

## **Verlag ronde tafelbijeenkomst duurzaamheid transportsector**

Datum: 6 september 2024

Locatie: NBA Hoofddorp

*Opening Robert Mul:* we gaan met elkaar in gesprek in 2 rondes. In de 1e ronde zitten aan tafel voornamelijk accountants en softwareproducenten. In 2e ronde zitten aan tafel voornamelijk transportondernemers, banken en verzekeraars.

*Opening Carol de Wit:*

Alle deelnemers aan deze RT hebben gezamenlijk een uitdaging gezien de complexiteit van CO2 rapportages. Daarom is er lean en mean samenwerking benodigd en is het goed om verwachtingen op elkaar af te stemmen.

### **Ronde 1**

#### **Welke problemen zijn er bij het scherp krijgen van de data?**

Huidige registratiesystemen bevatten geen goede dataverzameling voor CO2-registratie, en het is belangrijk om de benodigde data uit diverse bronnen te halen. Hoewel de tools beschikbaar zijn, moeten bedrijven zowel hun eigen data als die van partners in de keten op orde hebben, waarbij gestandaardiseerde gegevensuitwisseling cruciaal is. Transportondernemers zijn bezorgd over de kosten, en de kwaliteit van de data is essentieel. Er zijn al basisgegevens beschikbaar, zoals facturen en vrachtbrieven, maar de koppeling tussen financiële en operationele data blijft een uitdaging. Uiteindelijk is het belangrijk dat elk bedrijf actie onderneemt op dit gebied.

Samenvattend worden de volgende problemen geïdentificeerd:

1. Kleine bedrijven hebben soms niet de systemen beschikbaar, soms ook niet eens de data.
2. Kwaliteit van de data, is het gestandaardiseerd?
3. Scope 3

Kleinere bedrijven hebben vaak onvoldoende kennis over CO2-registratie en zijn er nog niet actief mee bezig. Hoewel er soms wel data beschikbaar is, zoals fysieke facturen en vrachtbrieven, is deze vaak moeilijk toegankelijk. De rol van grotere bedrijven is om het proces te structureren. De deadline voor grote bedrijven is 1 januari 2026, terwijl Scope 3, dat kleine bedrijven betreft, nog veel onduidelijkheid kent, vooral over normering.

Grote bedrijven vragen data op bij kleine bedrijven zonder duidelijke specificaties, en er is verwarring over welke normen (ISO of sectorspecifieke) gevolgd moeten worden. De transportsector heeft relatief goede datakwaliteit, maar de uniformiteit in rapportage ontbreekt. Binnen de branche wordt besproken hoe het beste informatie van kleine bedrijven kan worden verzameld.

Er zijn twee soorten data: default data (zoals op facturen) en primaire data (die samenwerking in de keten vereist). Het is belangrijk om eerst een uitgangspunt van de data te creëren en daarna geleidelijk verbeteringen door te voeren. Voor de wegtransportsector zijn CO2-berekeningen haalbaar, met gebruik van vrachtbrieven en eenvoudige methoden om vracht uit collectieve verzending te verdelen.

De conclusie hieruit is dat er gestandaardiseerd moet worden, daar komen de volgende vragen uit voort:

1. Hoe moeten we dit technisch doen?
2. Kunnen we hiervan een standaard maken die ook handig voor automatiseerders is?
3. Hoe krijgen we er draagvlak voor?

De standaarden zijn er in principe al, het uitwisselen van data is echter lastig aangezien er verschillende methoden worden gebruikt. Mogelijk is hier een rol voor de controlerend accountant of de accountantsorganisaties om methodiek vast te stellen of om een norm op te leggen voor de wijze waarop uiteindelijk ook een CO2-beprijzing tot stand komt.

Een vraag die hieraan vooraf gaat is hoe de CO2-berekening tot stand komt en waarom er in de sector nog geen standaard beschikbaar is. De sector heeft behoefte aan een eenduidig rapportagesysteem. ISO 14083 is erkend als norm en eenduidige rapportage is cruciaal om oneerlijke concurrentie te voorkomen en CO2-beprijzing te faciliteren. Er wordt verder gesproken over het gebruik van verwacht versus feitelijk gebruik. De certificering van tools in de sector is nog niet volledig. De uitvragen zijn inconsistent, wat overigens niet door alle deelnemers werd herkend, waardoor het belangrijk is te werken aan een uniforme standaard. Er is behoefte aan betere communicatie en samenwerking, en men moet de ISO 14083 norm gebruiken, waarbij handleidingen voor implementatie beschikbaar zijn. Tot slot moet de integriteit en zuiverheid van de data verbeterd worden.

Welke data moet er in systemen worden opgenomen, vooral in de deze sector, waar veel kleine ondernemers, zoals eigen rijders, nog niet op de hoogte zijn van deze kwesties. Een deelnemer stelt dat hij in 30 minuten de noodzakelijke berekeningen voor kleine rijders kan maken. Er wordt ook gewezen op de moeilijkheid van het vergelijken van huidige methoden, zoals vloeroppervlak, volume en gewicht, wat leidt tot 'appels met peren vergelijken'. Er is consensus dat primaire data goed gedocumenteerd moet zijn in de systemen, zodat verschillende methoden en berekeningen, afhankelijk van de uitvraag, effectief toegepast kunnen worden.

Het belang van een groeipad wordt benadrukt en het toetsen van data door accountants aan normen. Vragen voor accountants omvatten de helderheid van het controleobject en of zij kunnen helpen om deze normen te verduidelijken. Er is behoefte aan duidelijkheid over welke data in de administratie moet worden bijgehouden, en hoewel er veel beschikbare data is, is het voor accountants nog niet helemaal duidelijk. Het onderscheid tussen grote en kleine transporteurs moet worden losgelaten, omdat het aanleveren van data voor Scope 1, 2 en 3 overall moeilijk is. Accountants in de samenstelpraktijk lijken minder goed op de hoogte van deze thema's dan hun collega's in de controlepraktijk, en er is geen eenduidige werkwijze. Voor Scope 3 ontbreekt een duidelijke norm. Samenwerking met organisaties zoals SRA of NBA wordt gewenst om deze normering te verduidelijken. De verantwoordelijkheid voor correcte rapportage ligt bij het bedrijf, terwijl accountants een rol kunnen spelen in het betrouwbaar administreren en rapporteren van data. Tot slot wil de vervoerder zich kunnen onderscheiden van de verlader.

Voorzitter concludeert het eerste deel van de rondetafelsessie door te stellen dat de beschikbare primaire data in de sector bekend is. Er zijn internationaal geaccepteerde berekeningsmethoden,

zoals ISO 14083, en er bestaan good en best practices, evenals succesvolle pilots binnen de sector. Het standaardiseren van dataregistratie in administraties, opname in software, berekeningsmethodieken en typen uitvragen lijkt haalbaar. Belangrijk is dat er gesprekken met stakeholders nodig zijn om deze standaardisatie te realiseren.

## Ronde 2

Deze ronde start met het bespreken van de volgende stelling:

**De basisdata en de formule voor de berekening van CO2 in de (1) prestatieladder, (2) Lean and Green, (3) CSRD, (4) Scope 3 moeten gelijk worden getrokken".**

De stelling wordt door de deelnemers onderschreven. Erkenning van goed presterende bedrijven is belangrijk om oneerlijke concurrentie te voorkomen. Daarnaast moet de ISO-norm worden toegepast, met aandacht voor datakwaliteit. Voor eigen rijders is het vaak een uitdaging om de benodigde gegevens voor CO2-berekeningen te verzamelen. Sommige transportbedrijven werken samen aan de aanlevering van CO2-gegevens. De CSRD legt verplichtingen op voor alle bedrijven, waarvan sommige al eerder zijn geïmplementeerd.

Er is wordt doorgesproken over de rol van banken in het verstrekken van financiering met duurzaamheidsvereisten en of zij voordeligere financiering bieden aan bedrijven die hieraan voldoen. Momenteel is het vergelijken van bedrijven op dit gebied lastig, maar er is wel een intentie om klimaatneutraal te financieren, al gebeurt dit in stappen. Verzekeraars houden zich tot nu toe aan de wettelijk verplichte eisen.

Er wordt ook besproken dat transporteurs stappen zetten om zich te onderscheiden op basis van duurzaamheidsvereisten, en dat er behoefte is aan één systeem voor vergelijking. Het is ongebruikelijk voor de transportsector om klanten te informeren over duurzaamheid. Strategische gesprekken tussen transporteurs en klanten kunnen waardevol zijn, vooral als het gaat om het verbeteren van efficiëntie en CO2-reductie. De CSRD wordt gezien als een kans voor samenwerking in de hele keten, in plaats van als een administratieve last.

Het gesprek gaat verder over de bereidheid van klanten om andere condities af te spreken met transporteurs die investeren in duurzaamheid. De ervaringen zijn wisselend: soms zijn klanten open voor duurzame voorwaarden, maar vaak blijft de keuze toch bij de laagste prijs. Er wordt verder gekeken naar de beschikbare duurzame opties, hun beschikbaarheid en betaalbaarheid. De relatie tussen transporteurs en klanten verschuift van puur gericht op de transactie naar breder, waarbij duurzaamheid een rol speelt, hoewel niet alle klanten hierin geïnteresseerd zijn. Vaak stopt de belangstelling van klanten bij de kosten.

Het rapporteren van CO2 en andere criteria leidt niet automatisch tot verduurzaming van de bedrijfsvoering. Veel bedrijven beginnen niet vanuit intrinsieke waarde, maar vanuit verplichtingen, zoals GRI, vaak ingevoerd door voorlopers binnen het bedrijf. CSRD is inmiddels een belangrijk instrument binnen de EU om financiering voor duurzame initiatieven te stimuleren.

Er wordt besproken welke kwaliteitsuitkomst nodig is voor de berekening van Scope 3. Vervoerders

geven aan dat ze graag primaire data willen aanleveren, omdat deze een directe link hebben met kosten en helpen bij het optimaliseren van processen, in tegenstelling tot geplande of geschatte data. Het is belangrijk om te benadrukken dat veel transporteurs hier nog niet mee bezig zijn.

Er is consensus dat dit een kans biedt voor transporteurs om zich te onderscheiden, vooral met de naderende verplichtingen van de CSRD, die de druk op alle betrokken partijen verhoogt. Hoewel de benodigde ingrediënten zoals data, normeringen en rekentechnieken aanwezig zijn, ontbreekt het aan een geïntegreerde aanpak. De sector vraagt om uniformering.

Banken willen ook een uniforme aanpak voor hun uitvragen en hebben daarom contacten met klanten en zijn actief betrokken bij deze gesprekken. Voor de CO2-berekening is het belangrijk om te berekenen, toewijzen en te analyseren. De berekeningen gaan goed, maar toewijzing is uitdagender, waarvoor de recente ISO 14083-norm relevant is. De CSRD schrijft voor dat deze norm gebruikt moet worden voor CO2-berekeningen in de keten.

Er wordt besproken of een accountant de CO2-berekeningen kan controleren volgens ISO 14083. Bedrijven willen weten of hun CO2-rapportages betrouwbaar zijn, en accountants bekijken het proces bij bedrijven en leveranciers, maar baseren zich niet uitsluitend op de ISO-norm. Leveranciers geven aan welk deel van hun informatie al door een accountant is beoordeeld.

De methodiek is belangrijk, maar de kwaliteit van de data is nog belangrijker, waarbij het principe "garbage in, garbage out" geldt. De ISO-norm geeft richtlijnen voor rapportage, maar zegt niets over de daadwerkelijke getallen. Er wordt ook overwogen of verificatiebureaus deze controles kunnen uitvoeren. De huidige assurance van accountants biedt een beperkte mate van zekerheid, en de implicaties van de CSRD-regelgeving moeten in de komende jaren verder worden verduidelijkt.

Er is consensus dat er meer eisen zijn voor de interne organisatie van bedrijven bij een redelijke mate van zekerheid. De datakwaliteit is momenteel slecht, met problemen in betrouwbaarheid, interpretatie en vergelijkbaarheid. De kosten voor kleine en eigen rijders zullen toenemen om data van hoge kwaliteit te kunnen aanleveren, en er wordt verwacht dat ook het MKB met een lastenverhoging te maken krijgt. Het is essentieel dat de datakwaliteit in de gehele keten verbetert.

Concluderend: Er is een sterke bereidheid om de uitdagingen rondom CO2-registratie aan te pakken, met veel beschikbare primaire data en bestaande berekeningsmethodieken, waaronder ISO-certificering. Er wordt gepleit voor standaardisatie en het delen van good practices binnen de sector.

De conclusie is dat er een groeipad voor de sector moet worden ontwikkeld, waarbij partijen bij elkaar worden gebracht. Er is behoefte aan het uitbreiden van basisdocumenten en samenwerking tussen ICT-partners.

Het gesprek moet niet alleen technisch van aard zijn, maar ook focussen op implementatie, het groeipad en het betrekken van stakeholders. Dit vereist gesprekken op verschillende niveaus, van strategisch tot operationeel.