

Transport in transitie; wanneer verandert u?

Benchmarkrapport CO₂-impact

Publicatie Alfa Accountants en Adviseurs / Greenaumatic



De uitstoot van CO₂ kost geld en dat wordt in de toekomst zeker niet minder. Ook van ondernemers in de branche Transport & Logistiek vraagt dat om (verdere) verduurzaming van hun bedrijfsvoering én om meer verduurzaming binnen de keten. Bovendien lijkt CO₂-beprijzing in 2027 de norm te worden binnen de branche en grote bedrijven worden verplicht om over hun niet-financiële prestaties (o.a. duurzaamheid) te rapporteren.

Wat gaat dat betekenen voor het rendement en de continuïteit van transportbedrijven?



Overall dichtbij



VOORWOORD

Wat gaat CO₂-beprijzing betekenen voor uw rendement en continuïteit?

Alfa Accountants en Adviseurs heeft samen met Greenautomatic een benchmarkonderzoek uitgevoerd onder een representatief aantal KTO's (kleine transportondernemers) en grotere transportondernemers binnen onze groep transportklanten, om antwoord te krijgen op die vraag. De resultaten van dit onderzoek treft u aan in dit rapport, waarin ook ingegaan wordt op belangrijke trends en ontwikkelingen. Daarnaast geven we u inhoudelijke analyses en suggesties om de belemmeringen voor (verdere) verduurzaming weg te nemen.

Onze belangrijkste boodschap hierbij? U kunt het zich als transport-ondernemer op dit moment niet veroorloven om uw bedrijfsvoering niet (verder) te verduurzamen – de ontwikkelingen gaan hard. Ga daarom met elkaar in gesprek, zorg ervoor dat u uw data goed structureert, zodat de CO₂-impact op uw kostprijs duidelijk wordt en ga (meer) samenwerken. Maak de keuzes voor de toekomst vandaag en er staat u een mooie toekomst te wachten.

Wij zijn er supertrots op om u dit **CO₂-impact benchmarkrapport** te mogen aanbieden!



Carol de Wit
Sector Manager
Team Transport & logistiek
bij Alfa Accountants en Adviseurs
Bleiswijk



Patrick de Veer
Ontwikkelaar CO₂-impactscan
Directeur Greenautomatic
patrick@greenautomatic.com

INHOUD

Wat komt er op transportondernemers af?	3
Wat gebeurt er in de keten?	4
Businessmodel nog niet klaar	4
Waar staat u nu, waar staat u straks?	6
Benchmark CO ₂ -impact	7
CO ₂ -uitstoot per omzetcategorie	7
Mogelijke impact CO ₂ -beprijzing	8
Vorbereiding op CO ₂ -beprijzing	9
Samenvatting	10
10 knoppen om aan te draaien	11

Wat komt er op transportondernemers af?

In deze benchmark is de CO₂-uitstoot van transportondernemers zowel absoluut als relatief in kaart gebracht. Uit dit onderzoek blijkt dat de CO₂-impact op de omzet tussen 4% en 8% bedraagt. Dat is een ronduit zorgelijke conclusie, aangezien de gemiddelde marge op transport varieert tussen 2% en 5%. Bij 20% van de onderzochte bedrijven in deze benchmark blijkt namelijk dat hun winst compleet verdampt, als sectorale CO₂-beprijzing nu de norm zou zijn. Transportondernemers die de verwachte CO₂-beprijzing in 2027 kunnen doorberekenen aan hun klant, hoeven hun gehele marge dan niet te zien verdwijnen.

Voor deze eerste CO₂-impactbenchmark is de peilstok gestoken in de huidige groep transport- en logistiekklanten van Alfa accountants en adviseurs. Op basis daarvan zijn kleinere, middelgrote en grotere transportbedrijven geselecteerd, met als doel de onderlinge verschillen binnen en tussen de groepen scherp te krijgen. Aan de benchmark namen in totaal 58 transportondernemingen deel, waarvan de prestaties over 2021 en 2020 zijn geanalyseerd. Dit resulteerde in 103 impactscans, met als belangrijkste inzicht: *als CO₂-beprijzing de nieuwe norm wordt, heeft dit voor iedere transportondernemer (een flink) effect op het rendement!* Het is daarom belangrijk om goed inzicht te hebben in uw eigen duurzaamheidsprestaties.

Verduurzaming komt bij transportbedrijven al wel steeds meer als onderwerp op de agenda te staan, gezien het samenspel van de volgende trends en ontwikkelingen:

- gebrek aan personeel;
- laag rendement;
- automatisering, digitalisering en data driven sturen;
- elektrificatie van het wagenpark, (deels) zelfrijdend vervoer;
- naderende impact van CO₂-beprijzing;
- meer klanten die om duurzaamheidsrapportages beginnen te vragen.

Kijk ver genoeg vooruit!

Dat is de belangrijkste boodschap die we u meegeven in dit rapport. De Europese Commissie wil de Europese CO₂-uitstoot in 2030 teruggebracht hebben met 55%. Als gevolg van dat besluit zal CO₂-beprijzing over een aantal jaren de norm worden binnen transport en logistiek. Wie daar niet of te laat op anticipeert, verliest zijn marge. Als u op dit moment voor de lange termijn nog geen investeringsbeslissingen heeft genomen, komt u straks al gemakkelijk uit na 2030. Banken gaan ondertussen steeds vaker met extra opslagen rekenen voor klanten zonder duurzaam profiel. Rapportages over duurzame prestaties worden belangrijker. Ons advies op basis van de uitkomsten van deze benchmark: beweeg mee of stap bijtijds uit, maar laat u niet verrassen. Het is belangrijk om u te verdiepen in wat er in de keten gebeurt, om te weten wat er op u af gaat komen.

De onderlinge verschillen bij transportbedrijven zijn op dit moment nog wel groot. Waar de een nog naar houvast zoekt om (verder) te verduurzamen, heeft de ander al geruime tijd een Lean & Green-certificering, met een lagere CO₂-uitstoot als blijvend resultaat. Elk bedrijf heeft zijn eigen drijfveren om te willen verduurzamen. Waar sommige ondernemers in transport en logistiek vooral intrinsiek gemotiveerd zijn om minder CO₂-impact te maken met hun bedrijf worden andere juist getriggerd door sterk gestegen dieselprijzen of door wet- en regelgeving. Dat is ook niet erg; er leiden meer wegen naar hetzelfde doel.

Wat gebeurt er in de keten?

Voor iedere transportondernemer is het van belang om verder te kijken dan het eigen bedrijf als het gaat om verduurzaming. Wat vraagt de keten van de transportondernemer? Niet iedere ondernemer is zich daar op dit moment al voldoende van bewust. Het risico hiervan is dat transportondernemers minder aantrekkelijk kunnen worden voor hun huidige en toekomstige opdrachtgevers en toeleveranciers. Deze partijen kunnen en zullen op den duur (maar wellicht ook al op korte termijn) andere eisen gaan stellen of andere principes gaan naleven, wat hun keuzes beïnvloedt. Ook *financiers* gaan anders kijken; ondernemingen met een duurzaam profiel worden voor hen interessanter. Deze ondernemingen kunnen daardoor vaak al onder gunstiger voorwaarden krediet (en subsidies) krijgen. Veel beleggingsportefeuilles kleuren ondertussen ook groener.

Businessmodel nog niet klaar

In veel gevallen is het huidige businessmodel van transportondernemers nog niet klaar voor (verdere) verduurzaming. Dat ligt onder meer aan beperkte investeringscapaciteit, nog niet beschikbare laadinfrastructuur, het nog niet inzichtelijk hebben van data, het nog niet kunnen delen van data, extra kosten in de keten die nog niet eerlijk verdeeld zijn, onvoldoende inzicht hebben in de fiscale voordelen van duurzaamheid en onvoldoende draagvlak voor verduurzaming binnen de organisatie.

Sturen op rendement

Transportondernemers die op dit moment niet beschikken over financiële middelen om te verduurzamen, zullen dit vermoedelijk ook niet zo snel doen. Het kan echter wel optie zijn om een verzoek bij de bank neer te leggen voor het verstrekken van een transitielening ten behoeve van de verduurzaming van het bedrijf. De bank zal in dat geval vragen om een onderbouwing van de doelstellingen met niet-financiële data. Maar welke data zijn daarvoor benodigd en zijn deze data ook zuiver – en dus betrouwbaar? De data moeten niet alleen duidelijk maken wat de CO₂-uitstoot is, maar ook wat het rendement is; de komende jaren zal het sturen op rendement nog veel belangrijker worden.

CO₂-impactscan

Alfa is een samenwerking aangegaan met het bedrijf Greenaumatic om de CO₂-impact van ondernemingen in Transport & Logistiek te kunnen meten. Dit bedrijf kan met slimme software een CO₂-impactscan uitvoeren bij transportbedrijven. De scan geeft snel inzicht in de uitstoot en laat ook zien wat het effect van die CO₂-uitstoot is op het rendement van de onderneming. Inmiddels zijn Alfa en Greenaumatic in het verlengde hiervan ook een samenwerking aangegaan met de Topsector Logistiek (samenwerkingsverband tussen bedrijven, kennisinstellingen en overheden). In het kader van die samenwerking wordt de CO₂-impactscan ingezet om optimalisatie in de keten te monitoren en te bespreken.



Logische ontwikkeling: CO₂-beprijzing

“CO₂-beprijzing zal tot gevolg hebben dat organisaties de kosten voor de uitstoot van broeikasgassen gaan betrekken bij hun besluitvorming. Bij externe CO₂-beprijzing gaat het om geldstromen tussen organisaties, zoals een CO₂-heffing. Bij interne CO₂-beprijzing gaat het om een interne CO₂-prijs waar bedrijven mee rekenen bij hun interne afwegingen (de schaduwadministratie). Hiervoor zijn de juiste systemen vereist. Op dit moment werken veel transportbedrijven nog op een traditionele manier, met verouderde software. Transportondernemers die toekomstbestendig willen zijn, zullen met hun tijd mee moeten gaan. Hier horen ook de moeilijke gesprekken bij!”

Rapporteren over duurzaamheid

Klanten zullen in de komende jaren vaker gaan vragen om inzicht in – en reductie van – de CO₂-uitstoot van transporteurs. Dat heeft te maken met het feit dat een aanzienlijke groep grote bedrijven vanaf 2025 verplicht moet gaan rapporteren over hun beleid, prestaties en impact op het gebied van milieu, mens en goed bestuur. Deze regelgeving (de 'Corporate Sustainability Reporting Directive', kortweg CSRD) geldt in eerste instantie voor grote bedrijven (>250 fte's, > € 40 miljoen omzet, > € 20 miljoen balanstotaal). Zij moeten in hun rapportage ook ingaan op hun invloed in de samenwerkingsketen. De implicatie hiervan is dat grote klanten bij transporteurs kunnen aankloppen met vragen over CO₂-uitstoot in relatie tot de diensten die aan hen worden geleverd.

Waar staat u nu, waar staat u straks?

Hoe kunnen transportondernemers zich voorbereiden, als CO₂-beprijzing in 2027 realiteit wordt? Als eerste zal de transportondernemer moeten weten waar hij nu staat (nulmeting), door als het ware op verkenning te gaan door het eigen bedrijf. Wat betekent het onderaan de streep als de hoeveelheid CO₂-uitstoot wordt omgerekend in euro's? Klein voorbeeld: stel dat u een middelgrote transportklant bent, die € 80 per uitgestoten ton CO₂ moet betalen. In dat geval bespaart u bij 20% CO₂-reductie al gauw circa € 8.000.

Inzicht in – en het reduceren van – de CO₂-footprint beïnvloedt op een positieve manier de betrokkenheid van medewerkers, klantenbinding en het vertrouwen van investeerders. De CO₂-uitstoot kan gelukkig al op veel manieren worden verlaagd, zonder dat daar onmiddellijk grote investeringen voor nodig zijn. In dat kader kunt u bijvoorbeeld denken aan multimodaal transport, meer samenwerking, effectievere ritplanning, rustig rijgedrag, etc. In het algemeen geldt: het is belangrijk om te stoppen met onrendabele ritten en om met elkaar in gesprek te gaan ter verbetering van de beladingsgraad. Door meer samen te werken en ook inzicht te geven in elkaars data, kunnen transportondernemers meer bereiken. Datakwaliteit – en weten waar de benodigde data te vinden zijn – is hierbij van groot belang.

Benchmark CO₂-impact

In deze benchmark is de CO₂-uitstoot van transportondernemers zowel absoluut als relatief in kaart gebracht. Voor dit benchmarkonderzoek zijn de geselecteerde transportondernemingen uitgesplitst in vier omzetcategorieën: omzet < € 300.000, omzet tussen € 300.000 en € 2 miljoen, omzet tussen de € 2 en € 5 miljoen en omzet > € 5 miljoen.

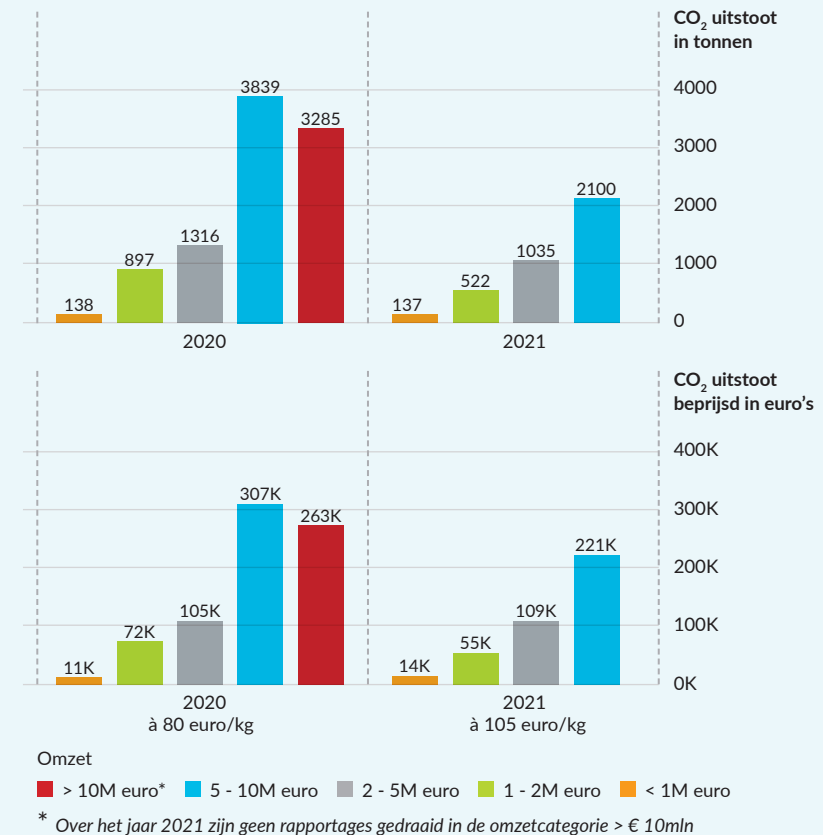
Bij een vergelijking van de indeling naar omzetcategorieën in 2020 en 2021, is het grootste verschil waarneembaar bij bedrijven met meer dan € 5 miljoen omzet. In 2020 vielen negen bedrijven in die categorie, in 2021 waren dat er twee. Van de tien transportbedrijven die in 2020 nog tussen € 300.000 en € 2 miljoen omzet behaalden, zijn er in 2021 nog zes over. Corona kan hier een onderliggende oorzaak zijn. Van de 58 deelnemende bedrijven hebben er 30 voor gekozen om de CO₂-impactscan alleen voor het jaar 2020 uit te voeren. Als regelgeving voorschrijft dat transportondernemingen hun CO₂-uitstoot met een vaste frequentie in kaart moeten brengen, zal de behoefte aan een CO₂-impactscan naar alle waarschijnlijkheid toenemen.

CO₂-uitstoot per omzetcategorie

Interessant is om te kijken naar de gemiddelde CO₂-uitstoot per omzetcategorie in 2021, afgezet tegen de uitstoot in 2020 (zie figuur 1).

Figuur 1 laat zien dat de aandacht voor het terugdringen van CO₂-uitstoot groter wordt. Dat is vooral waarneembaar bij bedrijven met meer dan € 5 miljoen omzet; hun gemiddelde CO₂-uitstoot daalde behoorlijk en ook transportondernemers met een omzet tussen de € 1 miljoen en € 2 miljoen brachten hun CO₂-uitstoot flink terug (van 897 ton in 2020 naar 522 ton in 2021). Van meerdere transportondernemingen kon helaas slechts een CO₂-impactscan over één jaar gedraaid in plaats van over twee jaar. Dit doet echter geen afbreuk aan de uitkomsten van dit onderzoek. Het laat zien dat er op dit moment nog geen gestaag 'ritme' is opgebouwd om de CO₂-uitstoot te monitoren.

Figuur 1. CO₂-uitstoot per omzetcategorie



De kans is groot dat meer bewustzijn van het belang van CO₂-reductie en verdere verduurzaming tot minder uitstoot heeft geleid. (Denk in dit kader bijvoorbeeld ook aan een Lean & Green-certificering.) Toch is hier ook een nuance op zijn plaats; veel ondernemers (maar zeker niet alle) hebben hun business zien teruglopen in de coronajaren. Minder rijkilometers staan dan sowieso voor minder uitstoot.

Mogelijke impact CO₂-beprijzing

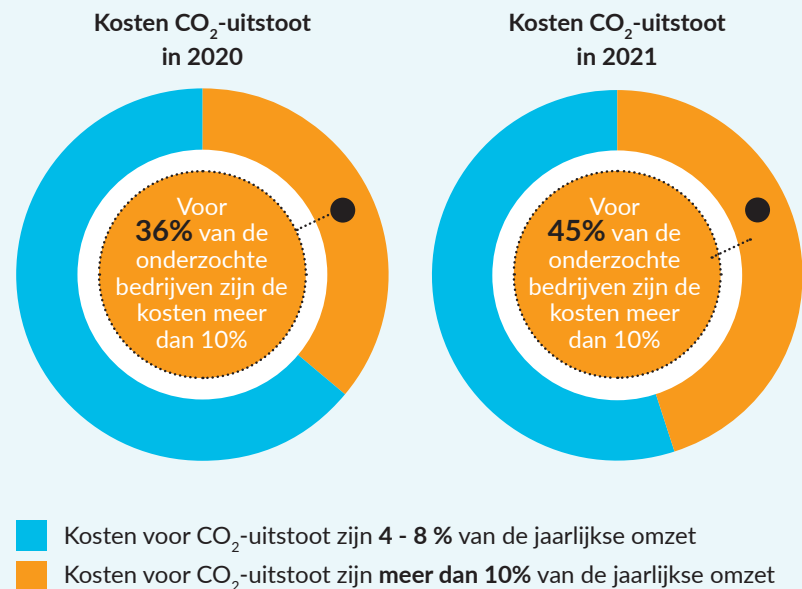
De uitstoot (emissie) van broeikasgassen wordt in de toekomst zwaarder beprijsd, via belastingen of handel in uitstootrechten (emissierechten). Het EU Emission Trade System (ETS) is op dit moment het grootste emissiehandelssysteem ter wereld, waar circa 10.000 Europese bedrijven aan meedoen (samen verantwoordelijk voor 45% van de CO₂-uitstoot in de EU). In Nederland zijn dit ongeveer 400 bedrijven. De EU ETS-marktprijs voor uitstootrechten tikte op 21 februari 2023 € 105 per ton aan, wat omgerekend € 0,34 per liter diesel is. De uitstoot van 1 liter diesel is ongeveer 3,3 kg CO₂. Betrouwbare verwachtingen over de ontwikkeling van CO₂-beprijzing voor de toekomst zijn lastig te geven, maar € 100 tot € 200 per ton CO₂-uitstoot rond 2030 is *aannemelijk*. Bij ongewijzigde uitstoot kan die CO₂-beprijzing een geldbedrag vertegenwoordigen van zo'n 4% tot 8% van de jaarlijkse omzet van transporteurs, hetgeen kan leiden tot continuïteitsvraagstukken.

De overheid probeert het goede voorbeeld te geven. Kijk bijvoorbeeld naar een partij als de provincie Utrecht, die nu als eerste overheid in Nederland de maatschappelijke kosten van klimaatverandering meeweegt bij haar beleidsafwegingen en keuzes. De provincie hanteert een interne rekenprijs van minimaal € 875 per ton CO₂, waarmee zij medeoverheden en marktpartijen uitdaagt om CO₂-beprijzing ook in te voeren.

In figuur 2 is de CO₂-uitstoot binnen de twee belangrijkste categorieën weergegeven, afgezet tegen het gemiddelde. De grote verschillen binnen deze categorieën maken duidelijk dat de ene transportondernemer nog lang niet zover is met CO₂-reductie en de rapportage daarover als de ander.

In het jaar 2021 is er meer omzet gedraaid, wat gepaard gaat met een hogere CO₂-uitstoot. Per saldo is er echter wel degelijk sprake van een reductie.

Figuur 2. Kosten CO₂-uitstoot in 2020 en 2021



Tabel 1. Gemiddelde omzet en CO₂-uitstoot

Jaar	Gemiddelde omzet	Gemiddelde uitstoot CO ₂ (in tonnen)	Gemiddelde uitstoot CO ₂ (in euro's)
2020	€ 1.009.463	386	€ 36.670
2021	€ 1.242.098	411	€ 39.045
Groei	23%	6%	

Alle participerende transportbedrijven in deze benchmark draaiden een CO₂-impactscan. Sommige deden dat zowel voor 2020 als voor 2021, andere namen slechts een van beide jaren deel. Bijvoorbeeld omdat ze niet over (complete) data over 2021 beschikten, of geen grootscheepse veranderingen verwachtten voor dat jaar. Ondanks het feit dat deze gedeeltelijke deelname het beeld wat vertekent, levert de benchmark zeer bruikbare inzichten op. Zo wordt op basis van de verkregen data duidelijk dat bedrijven in de omzetcategorie € 300.000 - € 2 mln. en de categorie > € 5 mln. de grootste relatieve slag in CO₂-reductie maken. Zij hebben meer en/of betere concrete maatregelen genomen om efficiënter (hogere beladingsgraad, minder transportkilometers) te gaan transporteren. Om de ontwikkeling hierin structureel te kunnen monitoren, is het van belang om een CO₂-impactscan niet incidenteel maar jaarlijks (of op kwartaalbasis om seizoensinvloeden te kunnen vaststellen) te draaien.

Vorbereiden op CO₂-beprijzing

In het begin van dit rapport is aangegeven dat CO₂-beprijzing eraan komt; dit wordt verwacht in **2027**. Dat betekent dat transportondernemers er goed aan doen om hier nu al rekening mee te houden met betrekking tot hun investeringsplannen.

Om op dit vooruitzicht te anticiperen, is het raadzaam voor transportondernemers om aandacht te schenken aan c.q. werk te maken van de volgende aandachtspunten:

- Voer een schaduwadministratie.
- In de data zitten de antwoorden!
- Kies voor samenwerking en bepaal de missie, visie en strategie.
- Ga om (verder) te verduurzamen het gesprek aan met stakeholders (medewerkers) en een specialist, bij voorkeur de accountant.
- Certificering (Lean & Green) is belangrijk.
- Uitbreiding van zero-emissiezones.

Voor meer informatie over het specifieke onderwerp CO₂-beprijzing verwijzen wij u naar:

- www.taxfoundation.org/carbon-taxes-in-europe-2022
- www.dnb.nl/groene-economie/co2-beprijzing



Carol de Wit: "Wie blijft doen wat hij altijd deed, krijgt vaak minder dan wat hij altijd kreeg."

SAMENVATTING

Het wordt voor iedere transportondernemer van groot belang om scherp inzicht te krijgen in zijn of haar duurzaamheidsprestaties. Opdrachtgevers/klanten gaan hier straks naar vragen! Op zo'n moment zal geen enkele transportondernemer met de mond vol tanden willen staan.

Het beeld dat uit deze benchmark naar voren komt, laat zien dat er op dit moment nog grote verschillen bestaan binnen én tussen bedrijven. Dat heeft veel te maken met het feit of duurzaamheid als onderwerp bovenaan hun agenda staat, of pas op een volgende bladzijde. Juist in deze sector is het belangrijk voor ondernemers om op tijd voor te sorteren op wat er komen gaat. Zo vergroten zij hun veerkracht, beperken ze hun risico's en besparen ze op hun kosten. Dat is cruciaal, vanwege de kleine marges in deze sector en het verwachte grote effect van CO₂-beprijzing. Dit kan invloed hebben op de continuïteit – en dus toekomstbestendigheid – van uw bedrijf. Voor iedere transportondernemer daarom het advies: laat u niet verrassen door wat er op u afkomt. Er zijn veel knoppen waar u nu al aan kunt draaien (zie afbeelding hierna). Zorg ervoor dat uw data-infrastructuur goed op orde is. Dit geeft snel inzicht in uw CO₂-uitstoot en levert meer rendement op.



10 KNOPPEN OM AAN TE DRAAIEN

1. Rechtervoet van de chauffeurs onder controle.

Om uw CO₂-uitstoot te verlagen, is het belangrijk dat uw chauffeurs hun rechtervoet onder controle hebben (Het Zuinig Rijden).

2. Hogere beladingsgraad door betere datakwaliteit.

Hoe hoger de beladingsgraad op de heen- en terugweg, des te minder transportbewegingen er nodig zijn. Met behulp van goede logistieke planningssoftware bespaart u veel.

3. Onderzoek naar gebruik van alternatieve brandstoffen, zoals HVO ('blauwe diesel') en bio-LNG.

Zie ook dit artikel van TTM: <https://bit.ly/3lfxVSj>.

4. Samenwerking met andere transportondernemers.

Door gezamenlijk vracht aan te voeren bij een 'transporthub', hoeven er minder afzonderlijke vrachtauto's te rijden.

5. Aanschaf van elektrische vrachtauto's.

De aanschaf van een elektrische vrachtauto is duur. Kunt u hier samen met een aantal andere transporteurs in investeren?

6. Combinatie met andere transportvormen zoeken.

Wellicht is het mogelijk om een gedeelte van het transporttraject van producten c.q. goederen te laten bestaan uit vervoer per spoor?

7. Zelf energie opwekken.

Wat zijn de mogelijkheden om zelf energie op te wekken – en worden deze ook al optimaal benut? Kijkt u ook naar extra zonnepanelen of het benutten van zonneweides?

8. Laadinfrastructuur in eigen beheer?

De aanleg van oplaadinfrastructuur vraagt om een behoorlijke investering. Wanneer u uw collega's in de transportbranche hier ook gebruik van laat maken, kunt u die investering deels terugverdienen.

9. Verbetering van aerodynamica, zowel bij nieuwe als bij bestaande vrachtauto's.

Denk bijvoorbeeld aan het aanbrengen van (verstelbare) dakspoilers, zijdefenders, etc. Ook het adequaat afdekken of afdichten van lading op een open trailer kan de luchtweerstand verminderen, waardoor minder brandstof wordt verbruikt.

10. Wees en blijf alert op de ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid.

Wat doen uw collega-transportondernemers, hoe hebben zij dingen aangepakt? Wat kunt u gemakkelijk veranderen in uw bedrijf, welke technologische vernieuwingen kunnen u verder helpen? U hoeft het wiel niet voortdurend zelf uit te vinden.

Wilt u graag meer weten over dit onderwerp? Of wilt u met ons sparren over de vraag hoe u uw bedrijf toekomstbestendig maakt? Neem dan contact met ons op via transport@alfa.nl of info@greenaumatic.com.



alfa  accountants
en adviseurs
www.alfa.nl


Green|aumatic
www.greenaumatic.com