–8)

1. **Ingekochte goederen en diensten**
Emissies van de productie van alle goederen en diensten die een organisatie inkoop (grondstoffen, kantoorartikelen, softwarediensten, etc.).
2. **Kapitaalgoederen**
Emissies van de productie van kapitaalintensieve goederen zoals gebouwen, machines, voertuigen en apparatuur.
3. **Brandstof- en energierelateerde activiteiten (niet in scope 1 & 2)**
Emissies uit winning, productie en transport van aangekochte brandstoffen en elektriciteit (upstream emissies van energie).
4. **Transport en distributie (upstream)**
Emissies uit transport van ingekochte producten door externe logistieke partijen, tot aan ontvangst bij de organisatie.
5. **Afval gegenereerd in de bedrijfsvoering**
Emissies afkomstig van verwerking, recycling of verwijdering van afval dat het bedrijf produceert.
6. **Zakelijke reizen**
Emissies van zakelijke vluchten, taxi's, OV, hotelovernachtingen en leaseauto's die niet in scope 1 vallen.
7. **Woon-werkverkeer**
Emissies van reizen van werknemers tussen huis en werk, ongeacht het vervoersmiddel.
8. **Uitbestede activiteiten / Upstream leased assets**
Emissies van gehuurde of geleasede activa die niet in scope 1 of 2 van de organisatie vallen, maar wel worden gebruikt voor bedrijfsactiviteiten.

Scope 3 Downstream:

Voor het berekenen van de **downstream** Scope 3 CO₂-uitstoot – oftewel de uitstoot die ontstaat tijdens het gebruik van de voertuigen door klanten – volgen we de richtlijnen van het GreenHouseGas (GHG) Protocol en EFRAG (European Financial Reporting Advisory Group).

Deze aanpak is praktisch toepasbaar en maakt het mogelijk om de uitstoot op een consistente manier te berekenen voor grote aantallen voertuigen. Door deze methode ontstaat eenduidigheid en transparantie in de berekeningen. Het biedt een betrouwbare basis voor rapportage én voor het monitoren van trends in emissies gedurende de leaseperiode. Aangezien het gebruik van voertuigen doorgaans een grote bijdrage levert aan de totale CO₂-impact van een leasemaatschappij, is dit een cruciaal onderdeel binnen de Scope 3-rapportage.

Berekeningsmethode downstream Scope 3 emissies fossiele brandstofvoertuigen:

Voorkeur: $\text{Aantal liters brandstof verbruikt} \times \text{GHG TTW omrekenfactor} = \text{CO}_2\text{-uitstoot voertuig}$
Als het aantal werkelijk verbruikte liters niet beschikbaar is, is er een andere methode om de uitstoot te berekenen:

Second best: *Aantal km's per boekjaar x GHG TTW omrekenfactor per brandstofsoort = CO₂-uitstoot voertuig. In de CO₂-footprint rapportage geeft de leasemaatschappij duidelijk aan welke methode gebruikt is.*

Bron: <https://co2emissiefactoren.nl/factoren/2024/9/brandstoffen-voertuigen/>

Voor volledig elektrische voertuigen gaan we uit van het elektriciteitsverbruik. Door dit verbruik te vermenigvuldigen met de in de CO₂-emissiefactorenlijst vermelde omrekenfactoren, ontstaat een zuiver beeld bij de CO₂-uitstoot door gebruik van het voertuig.

Berekeningsmethode downstream Scope 3 emissies volledig elektrische voertuigen:

1. Location-based:

Emissiefactor gridmix WTW elektriciteit omrekenfactor in de Nederlandse markt x aantal km's per boekjaar (= 0,067 x aantal km's per jaar = uitstoot voertuig per boekjaar)

(let op: Dit gaat over de uitstoot op basis van de gemiddelde emissies van het elektriciteitsnet waarvan je de elektriciteit gebruikt, ook wel energiemix)

2. Market-based:

Market-based berekening wordt vooralsnog achterwege gelaten bij het berekenen van de downstream Scope 3 emissie, aangezien (nog) niet duidelijk gemaakt kan worden welk type elektriciteit op welk moment én locatie door leaserijders geladen is.

Hoewel deze handreiking zich focust op de inkoop van voertuigen, beschrijven we hieronder het totaaloverzicht van de downstream scope 3 categorieën waar een leaseorganisatie over kan rapporteren:

Downstream (Categorie 9–15)

9. Transport en distributie (downstream)

Emissies van transport van verkochte producten tot aan de klant (indien uitgevoerd door derden).

10. Verwerking van verkochte producten

Emissies die ontstaan wanneer klanten jouw verkochte producten verder verwerken.

11. Gebruik van verkochte producten

Emissies die vrijkomen tijdens het gebruik van het product door de klant (bijv. brandstofverbruik bij auto's, energieverbruik van apparaten).

12. End-of-life verwerking van verkochte producten

Emissies uit afvalverwerking, recycling of verbranding van producten na gebruik bij de klant.

13. Downstream leased assets

Emissies van activa die jij verhuurt aan anderen (bijv. leaseauto's), en die door de klant worden

gebruikt.

14. Franchises

Emissies van franchisevestigingen die onder jouw merk opereren maar niet in jouw eigen scope 1 of 2 vallen.

15. Investerings

Emissies gerelateerd aan investeringen, inclusief financiering, aandelenbelangen, obligaties, vastgoedfondsen enz.

Let op! De CO₂-emissiefactoren die in Nederland worden gebruikt (www.co2emissiefactoren.nl), worden **jaarlijks geactualiseerd** door een breed panel van experts op basis van de meest recente inzichten. De beheerorganisatie publiceert deze updates doorgaans **in januari**, waarna de nieuwe emissiefactoren worden toegepast voor berekeningen van activiteiten vanaf dat moment. Door deze jaarlijkse herziening sluiten de emissiefactoren aan bij de nieuwste wetenschappelijke informatie en blijven CO₂-berekeningen zo betrouwbaar en actueel mogelijk.

De omrekenfactoren voor CO₂-uitstoot verschillen per land, omdat de lokale energiemix, productieprocessen en gegevensbronnen niet overal gelijk zijn. Hierdoor levert dezelfde activiteit in het ene land een andere berekende uitstoot op dan in het andere land. Voor internationale organisaties is het daarom belangrijk om de lokale omrekenfactoren te gebruiken bij de berekening van de CO₂-uitstoot.

Bij het meten van CO₂-uitstoot ontstaat tot slot ook vaak zogeheten **dubbeltelling**. Scope 1 en 2 gaan over de directe uitstoot van een bedrijf zelf. Een klant van een leasebedrijf rapporteert bijvoorbeeld de uitstoot van zijn **leaseauto's** als eigen (scope 1 of 2) emissies. Tegelijkertijd rapporteert het **leasebedrijf** diezelfde uitstoot in **scope 3 downstream**, omdat de auto's bij de klant worden gebruikt. Zo wordt dezelfde uitstoot twee keer geteld: één keer bij de klant en één keer bij het leasebedrijf. Dit is normaal en hoort bij het systeem. Dubbeltelling is dus geen fout, maar een logisch gevolg van het meten van uitstoot in de hele waardeketen.

Tot slot

Deze handreiking verduidelijkt en geeft een advies voor de VNA-leden en geeft invulling aan een sectorale aanpak voor CO₂-footprinting. Hiermee kunnen VNA-leden op eenzelfde manier de CO₂-uitstoot berekenen en publiceren als onderdeel van de ESG Impact Rapportage.

Disclaimer

Deze informatie is uitsluitend bedoeld als algemene informatie en niet als een juridisch advies. De VNA heeft de vereiste zorgvuldigheid betracht bij het opstellen van dit bericht, maar wijst iedere aansprakelijkheid uitdrukkelijk van de hand.