

**Besluit van de Raad van het BIPT
van 14 januari 2025
inzake
de methodologie aangaande
duurzaamheidsrapportering voor Belgische aanbieders
van postdiensten**

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	3
2.	Retroacten	5
3.	Methodologie en implementatie	6
4.	Beroepsmogelijkheden	7
5.	Bijlage: METHODOLOGISCH VUB-RAPPORT AANGAANDE DUURZAAMHEIDSRAPPORTERING VOOR BELGISCHE AANBIEDERS VAN POSTDIENSTEN	8

1. Inleiding

1. Het koninklijk besluit van 14 december 2023 (aangaande duurzaamheid) tot wijziging van het koninklijk besluit van 14 maart 2022 werd eind 2023 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad¹, hierna 'het KB'. Hierbij wordt er aan aanbieders van postdiensten (met in het voorbije jaar minstens 250 werkkrachten met inbegrip van onderaannemers en uitzendkrachten) binnen het segment van pakketbezorgdiensten, opgelegd om welbepaalde informatie in het kader van duurzaamheid te verzamelen. Artikel 8/1 van het KB luidt als volgt:

"Art. 8/1. § 1 De aanbieder van postdiensten voor wie in het voorgaande kalenderjaar ten minste tweehonderdvijftig personen, met inbegrip van onderaannemers en uitzendkrachten, werkzaam waren in het kader van het verstrekken van pakketbezorgdiensten, verzamelt ten minste de volgende informatie:

1° voor elke leveringswijze het gemiddelde van de uitstoot van CO₂-equivalenten gegenereerd door het ophalen, sorteren, vervoeren en de distributie van postzendingen, gemeten in gram per door het Instituut vastgestelde volume-eenheid, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de volgende emissies:

- *de rechtstreekse emissies afkomstig van bronnen die eigendom zijn van of beheerd worden door de onderneming;*
- *onrechtstreekse emissies gelinkt met het energieverbruik, en;*
- *andere onrechtstreekse emissies die worden gegenereerd door uitbestede activiteiten.*

2° voor elke leveringswijze en voor de in de bepaling onder 1° bedoelde verschillende soorten emissies, het gemiddelde van de uitstoot van CO₂-equivalenten, gemeten in gram, per door het Instituut gedefinieerd volume-eenheid, die alleen tijdens de distributiefase in de zin van artikel 2, 6°, van de wet worden gegenereerd;

3° voor elke leveringswijze, het gemiddelde aantal voertuigkilometers per pakket in de distributiefase;

4° het door emissievrije voertuigen afgelegde percentage van de voertuigkilometers in de distributiefase;

5° eventuele toetreding tot een sectoraal duurzaamheidscharter;

6° het percentage hernieuwbare energie die wordt gebruikt in hun gebouwen;

7° het percentage elektrische voertuigen en emissievrije voertuigen die actief zijn binnen het wagenpark;

De leveringswijzen waarvan sprake in het eerste lid, de bepalingen onder 1° tot 3°, stemmen overeen met de pakketleveringsopties voorgesteld door de aanbieders van postdiensten en omvatten ten minste de verschillende leveringstermijnen en leveringsplaatsen.

¹ https://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2023/12/29_1.pdf#Page797

De in het eerste lid bedoelde aanbieders van postdiensten meten de in het eerste lid bedoelde gegevens volgens een door het Instituut vastgestelde methode en onder de controle van een door het Instituut aangewezen bevoegd en onafhankelijk auditorgaan.

2. Voor de eerste 2 indicatoren uit het bovenvermelde artikel 8/1 §1, eerste lid, 1° en 2° (gemiddelde uitstoot in CO₂-equivalenten tijdens de gehele keten alsook specifiek voor de distributiefase), dient het BIPT een methodologie te definiëren. Het BIPT liet zich hiervoor bijstaan door de expertise van de VUB hieraangående (in casu professor Koen Mommens). Als bijlage bij dit besluit kan men het methodologisch rapport dan ook terugvinden.
3. Andere indicatoren zijn evidentier en behoeven geen specifiek uitgewerkte methodologie:
 - 3.1. Zo zal het gemiddelde aantal voertuigkilometers per pakket in de distributiefase simpelweg gedefinieerd worden als het aantal afgelegde kilometers in de distributiefase gedeeld door het aantal geleverde pakketten;
 - 3.2. En spreekt de berekening van het percentage hernieuwbare energie die wordt gebruikt in de gebouwen alsook het percentage elektrische voertuigen en emissievrije voertuigen die actief zijn binnen het wagenpark voor zichzelf: namelijk door de belichte subgroep af te zetten tegenover het totaal. Hoogstens dienen we hier nog aan toe te voegen dat aangaande het wagenpark pendelritten van het personeel alsook bedrijfswagens uitgesloten zijn (zoals trouwens ook het methodologisch rapport verduidelijkt).

2. Retroacten

4. Tijdens het gehele ontwikkelingstraject van deze methodologie werden de aanbieders van postdiensten nauw betrokken. Allereerst bij een kick-off vergadering op 22 februari 2024 waarbij de wettekst alsook de te volgen stappen werden verduidelijk. Vervolgens, na aanwijzing van de VUB voor de ontwikkeling van de methodologie, vonden er op 19 april en 9 juli 2024 (met aanvullende individuele gesprekken waar nodig) meetings alsook schriftelijke bevestigingen plaats naar reeds gehanteerde methodes en de haalbaarheid van welbepaalde pistes.

5. Nadien kon er feedback worden gegeven op een preliminaire versie van de tool (juli 2024). Aan het eind van het proces was er een publieke consultatie (van 22 oktober tot en met 26 november 2024) waarbij er, waar nodig, bijkomend calls plaatsvonden om specifieke vragen te beantwoorden.

3. Methodologie en implementatie

6. Het doel van het BIPT was dan ook om een concrete methodologie te kunnen voorstellen aan de aanbieders van postdiensten die in lijn ligt met internationale standaarden en tegelijk haalbaar is (een minimale "administratieve burden") alsook voldoende accurate en onderling en overheen de tijd vergelijkbare resultaten zal opleveren. Dit dient ook toe te laten om de CO₂-equivalenten die jaarlijks (berekend en) gecommuniceerd worden door de aanbieders van postdiensten te verifiëren.
7. De methodologie uit het rapport bijlage steunt op vier pijlers. Allereerst de meegedeelde CO₂-waarden die dienen te worden berekend en meegedeeld door de aanbieders van postdiensten. Vervolgens de vereiste inputwaarden (gaande van gebruikte energie, over volume, logistieke faciliteiten en leveringswijzen), en dit voor de gehele keten alsook specifiek de last mile. Tot slot zijn er de berekeningswaarden, het GLEC Framework – dat gebaseerd is op ISO 14 083 – voorziet emissiewaarden als referentie voor logistieke activiteiten. Dit alles laat toe om de meegedeelde CO₂-waarden te verifiëren, immers de resultaten van de berekening door de aanbieders van postdiensten dienen in lijn te liggen met de resultaten van de in het rapport beschreven berekeningstool.
8. Op basis van de ontwikkelde methodologie dienen de aanbieders van postdiensten vervolgens vanaf 2025 de gemiddelde uitstoot in CO₂-equivalenten zoals bedoeld in artikel 8/1 §1, eerste lid, 1^o en 2^o niet enkel jaarlijks te publiceren op hun eigen website maar tevens aan te leveren aan het BIPT. De andere informatie beschreven en bedoeld in artikel 8/1 §1, eerste lid, 3^o tot 7^o van het KB dient in principe vandaag de dag reeds te worden bekendgemaakt op de website van de betrokken aanbieders van postdiensten (alsook te worden gecommuniceerd aan het BIPT). Hieraangaande zal het BIPT eveneens vanaf 2025 een formele controle opstarten.
9. Deze jaarlijkse bevraging zal door het BIPT opgenomen worden in de reeds bestaande informatieopvraging met betrekking tot het postaal observatorium. Aan deze bestaande Excel zullen specifieke tabbladen worden toegevoegd met betrekking tot duurzaamheid. De gebruikelijke timing aangaande het observatorium zal ook hier van toepassing zijn, met ieder jaar het uitsturen van de enquête in de loop van maart en de deadline voor indiening begin juni. Op basis van deze cijfers kan het door het BIPT aangesteld auditorgaan, zoals hierboven aangehaald in paragraaf 1, de auditopdracht uitvoeren en kunnen er nog eventueel bijkomende vragen worden gesteld met betrekking tot onder andere achterliggende cijfers, berekeningen of assumpties voor de aanbieder van postdiensten of diens onderaannemers.

4. Beroepsmogelijkheden

10. Overeenkomstig artikel 2, § 1 van de wet van 17 januari 2003 betreffende de rechtsmiddelen en de geschillenbehandeling naar aanleiding van de wet van 17 januari 2003 met betrekking tot het statuut van de regulator van de Belgische post- en telecommunicatiesector hebt u de mogelijkheid om tegen dit besluit beroep in te stellen bij het Marktenhof, Poelaertplein 1, B-1000 Brussel. Het beroep wordt, op straffe van onontvankelijkheid die ambtshalve wordt uitgesproken, ingesteld door middel van een ondertekend verzoekschrift, waarbij het aangevochten besluit is bijgevoegd en dat wordt ingediend ter griffie van het hof van beroep van Brussel binnen een termijn van zestig dagen na de kennisgeving van het besluit of bij gebreke aan een kennisgeving, na de publicatie van het besluit of bij gebreke aan een publicatie, na de kennisname van het besluit.

11. Het verzoekschrift bevat op straffe van nietigheid de vermeldingen vereist door artikel 2, § 2, van de wet van 17 januari 2003 betreffende de rechtsmiddelen en de geschillenbehandeling naar aanleiding van de wet van 17 januari 2003 met betrekking tot het statuut van de regulator van de Belgische post- en telecommunicatiesector. Indien het verzoekschrift elementen bevat die u als vertrouwelijk beschouwt, dan moet u dat uitdrukkelijk aangeven en op straffe van nietigheid, een niet-vertrouwelijke versie van dat verzoekschrift indienen. Het Instituut publiceert op zijn website het verzoekschrift dat door de griffie van het gerecht genotificeerd is. Elke belanghebbende partij kan in de zaak tussenkomen binnen dertig dagen na deze publicatie.

Bernardo Herman
Lid van de Raad

Peggy Valcke
Lid van de Raad

Stefaan Vyverman
Lid van de Raad

Michel Van Bellinghen
Voorzitter van de Raad

**5. Bijlage: METHODOLOGISCH VUB-RAPPORT AANGAANDE
DUURZAAMHEIDSRAPPORTERING VOOR BELGISCHE
AANBIEDERS VAN POSTDIENSTEN**

METHODOLOGIE AANGAANDE
DUURZAAMHEIDSRAPPORTERING VOOR
BELGISCHE AANBIEDERS VAN
POSTDIENSTEN

Koen Mommens

Mobilise - Vrije Universiteit Brussel



Titel	Het opstellen van een methodologie aangaande duurzaamheidsrapportering voor Belgische postale operatoren
Versie	2.0 – December 2024
Contact Opdrachtgever	Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie Koning Albert II Laan 32 bus 10 1000 Brussel
Auteur	Koen Mommens Vrije Universiteit Brussel, Pleinlaan 2 te 1050 Brussel koen.mommens@vub.be <u>BIPT</u> stijn.braes@bipt.be



Inhoudstafel

1	Introductie	4
1.1	Context	4
2	Berekeningswijze	5
2.1	Doelstelling	5
2.2	Handleiding	6
	Tabblad 5: ASSUMPTIES	7
	Tabblad 6: BEREKENINGSWAARDEN	9
	Tabblad 3 en 4: INPUT OPERATOR	10
	Tabblad 2: INPUT BIPT	12
	Tabblad 7: DASHBOARD	12
3	Benchmark	13
3.1	Alignering internationale rapportering	13
3.2	Haalbaarheid van rapportering van elementen van het KB	15
3.3	Duurzaamheidslabel	16
3.4	Alternatieve benchmarks	18



1 Introductie

1.1 Context

Volgens het Koninklijk Besluit van 14 december 2023 (tot wijziging van het KB van 14 maart 2022) worden aanbieders van postdiensten – met in het voorbijgaand jaar minstens 250 arbeidskrachten inclusief onderaannemers en uitzendkrachten – gevraagd om informatie in het kader van de duurzaamheid te verzamelen. Deze informatie omvat:

1. voor elke leveringswijze het gemiddelde van de uitstoot van CO₂-equivalenten gegenereerd door het ophalen, sorteren, vervoeren en de distributie van postzendingen, gemeten in gram per door het Instituut vastgestelde volume-eenheid, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de volgende emissies:
 - o de rechtstreekse emissies afkomstig van bronnen die eigendom zijn van of beheerd worden door de onderneming;
 - o onrechtstreekse emissies gelinkt met het energieverbruik, en;
 - o andere onrechtstreekse emissies die worden gegenereerd door uitbestede activiteiten.
2. voor elke leveringswijze en voor de in de bepaling onder 1° bedoelde verschillende soorten emissies, het gemiddelde van de uitstoot van CO₂-equivalenten, gemeten in gram, per door het Instituut gedefinieerd volume-eenheid, die alleen tijdens de distributiefase in de zin van artikel 2, 6°, van de wet worden gegenereerd;
3. voor elke leveringswijze, het gemiddelde aantal voertuigkilometers per pakket in de distributiefase;
4. het door emissievrije voertuigen afgelegde percentage van de voertuigkilometers in de distributiefase;
5. eventuele toetreding tot een sectoraal duurzaamheidscharter;
6. het percentage hernieuwbare energie die wordt gebruikt in hun gebouwen;
7. het percentage elektrische voertuigen en emissievrije voertuigen die actief zijn binnen het wagenpark;

Niet onbelangrijk is daarbij ook het vervolg van het KB in acht te nemen, zijnde;

De leveringswijzen waarvan sprake in het eerste lid, de bepalingen onder 1° tot 3°, stemmen overeen met de pakketleveringsopties voorgesteld door de aanbieders van postdiensten en omvatten ten minste de verschillende leveringstermijnen en leveringsplaatsen.

De in het eerste lid bedoelde aanbieders van postdiensten meten de in het eerst lid bedoelde gegevens volgens een door het Instituut vastgestelde methode en onder de controle van een door het Instituut aangewezen bevoegd en onafhankelijk auditorgaan.

De doelstelling van deze studie is in opdracht van- en in samenwerking met het BIPT een methodologie ontwikkelen die toelaat om de hierboven beschreven indicatoren inzake emissies te berekenen, zodoende dat het BIPT in staat is om de verkregen cijfers van de operatoren te kunnen valideren. Meer bepaald beschrijft dit rapport de volgende eindproducten:

- Een berekeningswijze voor de gemiddelde uitstoot in CO₂-equivalenten voor elke leveringswijze gegeneerd door het ophalen, sorteren, vervoeren en de distributie van postzendingen. Het betreft hierbij zowel rechtstreekse als onrechtstreekse emissies.
- Een berekeningswijze voor de gemiddelde uitstoot in CO₂-equivalenten voor elke leveringswijze gegeneerd tijdens de distributiefase. Opnieuw betreft het zowel rechtstreekse als onrechtstreekse emissies.
- Eventuele alternatieve benchmarks, naast deze van artikel 8/1, §1, eerste lid, 3^o tot en met 7^o, aanleveren welke nuttige inzichten zouden kunnen bieden zonder een zware administratieve last op te leggen. Zoals bijvoorbeeld het aandeel pakketten geleverd met elektrische voertuigen, cargofietsen of reguliere fietsen (wat nu reeds wordt bevestigd door het BIPT in het kader van het jaarlijkse observatorium).

2 Berekeningswijze

2.1 Doelstelling

De berekeningstool kwantificeert de CO₂ uitstoot¹ voor aanbieders van postdiensten met in het voorbijaand jaar minstens 250 arbeidskrachten inclusief onderaannemers en uitzendkrachten.

De berekeningstool heeft als doel de **controle en validering** van de rapportering die bovenstaande aanbieders van postdiensten aan het BIPT dienen op te leveren volgens het Koninklijk Besluit van 14 december 2023 (tot wijziging van het KB van 14 maart 2022). De resultaten van de berekeningstool dienen dus ook als dusdanig geïnterpreteerd te worden. De berekeningstool geeft immers een wetenschappelijk onderbouwde en door de postdiensten gevalideerde CO₂ uitstoot voor artikel 8/1, §1, eerste lid, 1^o en 2^o van het KB.

De berekeningstool is het resultaat van verschillende consultatiemomenten met de aanbieders van postdiensten (met afsluitend een publieke consultatie) waarbij onder meer de haalbaarheid bevestigd werd. De berekeningstool werkt volgens het principe van de 'grootste gemene deler', zodat alle aanbieders van postdiensten in staat dienen te zijn om de gevraagde gegevens voor de berekeningstool aan het BIPT op te leveren zonder al te grote administratieve belasting.

De berekeningstool voldoet aan de volgende voorwaarden:

- De methodologie is haalbaar voor de aanbieders van postdiensten, zodat zij in staat zijn om de gevraagde gegevens te verzamelen zonder al te grote administratieve last.
- De methodologie is accuraat, zodat de verzamelde informatie representatief is en gebruikt kan worden doorheen de tijd zodat vergelijkende analyses mogelijk zijn.
- De methodologie ligt in lijn met de bestaande internationale standaarden. Het is gebaseerd op ISO standaard 14 083 ² en gealigneerd met het GLEC framework³. Beide vormen de basis voor de European Sustainability Reporting Standards (ESRS) sectie E van de Corporate

¹ In CO₂ equivalenten: een maateenheid voor het effect van verschillende broeikasgassen op het klimaat. Door verschillende emissies om te rekenen naar de equivalente hoeveelheid van koolstofdioxide (CO₂), kunnen hun effecten met elkaar worden vergeleken

² <https://www.iso.org/standard/78864.html#:~:text=78864-ISO%2014083%3A2023%20Greenhouse%20gases%20%E2%80%94%20Quantification%20and%20reporting%20of%20greenhouse,arising%20from%20transport%20chain%20operations>

³ <https://www.smartfreightcentre.org/en/our-programs/global-logistics-emissions-council/calculate-report-glec-framework/>

Sustainability Reporting Directive (CSRD⁴). Verschillende operatoren zijn immers internationaal actief.

- De methodologie is gesteund en afgetoetst aan de input van de betrokken aanbieders van postdiensten door middel van online meetings (kick-off op 22 februari 2024 en vervolgens op 19 april en 9 juli 2024 met aanvullende individuele gesprekken waar nodig), bevragingen naar methodes en haalbaarheid (april/mei 2024) alsook commentaren op een preliminaire versie van de tool (juli 2024) en een finale publieke consultatie (van 22 oktober tot en met 26 november 2024).

Echter, aanbieders van postdiensten beschikken zelf over meer gedetailleerde data die een gedetailleerdere CO₂ uitstoot berekening op pakketniveau toelaten. **Aanbieders van postdiensten dienen dus zelf de verschillende elementen van het Koninklijk Besluit te verzamelen, berekenen en jaarlijks te rapporteren.** Deze dienen als superieur beschouwd te worden (omwille van gedetailleerdere inputgegevens). De resultaten van de berekening door de aanbieders van postdiensten dienen echter in lijn te liggen met de resultaten van de in dit rapport beschreven berekeningstool.

2.2 Handleiding

De berekeningstool is opgesteld in Excel. Excel is toegankelijk en veel gebruikers bij postdiensten, het BIPT en daarbuiten zijn ermee vertrouwd. De tool is versleuteld zodat er geen wijzigingen aangebracht kunnen worden aan de formules (achterliggende berekeningsmodule) en vragen. Het BIPT en VUB Mobilise hebben de toegang om de Excel tool waar nodig up te daten.

De berekeningstool (Excel) bevat zes aanvullende tabbladen.

1. Het eerste tabblad bevat het voorblad met alle nuttige en vereiste basisinformatie.
2. Het tweede tabblad bevat de vereiste input waarden die door het BIPT jaarlijks ingegeven dienen te worden op basis van de CO₂-equivalenten die worden gecommuniceerd door de operatoren. Deze cellen zijn aangeduid in kleur en in de daaropvolgende cel wordt de antwoordmogelijkheid geduid. Voor alle geel aangeduide cellen dient een waarde opgegeven te worden. In sommige gevallen zal dit '0' zijn.
3. Het derde blad bevat de vereiste input waarden die door de operator opgegeven dient te worden voor de brede scope – element 1^o van het KB. Opnieuw zijn de vereiste cellen aangeduid in kleur en in de daaropvolgende cel wordt de antwoordmogelijkheid geduid. Indien een cel geel aangeduid is en dit voor de aanbieder van postdiensten toch niet van toepassing is, dient deze de nulwaarde (0) in te geven.
4. Tabblad vier bevat dezelfde oefening voor de distributiefase – element 2^o van het KB. De cellen dienen op dezelfde manier behandeld te worden als in het vorige argument.
5. In het vijfde tabblad worden de assumpties beschreven. Deze zijn ook opgenomen in dit document. Dit tabblad kan niet aangepast worden.
6. Het zesde tabblad bevat de gehanteerde berekeningswaarden. Ook dit tabblad kan niet aangepast worden, maar kan mogelijks in de toekomst een update vereisen. De berekening is gebaseerd op ISO standard 14 083 en gealigneerd met het KB. De ISO standard werd bij consensus door de operatoren verkozen, en vormt tevens de basis voor GLEC en Europese initiatieven inzake CO₂ berekening en rapportering in de sector.
7. Tot slot bevat het zevende tabblad de resultaten van de valideringsoefening.

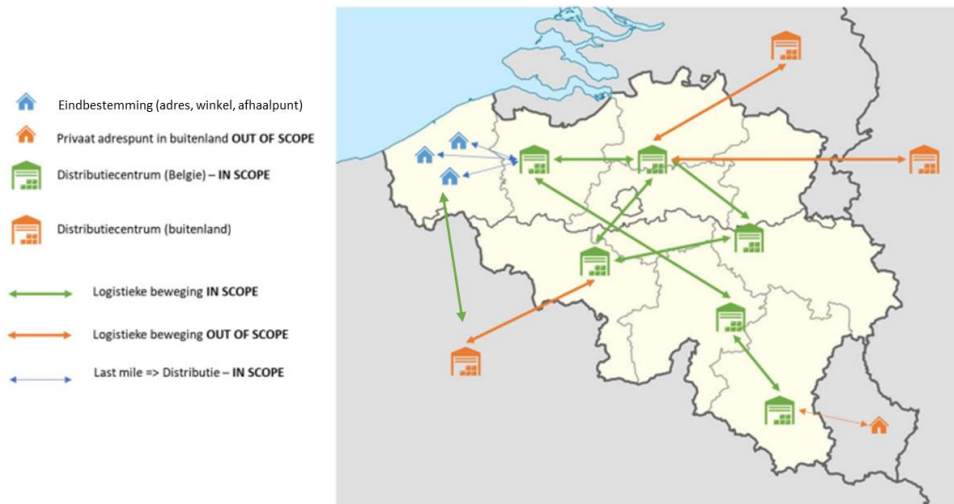
⁴ https://finance.ec.europa.eu/capital-markets-union-and-financial-markets/company-reporting-and-auditing/company-reporting/corporate-sustainability-reporting_en

Hieronder worden de tabbladen individueel in meer detail overlopen, met uitzondering van het voor(tab)blad.

Tabblad 5: ASSUMPTIES

- **Leveringswijzen:** De leveringswijze wordt gedefinieerd in het KB als zijnde "*de pakketleveringsopties voorgesteld door de aanbieders van postdiensten en omvatten ten minste de verschillende leveringstermijnen en leveringsplaatsen.*" Er worden na de onderzoeksfase uitgevoerd door VUB Mobilise en meerdere consultaties met de operatoren 6 leveringswijzen weerhouden, dewelke hieronder beschreven worden:
 - **Privaat adrespunt:** Een eindbestemming dat een huisadres is in geval van B2C en een ondernemingslocatie is in geval van B2B.
 - **Bemand afhaalpunt:** Een eindbestemming dat als afhaalpunt fungeert voor de klant, bemand is en deel uitmaakt van een netwerk van een operator, al dan niet in eigen beheer.
 - **Onbemand afhaalpunt:** Een eindbestemming dat als afhaalpunt fungeert voor de klant, onbemand is (bvb. pakketautomaat), en deel uitmaakt van een netwerk van een operator, al dan niet in eigen beheer.
 - **Winkelpunt:** Een eindbestemming dat als afhaalpunt fungeert voor de klant, bemand is en deel uitmaakt van een netwerk van de retailer en niet van een netwerk van een operator.
 - **Spoedlevering:** Een levering die binnen 4 uur na het maken van de bestelling geleverd wordt, ongeacht bovenstaande eindbestemmingen.
 - **Omvangrijke levering:** Een levering die omwille van de omvang van het pakket bijzondere vereisten (tweemanslevering, etc.) nodig heeft, ongeacht de eindbestemming.
- **Volume-eenheid:** Er zijn drie volume-eenheden die gehanteerd kunnen worden, zijnde gewicht (in kilogram), volume (in m³) en pakket hetgeen als één aaneensluitende verpakt goed kan geïnterpreteerd worden. Afhankelijk van de omvang van het pakket zijn er bijzondere leveringsvereisten (bvb. tweemanslevering). Afhankelijk van de omvang is het ook wenselijker om voor één van bovenstaande volume-eenheden te rapporteren. Er is gekozen om voor pakket als volume-eenheid te gaan. De impact van omvangrijke leveringen wordt opgevangen door deze op te nemen als leveringswijze.
- **Gemiddelde uitstoot:** Het gemiddelde wordt gemaakt door de totale CO₂ uitstoot van een kalenderjaar te delen door het totaal volume uitgedrukt in bovenstaande volume-eenheid (pakket).
- **Begrenzing (1):** Het KB maakt melding van "het ophalen, sorteren, vervoeren en de distributie". Dit wordt na consultatie van de operatoren en in overeenstemming met het BIPT begrensd tot: (1) het transport voor het ophalen van postpakket waaronder ook het ophalen bij verzenders, (2) sorteer- en andere logistieke activiteiten in sorteercentra, distributiecentra, micro-hubs en uitreikingscentra, (3) transport tussen voorgaande logistieke faciliteiten en (4) transport voor het eindlevering (last-mile) van de postpakket. Deze laatste worden verder benoemd als distributiefase.

Figuur 1: Begrenzing (aanpassing van DHL figuur)



- Begrenzing (2):** De volgende elementen worden niet meegenomen in de berekeningstool: (1) alle transport en logistieke activiteit verbonden aan het pakket uitgevoerd op andere continenten (dan Europa), (2) alle internationale transporten tussen distributiecentra en/of gateways (luchthavens, havens). Logistieke activiteiten in faciliteiten buiten België worden enkel opgenomen indien zij instaan voor de leveringen van postdiensten binnen het Belgische grondgebied. (3) consumentenverplaatsingen voor het verzenden en ophalen van pakketten, (4) energie verbruik aan eindbestemmingen (bemande, onbemande afhaalpunten en winkelpunten), (5) afval en verpakking (stromen) en (6) pendelritten van personeel en bedrijfswagens.
- Distributiefase:** De distributiefase wordt na overleg met de operatoren en het BIPT gedefinieerd als de last-mile of in andere woorden de rit/het transport tussen de laatste logistieke faciliteit in de distributieketen en de eindbestemming, zoals eerder gedefinieerd (privaat adrespunt, bemand afhaalpunt, onbemand afhaalpunt of winkelpunt). Deze laatste logistieke faciliteit kan een micro-hub zijn of een stadshub of een omvangrijk distributiecentrum dat mogelijks zelf buiten het Belgische grondgebied ligt.
- CO₂-equivalent:** Naast CO₂ worden ook andere broeikasgassen meegeteld. Dit zijn lachgas (N₂O) en methaan (CH₄). Om de invloed van de verschillende broeikasgassen te kunnen optellen, worden de uitstootcijfers omgerekend naar CO₂-equivalent. De omrekening is gebaseerd op het Global Warming Potential (GWP) – dat is de mate waarin een gas bijdraagt aan het broeikaseffect.
- Scopes:** De tool volgt de opdeling van de scopes zoals die gedefinieerd zijn in rapportering; waarbij scope 1 staat voor de uitstoot gegenereerd door eigen voertuigen (tank-to-wheel), scope 2 staat voor de onrechtstreekse uitstoot van eigen materiaal (bvb. energieverbruik van gebouwen) en scope 3 is de uitstoot door uitbestede activiteiten alsook het well-to-tank gedeelte.
- Logistieke centra:** Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de uitstoot van individuele logistieke faciliteiten. Er wordt een gemiddelde uitstoot per logistieke faciliteit en operator berekend en gebruikt.
- Energiecertificaten:** De tool wil het aandeel emissievrije energie die gebruikt wordt om te kunnen komen tot de levering van pakketten kwantificeren. Dat houdt in dat indien er bijvoorbeeld zelf energie opgewekt en gebruikt wordt voor logistieke activiteiten, dat deze

ingegeven dienen te worden, ook als daarvoor groenestroomcertificaten en GVO's (Garantie van Oorsprong) verkregen worden of kunnen voorgelegd worden. Wat niet kan is:

- Aangekochte certificaten – of andere compensatie methoden – meerekenen;
- Emissievrije energie die zelf opgewekt maar niet ingezet worden voor de logistieke activiteiten meerekenen;
- Het aandeel emissievrije energie in de gemiddelde Belgische energiemix toepassen als aandeel emissievrije energie, aangezien de rekentool vertrekt van deze mix en er dus dan een dubbeltelling zou plaatsvinden.
- **Gedeelde (mobiele) infrastructuur:** indien infrastructuur gedeeld wordt door activiteiten of producten die enerzijds binnen de scope vallen (pakketten) en anderzijds deze die erbuiten vallen (zoals brievenpost, zware pakketten (+31,5kg) of paletten) dan dient de split voor de toekenning van CO₂ te worden gemaakt op basis van de ruimte die typisch (gemiddeld) gebruikt wordt voor deze verschillende activiteiten of producten op basis van grondoppervlakte (bijvoorbeeld in bestelwagens, vrachtwagens, logistieke faciliteiten, etc.). De onderbouwing hierachter kan, zoals met betrekking tot andere assumpties, worden opgevraagd door het BIPT, zoals bij een sterke afwijking (zie ook sectie 4.2.5) van de CO₂ uitstoot per pakket tussen de rapportering door de aanbieder van postdiensten en deze bekomen via de tool.

Tabblad 6: BEREKENINGSWAARDEN

De berekeningstool is gebaseerd op ISO 14 083. Deze bevat onder meer een scope beschrijving en methodologische beschrijving, maar omvat geen te hanteren emissiewaarden. Het GLEC Framework – dat gebaseerd is op ISO 14 083 – geeft wel referentie emissiewaarden voor logistieke activiteiten. Gezien het internationaal karakter van de activiteiten van de aanbieder van postdiensten en de Europese verplichting voor een CO₂ emissie rapportering voor logistieke activiteiten (CSRD), wordt er voor de BIPT berekeningstool geopteerd om de GLEC waarden te gebruiken. Zodoende is er een uniformiteit tussen de verschillende rapporteringen en kan de administratieve belasting voor aanbieders van postdiensten verminderd worden. Onderstaande waarden vormen de basis voor de rekeningstool. Ze zijn een relevante selectie van de waarden die in de GLEC rapporten terug te vinden zijn.

Tabel 1: Emissie factoren voor Europa

Energy carrier	Lower heating value (MJ/kg)	Density (kg/l)	GHG emission TTW (g CO2e/MJ)	GHG emission WTW (g CO2e/MJ)	GHG emission WTT (g CO2e/MJ)	GHG emission TTW (g CO2e/kg or kWh for electric)	GHG emission WTW (g CO2e/kg or kWh for electric)	GHG emission WTT (g CO2e/kg or kWh for electric)	Source
Diesel	42,8	0,83	74,1	96,6	22,5	3,17	4,13	0,96	Ecoinvent v3.9.1
Gasoline	42,5	0,74	75,1	99,1	24	3,19	4,21	1,02	Ecoinvent v3.9.1
Biodiesel (50% rapeseed, 40% used cooking oil, 10% soybean)	37	0,89	0,05	34,3	34,25	0,0019	1,27	1,2681	lfeu, Infras & Fraunhofer IML, 2022
HVO (50% rapeseed, 50% used cooking oil)	44	0,77	0,05	28,6	28,55	0,0022	1,26	1,2578	lfeu, Infras & Fraunhofer IML, 2022
CNG	49,2	n.a.	56,6	79,2	22,6	1,5	3,9	2,4	JEC 2020 modified
LNG	49,1	n.a.	57,9	82,6	24,7	1,5	4,05	2,55	JEC 2020 modified
LPG	45,5	0,55	67,1	90,3	23,2	3,05	4,11	1,06	Ecoinvent v3.9.1
Electric	n.a.	n.a.	0	47,11	47,11	0	154	154	EEA, 2022

Hydrogen	120	n.a.	0	160,7	160,7	0	19,29	19,29	JEC 2020 modified
----------	-----	------	---	-------	-------	---	-------	-------	----------------------

De waarden kunnen in de toekomst aangepast worden indien vooruitschrijdend inzicht en/of beleid bepaalt dat andere waarden meer aangewezen zijn.

Tabblad 3 en 4: INPUT OPERATOR

De berekeningstool vereist een aantal input gegevens van de aanbieders van postdiensten om accurate en robuuste resultaten te kunnen genereren voor de door het KB bepaalde elementen. De vragen zijn gelijk voor de scope in element 1° van het KB en de scope (distributiefase) van element van 2° van het KB.

Eerst worden twee algemene vragen gesteld, die polsen naar het totale jaarlijkse energieverbruik van de logistieke faciliteiten die binnen de eerder vermelde begrenzing vallen. De tweede vraag polst naar het aantal logistieke faciliteiten die opgenomen zijn binnen de bovenstaande energieverbruik berekening.

Algemene vragen		
<i>[in te vullen door de operator]</i>		
Wat is het opgeteld jaarlijks energiegebruik van al uw logistieke faciliteiten (uitgezonderd hoofdzetel indien deze verschillend is) die binnen de begrenzing vallen (sorteercentra, distributiecentra, micro-hubs, uitreikingscentra)? Gas en ander verbruik dient omgerekend te worden naar kWu.		kWu
Wat is totaal aantal logistieke faciliteiten die opgenomen zijn in bovenstaande energieverbruik berekening?		aantal

Om de administratieve belasting voor de aanbieders van postdiensten te minimaliseren wordt vervolgens de vraag gesteld of de operator éénzelfde manier van leveren – met name dezelfde soort voertuigen, een gelijk aantal logistieke faciliteiten, eenzelfde soort ronde, etc. – hanteert voor de verschillende leveringswijzen.

Eigen transport zonder onderscheid tussen alle leveringswijzen		
Gebruikt u zelf één enkele leveringsmethode (keten van faciliteiten, type voertuigen, type aandrijving, ronde, etc.) voor de verschillende leveringswijzen (privaat adrespunt, bemand afhaalpunt, onbemand afhaalpunt, winkelpunt, spoedlevering, omvangrijke levering)?	ja	ja/nee

Indien dat het geval is, dan dient de aanbieder van postdiensten onderstaande vragen slechts éénmaal in te vullen. Er is immers geen onderscheid tussen de leveringswijzen nodig. Opnieuw dient vermeld te worden dat wanneer een vraag niet van toepassing is, er een nulwaarde ingegeven dient te worden.

De eerste twee vragen van dit gedeelte doelen op het gecombineerd gebruik, zijnde respectievelijk van voertuigen voor niet-pakket volumes in éénzelfde ronde zoals bijvoorbeeld brieven en het combineren van ophaling en levering in éénzelfde ronde. Daarna volgen vragen over het totale jaarlijkse pakket volume dat opgehaald en geleverd wordt. De berekening van de eigen transport-gerelateerde emissies en de emissies verbonden aan niet-elektrische voertuigen en machines in de logistieke faciliteiten wordt gedaan op basis van energiedrager verbruik – zoals dat voorgeschreven is in ISO 14 083 en GLEC. Er werd een uitgebreide doch niet exhaustieve lijst aan energiedragers opgenomen: diesel, benzine, biodiesel, HVO, CNG, LNG, LPG, waterstof en elektrische aandrijving. Let wel dat de eenheidsmaat verschilt naargelang de energiedrager. Tot slot wordt er naar het aandeel emissievrije elektriciteit gevraagd in het verbruik.

Welk aandeel van het oppervlakte van de voertuigen is gemiddeld voorzien voor de pakketvolumes die binnen scope vallen?		getal tussen 0 en 100
Combineert u ophaling en levering in dezelfde ronde?	nee	ja/nee
Wat is het totaal jaarlijks volume pakketten die u ophaalt?		aantal pakketten
Wat is het totaal jaarlijks volume pakketten die u levert?		aantal pakketten
Hoeveel liter diesel gebruikt u jaarlijks voor de eigen transporten van bovenstaande activiteit?		liter diesel
Hoeveel liter benzine gebruikt u jaarlijks voor de eigen transporten van bovenstaande activiteit?		liter benzine
Hoeveel liter biodiesel gebruikt u jaarlijks voor de eigen transporten van bovenstaande activiteit?		liter biodiesel
Hoeveel liter HVO gebruikt u jaarlijks voor de eigen transporten van bovenstaande activiteit?		liter HVO
Hoeveel kilogram CNG gebruikt u jaarlijks voor de eigen transporten van bovenstaande activiteit?		kg CNG
Hoeveel kilogram LNG gebruikt u jaarlijks voor de eigen transporten van bovenstaande activiteit?		kg LNG
Hoeveel liter LPG gebruikt u jaarlijks voor de eigen transporten van bovenstaande activiteit?		liter LPG
Hoeveel Mjoule waterstof gebruikt u jaarlijks voor de eigen transporten van bovenstaande activiteit?		MJ waterstof
Hoeveel kWu elektriciteit gebruikt u jaarlijks voor de eigen transporten van bovenstaande activiteit?		kWu elektriciteit
Wat is het aandeel emissievrije elektriciteit in uw gebruik?		aandeel - getal tussen 0 en 100

Om de CO₂ uitstoot van de logistieke faciliteiten – die binnen de begrenzing vallen – correct toe te kennen aan de pakket volumes, wordt voor deze faciliteiten eveneens gevraagd welk aandeel van de oppervlakte toe te kennen is aan het pakket volume.

Welk aandeel van het oppervlakte van de logistieke faciliteiten (uitgezonderd hoofdzetel indien deze verschillend is) is voorzien voor de pakketvolumes die binnen scope vallen?		getal tussen 0 en 100
--	--	-----------------------

Aanvullend wordt nagegaan hoeveel logistieke faciliteiten – die binnen de begrenzing vallen – gemiddeld gebruikt worden voor respectievelijk ophaling en levering.

Hoeveel logistieke faciliteiten gebruikt u binnen de gedefinieerde begrenzing voor ophaling?		Aantal - bvb: voor bemand afhaalpunt wordt telkens een sorteercentrum en een uitreikingcentrum gebruikt dan vermeldt u '2', voor een privaat adrespunt gebruikt u telkens een sorteercentrum en voor 2 steden die instaan voor 25% van het jaarlijks volume in deze leveringswijze gebruikt u aanvullend een stedelijk uitreikingcentrum dan vermeldt u '1,25'
Hoeveel logistieke faciliteiten gebruikt u binnen de gedefinieerde begrenzing voor levering?		Aantal - bvb: voor bemand afhaalpunt wordt telkens een sorteercentrum en een uitreikingcentrum gebruikt dan vermeldt u '2', voor een privaat adrespunt gebruikt u telkens een sorteercentrum en voor 2 steden die instaan voor 25% van het jaarlijks volume in deze leveringswijze gebruikt u aanvullend een stedelijk uitreikingcentrum dan vermeldt u '1,25'

Indien er door de aanbieder van postdiensten verschillende manieren van leveren worden gehanteerd voor de verschillende leveringswijzen – bijvoorbeeld bepaalde type routes of bepaalde type voertuigen voor één bepaalde leveringswijze – dan dient de operator bovenstaande gegevens op te geven voor elk van de verschillende leveringswijzen. Het kan dat meerdere leveringswijzen éénzelfde manier van leveren hebben, dan dienen de verbruiksgegevens proportioneel volgens het pakket volume over deze meerdere leveringswijzen verdeeld te worden.

Eigen transport met onderscheid tussen alle leveringswijzen	Eigen transport met onderscheid tussen alle leveringswijzen						
	Privaat adrespunt	Bemand afhaalpunt	Onbemand afhaalpunt	Winkelpunt	Spoelevering	Omvangrijke levering	
Hoeveel logistieke faciliteiten die binnen de begrenzing vallen (sorteercentra, distributiecentra, micro-hubs, uitreikingcentra) gebruikt u gemiddeld voor de volgende leveringswijzen?							voortz. tabel met sorteercentra en een uitreikingcentrum gebruikt dan vermeldt u '2', voor een privaat adrespunt gebruikt u telkens een
Welk aandeel van het oppervlakte van de logistieke faciliteiten (uitgezonderd hoofdzetel indien deze verschillend is) is voorzien voor de pakketvolumes die binnen scope vallen voor de volgende leveringswijzen?							getal tussen 0 en 100
Welk aandeel van het oppervlakte van de voertuigen is gemiddeld voorzien voor de pakketvolumes die binnen scope vallen voor de volgende leveringswijzen?							getal tussen 0 en 100
Combineert u ophaling en levering in dezelfde ronde?							ja/nee
Wat is het totaal jaarlijks volume pakketten die u ophaalt en levert?							aantal pakketten
Hoeveel liter diesel gebruikt u jaarlijks binnen de volgende leveringswijzen met de eigen transporten en voertuigen en toestellen in logistieke faciliteiten?	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	aantal pakketten
Hoeveel liter benzine gebruikt u jaarlijks binnen de volgende leveringswijzen met de eigen transporten en voertuigen en toestellen in logistieke faciliteiten?							liter benzine
Hoeveel liter biodiesel gebruikt u jaarlijks binnen de volgende leveringswijzen met de eigen transporten en voertuigen en toestellen in logistieke faciliteiten?							liter biodiesel
Hoeveel liter HVO gebruikt u jaarlijks binnen de volgende leveringswijzen met de eigen transporten en voertuigen en toestellen in logistieke faciliteiten?							liter HVO
Hoeveel kilogram CNG gebruikt u jaarlijks binnen de volgende leveringswijzen met de eigen transporten en voertuigen en toestellen in logistieke faciliteiten?							kg CNG
Hoeveel kilogram LNG gebruikt u jaarlijks binnen de volgende leveringswijzen met de eigen transporten en voertuigen en toestellen in logistieke faciliteiten?							kg LNG
Hoeveel liter LPG gebruikt u jaarlijks binnen de volgende leveringswijzen met de eigen transporten en voertuigen en toestellen in logistieke faciliteiten?							liter LPG
Hoeveel Mjoule waterstof gebruikt u jaarlijks binnen de volgende leveringswijzen met de eigen transporten en voertuigen en toestellen in logistieke faciliteiten?							MJ waterstof
Hoeveel kWu elektriciteit gebruikt u jaarlijks voor de eigen transporten binnen de volgende leveringswijzen?							kWu elektriciteit
Wat is het aandeel emissievrije elektriciteit in uw gebruik?							aandeel - getal tussen 0 en 100

Tot slot worden ook uitbestede activiteiten opgenomen in het KB en in de berekeningstool. Aanbieders van postdiensten beschikken vaak niet over dezelfde gegevens voor deze uitbestede activiteiten. Daarom wordt er voor de berekeningstool gevraagd om de emissies voor uitbestede activiteiten die binnen de begrenzing vallen op te geven. De aanbieder van postdiensten zal dat zelf moeten opvragen en verzamelen bij de onderaannemer(s). Deze worden in de toekomst ook tot deze rapportage verplicht door de CSRD.

Uitbestede transport en logistieke faciliteiten met onderscheid tussen alle leveringswijzen	Uitbestede transport en logistieke faciliteiten met onderscheid tussen alle leveringswijzen						
	is	ja/nee					
Besteedt u transport en/of activiteiten in logistieke faciliteiten uit?							
Wat is het totaal jaarlijks volume pakketten die uitbestede worden geleverd voor elk van de leveringswijzen?							aantal pakketten
Hoeveel CO ₂ equivalente uitstoot wordt er genererd op jaarbasis door de transporten uitgevoerd voor uw uitbestede leveringen?							kilogram CO ₂ equivalente uitstoot per jaar
Hoeveel CO ₂ equivalente uitstoot wordt er genererd op jaarbasis door de logistieke activiteiten binnen scope voor uw uitbestede activiteiten?							kilogram CO ₂ equivalente uitstoot per jaar

Tabblad 2: INPUT BIPT

Zoals in de introductie reeds aangegeven, dient de berekeningstool als een valideringsmodel voor de door de aanbieder van postdiensten opgegeven CO₂ uitstoot per pakket en per leveringswijze. Om de validering te kunnen doen, dient de aanbieder van postdiensten aan het BIPT de verschillende elementen van het KB te rapporteren. Het BIPT dient op haar beurt deze in de berekeningstool in te geven in bijhorend – en hier beschreven – tabblad. Indien éénzelfde manier van leveren voor meerdere leveringswijzen en desbetreffend éénzelfde uitstoot per pakket voor deze leveringswijzen, dan dient het BIPT deze zelfde waarde in te geven in elk van de cellen waarvoor deze van toepassing is.

Eigen rapporting van operator						
<small>[in te vullen door het BIPT op basis van input operatoren - UITSTOOT PER PAKKET IN GRAM]</small>						
voor elke leveringswijze het gemiddelde van de uitstoot van CO ₂ -equivalenten gegenereerd door het ophalen, sorteren, vervoeren en de distributie van postzendingen, gemeten in gram per door het Instituut vastgestelde volume-eenheid, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de volgende emissies:	Leverwijze					
	Privaat adrespunt	Bemand afhaalpunt	Onbemand afhaalpunt	Winkelpunt	Spoedlevering	Omvangrijke levering
de rechtstreekse emissies afkomstig van bronnen die eigendom zijn van of beheerd worden door de onderneming; onrechtstreekse emissies gelinkt met het energieverbruik, en;						
andere onrechtstreekse emissies die worden gegenereerd door uitbestede activiteiten.						
voor elke leveringswijze het gemiddelde van de uitstoot van CO ₂ -equivalenten, gemeten in gram, per door het Instituut gedefinieerd volume-eenheid, die alleen tijdens de distributiefase in de zin van artikel 2, 6°, van de wet worden gegenereerd, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de volgende emissies:						
de rechtstreekse emissies afkomstig van bronnen die eigendom zijn van of beheerd worden door de onderneming; onrechtstreekse emissies gelinkt met het energieverbruik, en;						
andere onrechtstreekse emissies die worden gegenereerd door uitbestede activiteiten.						

Tabblad 7: DASHBOARD

In het laatste tabblad worden de resultaten weergegeven. Die bevatten voor elk van de leveringswijzen en elk van de subelementen van element 1° en element 2° van het KB de volgende resultaten:

- De totale jaarlijkse CO₂ uitstoot
- De CO₂ uitstoot per pakket
- Het verschil in CO₂ uitstoot per pakket tussen de rapportering door de aanbieder van postdiensten en deze tool. Momenteel wordt een 10% verschil aangeduid als drempelwaarde om het gerapporteerde resultaat na te kijken. De praktijk zal moeten uitwijzen hoe gevoelig de resultaten zijn voor het verschil in detailniveau van de inputgegevens van de tool en de aanbieder van postdiensten.

De tool gebruikt voor de subelementen van het KB de volgende formules:

- *de rechtstreekse emissies afkomstig van bronnen die eigendom zijn van of beheerd worden door de onderneming;*

$$U_{SLX} = (OV_L * \sum_{D=1}^9 (E_{DL} * d_D * GT_D)) / 1000$$

Met U de CO₂ uitstoot voor scope S , leveringswijze L en het eerste subelement van het koninklijk besluit X . U is het resultaat van de sommatie van de vermenigvuldiging van de energieverbruik E voor elk van de energiedragers D voor de desbetreffende leveringswijze, de dichtheid d voor elk van de energiedragers D en de tank-to-wheel emissiewaarde GT voor elk van de energiedragers D , en deze sommatie vermenigvuldigt met het aandeel van het voertuigoppervlak dat aan de pakket volumes toegewezen kan worden OV , en gedeeld door duizend om de berekening in gram terug te brengen naar kilogram.

- *onrechtstreekse emissies gelinkt met het energieverbruik;*

$$U_{SLY} = \left(\frac{EF}{TF}\right) * A_L * GW * OF_L * K / 1000$$

Met U de CO₂ uitstoot voor scope S , leveringswijze L en het tweede subelement van het koninklijk besluit Y . U is het resultaat van de vermenigvuldiging van het totale energieverbruik voor alle faciliteiten EF , gedeeld door het totaal aantal faciliteiten TF , met het aantal faciliteiten A die voor elk van de leveringswijzen L , de well-to-tank emissiewaarde GW , het aandeel van het faciliteit-oppervlak dat aan de pakket volumes toegewezen kan worden OF , het aandeel emissievrije elektriciteit K en gedeeld door duizend om de berekening in gram terug te brengen naar kilogram.

- *andere onrechtstreekse emissies die worden gegenereerd door uitbestede activiteiten;*

$$U_{SLZ} = BF + BV + (OV_L * \sum_{D=1}^9 (E_{DL} * d_D * GW_D)) / 1000$$

Met U de CO₂ uitstoot voor scope S en leveringswijze L en het derde subelement van het koninklijk besluit Z . U is het resultaat van de CO₂ uitstoot van uitbestede faciliteit activiteiten BF , de CO₂ uitstoot van uitbestede transportactiviteiten activiteiten BV en de sommatie van de vermenigvuldiging van de energieverbruik E voor elk van de energiedragers D voor de desbetreffende leveringswijze, de densiteit d voor elk van de energiedragers D en de well-to-tank emissiewaarde GW voor elk van de energiedragers D , en deze sommatie vermenigvuldigt met het aandeel van het voertuigoppervlak dat aan de pakket volumes toegewezen kan worden OV , en gedeeld door duizend om de berekening in gram terug te brengen naar kilogram.

3 Benchmark

Deze studie omvat eveneens een benchmark verbonden aan de verschillende elementen van het koninklijk besluit.

3.1 Alignering internationale rapportering

De berekeningstool dient gealigneerd te zijn met de bestaande internationale standaarden. Hieronder volgt een overzicht van de bestaande standaarden:

- **Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD):** is verplicht voor Europese ondernemingen om alle **relevante ESG-thema's** (Environment, Social, Governance) transparant en gedetailleerd in kaart te brengen voor de volledige waardeketen (= > implicaties niet enkel op grootten (250 werknemers, 50 m€ omzet, 25 m€ balanstotaal, maar ook onderaannemers). De benadering is er één die de materiële duurzaamheidsthema's volgt, waarbij de impact van het bedrijf op de omgeving en van de omgeving op het bedrijf behandeld dient te worden. Er zijn drie scopes:

Scope 1: directe uitstoot van het bedrijf, zoals **eigen vrachtwagens en zelf opgewekte Energie**

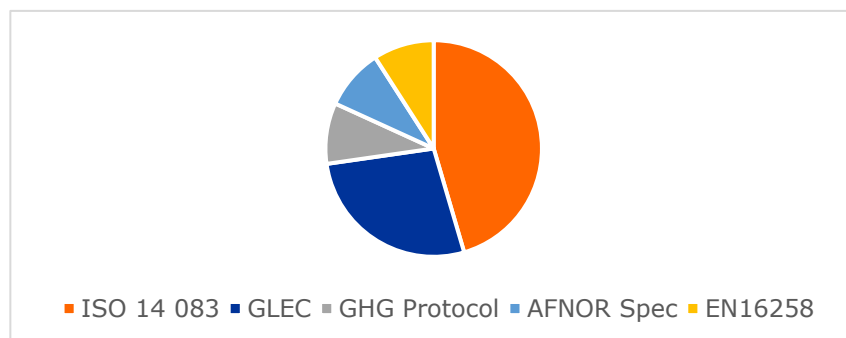
Scope 2: indirecte emissies, zoals **energie** die wordt ingekocht en gebruikt voor verwarming, verlichting, koeling, intern transport en opslag

Scope 3: indirecte emissies in de waardeketen, zoals **uitbesteed transport**

- **European Sustainability Reporting Standards (ESRS):** is de technische invulling van CSRD en de specifieke rapportagevereisten worden vastgelegd in de European Sustainability Reporting Standards (ESRS), ontwikkeld door de European Financial Reporting Advisory Group. De CO₂ uitstoot valt onder de thematische standaard Milieu (E): E1 – Klimaatverandering – dewelke redactionele conventies en tabel met CO₂ rapportage vorm omvat. Deze rapportage verwijst naar ISO 14 083 – de internationale standaard voor berekening van CO₂.
- **ISO 14 083:** geeft de gemeenschappelijke methodologie aan voor het berekenen en rapporteren van broeikasgas uitstoot van transport van personen en goederen.
- **GLEC framework:** geeft een handleiding voor de transport sector in het uitvoeren van ISO 14 083. Daarnaast voegt GLEC een richtlijn toe voor een meer gestandaardiseerde benadering van de uitstoot in gevallen waarin primaire data niet beschikbaar zijn.
- **AFNOR Spec X43-072:** is een broeikasgas uitstoot performance indicator voor e-commerce leveringen. AFNOR is een commerciële partij die verschillende certificaten en ISO standaarden (ook naar CO₂ rapportering) voorziet. De AFNOR Spec X43-072 biedt een duidelijke en operationele methodologie voor de berekening van CO₂-equivalente emissies voor wegvervoer van e-commerce leveringen. ISO 14 083 en GLEC bouwden verder op deze methodologie, en dienen als dusdanig als meer wenselijk beschouwd te worden.
- **EN 17837:2023 Postal Services – Parcel Delivery Environmental Footprint :** geeft de postdienst sector een methodologie voor rapportering van broeikasgas en luchtvervuilende emissies. Daarbij is voornamelijk de aanbeveling om te rapporteren per pakket in functie van gewicht of volume van belang in plaats van de rapportage per kilometer of tonkilometer. De methodologie is consistent met ISO 14 083 en GLEC en omvat ophalen, distributie en fysieke behandeling van pakketten.
- **CountEmissions EU:** bevindt zich op moment van schrijven nog in een wetgevend proces. De basisprincipes zijn echter wel reeds gekend. Het doel is een geharmoniseerd raamwerk te ontwikkelen voor het berekenen van de broeikasgasemissies van vervoersdiensten in het vracht- en passagiersvervoer. Ook CountEmissions EU zal gebaseerd zijn op ISO 14 083. Grote transport bedrijven zullen verplicht worden om hun emissies te berekenen voor domestieke operaties op basis van primaire data.

Er werd binnen het kader van dit project bij de postdiensten gepolst welke standaarden zij momenteel (anno april/mei 2024) hanteren. Hieruit blijkt een grote voorkeur voor ISO 14 083, zoals zichtbaar in onderstaande figuur 2. 45% van de aanbieders van postdiensten is ISO 14 083 aan het gebruiken, of plant dit te doen in de zeer nabije toekomst. Een aanvullende 27% gebruikt GLEC – dat op ISO 14 083 gebaseerd is. Bij de bevraging gaf slechts één aanbieder van postdiensten aan dat ISO 14 083 momenteel niet voorzien is voor hun rapportering.

Figuur 2: Aandeel van het gebruik van internationale standaarden door de postdiensten.

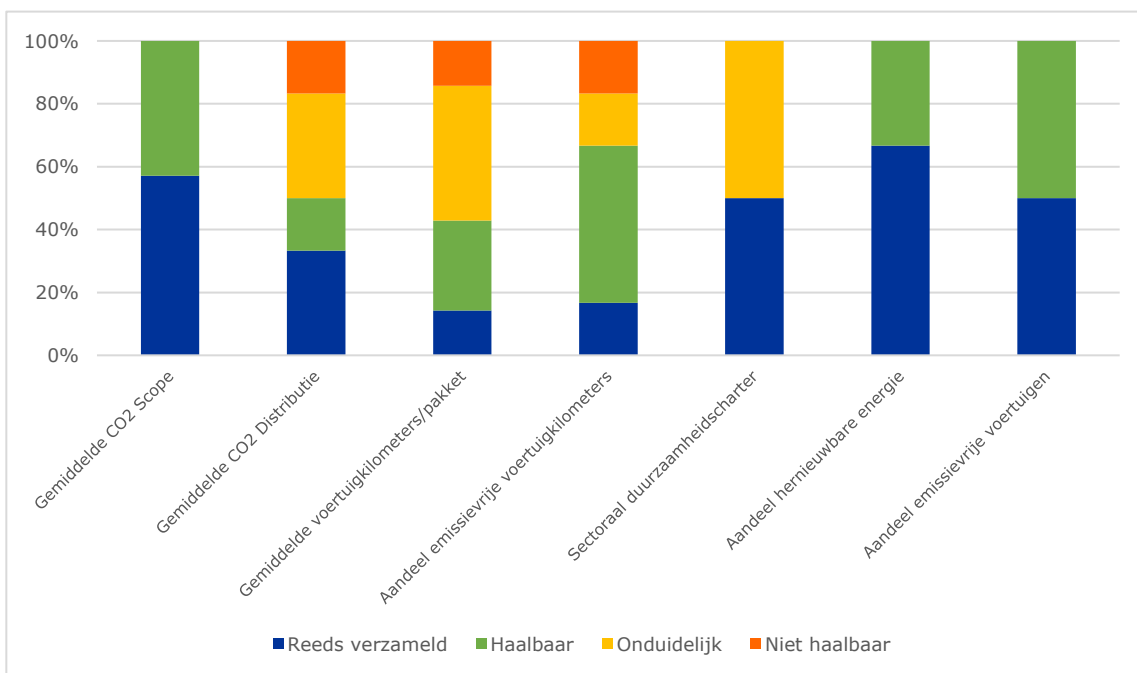


3.2 Haalbaarheid van rapportering van elementen van het KB

Er werd in het kader van de opstartfase (april/mei 2024) van dit project ook een bevraging georganiseerd bij de postdiensten die onder het KB vallen. Daarbij werd nagegaan hoe haalbaar zij de rapportering van de verschillende elementen inschatten. Hun antwoorden worden in figuur 3 weergegeven.

Over het algemeen kan gesteld worden dat de elementen zelden als onhaalbaar geïnterpreteerd worden. De oorzaak voor deze onhaalbaar is dat de huidige systemen die zij hanteren momenteel niet op pakketniveau zijn, maar bijvoorbeeld op klant- of landniveau. Hier zal dus een inspanning van de desbetreffende operatoren nodig zijn om aan de vereisten van het KB te kunnen voldoen.

Figuur 3: Haalbaarheidsanalyse van de verschillende elementen van het KB.



Het eerste element van het KB – tevens één element opgenomen in bovenstaande berekeningstool – wordt als haalbaar beschouwd. Een aanzienlijk aandeel van de aanbieders van postdiensten verzameld dit element al. Voor het tweede element – eveneens onderwerp van de bovenstaande berekeningstool – bestaan er meer onduidelijkheden en is er één operator die aangeeft dat dit element niet haalbaar is. Deze laatste (onhaalbare) verzameld de gegevens momenteel op klantniveau en niet op pakketniveau. Hier zal dus een inspanning van de desbetreffende operator nodig zijn om aan de vereisten van het KB te kunnen voldoen. De onduidelijkheden hebben betrekking op:

- het werken met uitbesteed transport, waardoor periodieke gegevens verzamelen over bijvoorbeeld ingezette voertuigen een zware administratieve belasting betekent. De berekeningstool komt hieraan tegemoet omdat de tool de CO₂ emissies van het uitbesteede transport (en logistieke faciliteiten) opvraagt en niet de onderliggende variabelen die de uitstoot beïnvloeden. Hiermee is de tool gealigneerd met de CSRD;
- het vraagstuk over privacy en bedrijfsgevoelige informatie die eventueel aan onderaannemers opgevraagd dient te worden. Opnieuw is dit niet het geval voor de berekeningstool. Aanbieders van postdiensten dienen wel gedetailleerdere gegevens op te geven voor de tool – die eventueel als bedrijfsgevoelig beschouwd kunnen worden. Echter

deze gegevens worden louter gedeeld met het BIPT (en niet met bijvoorbeeld andere aanbieders van postdiensten of de VUB), waardoor deze data-uitwisseling niet als risico-vol beschouwd kan worden;

- het combineren van levering en ophaling binnen éénzelfde ronde. De berekeningstool heeft deze optie opgenomen. Desbetreffend kan dit ingegeven worden en zal de tool dit in rekening brengen.
- niet alle gegevens worden op pakketniveau verzameld, maar bijvoorbeeld op klant- of landniveau, waardoor het onderscheid tussen leveringswijzen niet altijd rechtstreeks mogelijk is. Het werken met onderbouwde assumpties om tot gedifferentieerde gegevens per leveringswijzen te komen is toegelaten. De tool laat daarnaast ook toe om gelijke cijfers te gebruiken voor verschillende leveringswijzen.

De onduidelijkheden werden tijdens de consultaties en individuele overlegmomenten met postdiensten weggewerkt (door een praktisch-haalbare methodologie naar voren te schuiven).

Dezelfde onduidelijkheden spelen op bij elementen drie en vier. De gegevens die onder deze elementen opgevraagd worden, zijn niet rechtstreeks verbonden aan andere (opkomende) verplichte rapportage (zoals CSRD). Alle actoren – ook onderaannemers – dienen in staat te zijn om hier een onderbouwde inschatting van te kunnen opleveren. Aanbieders van postdiensten kunnen het KB hiervoor ook oproepen.

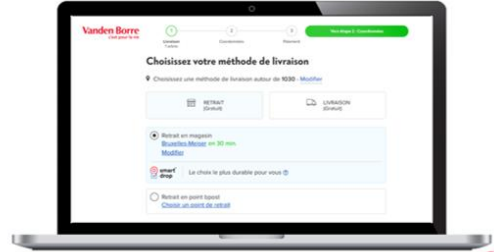
Het sectoraal duurzaamheidscharter bestaat nog niet – zie de hierop volgende sectie. De postdiensten refereren daarom naar duurzaamheidsinitiatieven zoals de Green Deal Stedelijke Logistiek of het Lean&Green label.

De laatste twee elementen worden als volledig haalbaar beschouwd door de deelnemende postdiensten.

3.3 Duurzaamheidslabel

De grootste onbekende tussen de verschillende elementen van het KB is: "*eventuele toetreding tot een sectoraal duurzaamheidscharter*". Dit omdat er op het moment van schrijven geen sectoraal duurzaamheidscharter bestaat voor de postdiensten in België. (Het verklaart meteen ook waarom het woord 'eventuele' is toegevoegd aan de tekst.

Het eerste label is Smartdrop®, dat momenteel het meest in de buurt komt van het KB. Smartdrop is ontwikkeld door VUB Mobilise in opdracht van COMEOS. Het is een berekeningstool voor e-retailers en consumenten die de duurzaamheidsimpact – uitgedrukt in externe kosten en luchtvervuilende en CO₂ emissies – weergeeft voor de verschillende leveropties die de e-retailer aanbiedt. Zo kan deze e-retailer zelf inzetten op het verduurzamen van zijn/haar leveringen. Daarnaast kan de consument bewust gemaakt worden van de leveroptie die voor hem of haar het meest duurzaam is, zodoende de consument te kunnen nudgen naar duurzamere keuzes. Smartdrop neemt de levering in rekening vanaf het distributiecentrum van de e-retailer tot de eindbestemming, inclusief de consumentenverplaatsing. Momenteel is Smartdrop niet gericht op postdiensten, en daarom voldoet het niet aan de vereisten van het KB.



Hieronder wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste duurzaamheidslabels en -charters voor (bepaalde elementen van de) e-commerce leveringen in binnen en buitenland. Geen van allen voldoen echter momenteel aan de vereisten van het KB.



Engagement voor 20% reductie op logistiek
Star-traject voor realisatie engagement binnen 5j
Voor hele logistieke sector, beheerd in Vl. door VIL
Enkel CO₂



Betrouwbaarheidslabel met verschillende te verdienen badges
betrouwbaar, veilig en transparant
Juridische en IT ondersteuning/check
Consumer review



Index van > 300 duurzaamheidsindicatoren
Sociaal, ecologisch en economische indicatoren
Voor hele logistieke sector, beheerd in Vl. door VIL
Niet doorgebroken



Gecertificeerde opleiding voor pakket bezorgers
Verkeersveiligheid



Netwerk duurzame stadslogistiek
Engagements en monitoring
In Vl. net afgelopen, in Bxl opgestart
Pakketoperatoren betrokken



Betrouwbaarheidslabel
Jaarlijkse audit door een advocatenbureau
Gericht op consument



De duurzaamheidseisen omvatten **criteria** rond 1) Duurzaamheidsstrategie en -management, 2) Productaanbod, 3) Verpakken, 4) Bezorgen, 5) Retouren, 6) Circulaire Economie

- Wetenschappelijke onderbouw voor onderwerp en omschrijving
- Objectieve inspectiemethode
- Hantering van groeimodel
- Jaarlijkse inspectie
- Beheer bij Stichting Milieukeur
- Comité van deskundigen en technische commissie



Nordic Swancertificaat 'E-commerce logistics 111'
Focus on climate impact, energy efficiency and working conditions
Kritiek: "The licensee must be responsible for both line-haul and last-mile transport and have a business that covers at least 50% of the households in the actual country" en "Private trips to collect e-commerce goods from agents or parcel lockers are not included"



Criteria voor Last mile delivery services: environmental, public space, working conditions
Duits label
Consumenten gericht – doel is check-out : raise awareness



Sectorakkoord voor fossielvrije bezorging
Toetreding via de Zweedse Handelsfederatie

Tot slot is er onder het initiatief van het federaal Kabinet van minister Petra De Sutter een voortraject opgestart voor de opmaak van een sectoraal duurzaamheidscharter. Tijdens een voorstudie, waarin alle stakeholders betrokken werden, werden randvoorwaarden vastgelegd. Na de voorstudie werd een consortium gevormd bestaande uit BECOM, UNIZO en COMEOS. Zij werken momenteel verder aan de uitwerking van het duurzaamheidscharter. In september 2024 staan hiervoor werksessies gepland. De finalisering van het charter is voorzien in 2025.

3.4 Alternatieve benchmarks

Naast de elementen opgenomen in het KB, zijn er mogelijks andere alternatieve benchmarks die nuttige inzichten zouden kunnen bieden zonder een zware administratieve last op te leggen.

Het BIPT vraag reeds verschillende elementen op die als alternatieve benchmarks zouden kunnen fungeren:

- **Aandeel van de pakketten die met elektrische voertuigen geleverd wordt:** Dit kan gezien worden als een variant van het aandeel emissievrije voertuigkilometers en aandeel emissievrije voertuigen die als element opgenomen zijn in het KB. Deze elementen van het KB hebben als voordeel dat ze breder gaan dan elektrische aandrijving en dus ook andere emissievrije aandrijvingen beschouwen. Daarnaast worden aantal kilometers en aantal voertuigen gemakkelijker verzameld dan het aantal/aandeel van pakketten die via verschillende voertuigen/aandrijvingen getransporteerd worden. Vandaar wordt de voorkeur gegeven aan de bestaande elementen in het KB.
- **Aandeel van de pakketten die met cargofietsen of reguliere fietsen geleverd wordt:** Beide kunnen eveneens als emissievrije voertuigen beschouwd worden, waardoor opnieuw de elementen van het KB die vragen naar het aandeel emissievrije voertuigkilometers en aandeel emissievrije voertuigen van toepassing zijn. Echter cargofietsen en reguliere fietsen hebben een significantere impact dan een verschuiving van een fossiel aangedreven bestelwagen naar een emissievrij aangedreven bestelwagen. Het betreft impact voor de bezorgers (positie op weg, ervaring, weersomstandigheden, ergonomie, etc.), alsook impact op de maatschappij (minder congestie, minder geluid, minder infrastructuurschade, minder inname van openbare ruimte). Daarom kan het opnemen van cargofietsen/reguliere fietsen als een alternatief of aanvullend element overwogen worden. Net zoals bij het voorgaande, zal het aantal voertuigkilometers of aantal (cargo)fietsen gemakkelijker te verzamelen zijn dan het aandeel pakketten die met deze modi geleverd worden.
- Het onderliggend doel van het KB is de duurzaamheid van de sector te verbeteren. Er dient hierbij opgemerkt te worden dat de nadruk daarbij ligt op bijna uitsluitend CO₂ uitstoot. **Andere externaliteiten zoals ongevallen, geluidsoverlast, infrastructuurschade, openbaar ruimte gebruik, congestie en de economische en sociale dimensie van duurzaamheid worden niet in beschouwing genomen.** Hierdoor dreigen bepaalde inspanningen van de sector niet of onvoldoende erkend te worden door het KB. Het opnemen van fietslogistiek of het opnemen van het aantal ongevallen per voertuigkilometer of per volume kunnen enkele hiaten invullen. Anderzijds kan er gestreefd worden om de ontbrekende elementen zo volledig mogelijk op te nemen in het duurzaamheidscharter waarvan sprake is in het KB.

Met Thuiswinkel is er in Nederland een initiatief waarin meerdere elementen/criteria meegenomen worden die betrekking hebben op een holistischere invulling van duurzaamheid. Het is aangeraden om dit Nederlands initiatief in het oog te houden en eventuele best-practices eruit ook in België toe te passen.