

REFERAT

Dato 21. januar 2014
J. nr. 2013-1896

Temaarrangement: ”Erhvervstransport – udfordringer og konkrete muligheder”

Workshoppen fandt sted torsdag d. 28. november i det Færøske Pakhus hos Transportministeriet

Ad 1) Velkomst v. Ove Holm fra Dansk Transport og Logistik

Ordstyrer Ove Holm bød velkommen til arrangementet.

Ad 2) Præsentation af baggrund og formål v/Per Skrumsager Hansen fra Transportministeriet

Se slides

Per Skrumsager Hansen gav et oplæg om baggrunden og formålet med roadmap for udfasning af fossile brændstoffer.

Ad 3) Tema-oplæg

Ad 3a) Hvad skal der til for, at lastbiler og andre køretøjer, der i dag kører på diesel, bliver fossilfri i 2050 v/ Pressechef Mikael Friis, Scania Danmark

Se slides

Mikael Friis fortalte, at Scania på 30 år, fra 1970 til 2000, har halveret deres CO₂-udledning ved hjælp af effektivisering (motorudvikling, rullemodstand, aerodynamik, vægt og dimensioner). Drivkræfterne i den udvikling har både været den teknologiske udvikling og lovgivningen.

Scania forventer at kunne reducere udledningen med endnu 50 % inden 2020 ved hjælp af både energieffektivisering (bl.a. chaufføruddannelse i energirigtig kørsel) og alternative drivmidler. Energieffektivisering kan ikke stå alene i forhold til at nå målsætningen - der er alternative drivmidler helt afgørende.

Især ser Scania store potentialer i biobrændstof (primært ethanol, men også biodiesel og biogas), bl.a. fordi det er tilgængeligt. Men brug af biobrændstoffer, uanset hvilken form, medfører meromkostninger. Scania vurderer, at brint



først vil være markedsdueligt 20-30 år ude i fremtiden. Naturgas er ikke et reelt alternativt, da det næsten har et lige så stort CO₂-udslip som diesel.

Side 2/8

Scania har gang i en række forskellige tiltag med henblik på at nedbringe CO₂-udledningen og brændstofforbruget:

- Ecolution: Forbedring af brændstoføkonomien vha.:
 - o Kurser i energirigtig kørsel for chaufførerne og efterfølgende opfølgning og coaching
 - o Optimeret specifikation for køretøjer før produktion
 - o Skræddersyet vedligeholdelse med fokus på brændstoføkonomi
- Software med GPS-system (CCAP, Ecocruise, Eco-roll, Opticruise, Driver Support), der kan hjælpe chaufførerne med intelligent energirigtig kørsel og dermed spare op til 5 % på brændstofforbruget.
- Forsøg med hybrid-køretøjer og med køretøjer, der kører på strøm fra køreledninger og induktion.
- Scania Transportlaboratorium (resultat: Op til 5 km/l med 36 ton).
- Scania Communicator C200 (kørselsplanlægning, brændstofanalyse mm).
- Platooning (udnyttelse af slipstrømme i godskonvojer).
- Modulvogntog (hurtig genvej til at spare brændstof, men det kræver, at vejnettet er indrettet til det).

Mikael Friis fortalte i øvrigt, at tendensen går mod internethandel og individuel levering af gods. Derudover pointerede han, at hvis det offentlige sætter krav, skal der nok blive opfundet teknologiske løsninger til at imødekomme kravene.

Ad 3b) Udfordringer og muligheder for fremtidig jernbanegodstransport i Danmark v/ Benny Spangsborg, Head of Safety & Technical Management, DB Schenker Rail

Se slides

Benny Spangsborg fortalte om DB Schenker Rail's strategi om at blive Eco Pioneer i 2020. I strategien indgår tre 2020 målsætninger; øgning af andelen af VE med 75 %, reduktion af støjforurening med 50 % samt reduktion af CO₂-udledning med 20 %. For at nå målsætningerne, arbejder de på flere forskellige fronter:

- Kapacitetsudnyttelse af tog (længde og belægningsgrad)
- Eco Plus system (grøn strøm til toggodstransporter)
- Energirigtig kørsel
- Støjdæmpning
- Nye teknologier/alternative drivmidler (fx gas/diesel/batteridrift)

I Danmark foregår 87 % af godstransporten med lastbil og 13 % med tog. Grunden til jernbanetransportens begrænsede markedsandel i Danmark skal ses i lyset af konkurrencemæssige ulemper for jernbanen, usikre rammebetingelser, et prisfølsomt marked og manglen på en national plan for fragt af gods.



Til sammenligning foregår 61 % af godstransporten i Østrig med tog. Dette skyldes blandt andet subsidier, roadpricing og andre økonomiske incitamenter.

Side 3/8

Benny Spangsborg gjorde opmærksom på COWI-rapporten "Putting value on the external costs of transportation" fra 2010. Rapporten viser, at godstransport vha. lastbil er samfundsmæssigt mere omkostningsfuldt end vha. tog, hvis man gør det op på parametre som; klimaforandringer, luftforurening, støjforurening og ulykker.

Der er ikke jernbane til alle destinationer i Danmark. Godstransporten skal derfor kombineres med lastbiler via kombiterminaler. Eksisterende kombiterminaler ejes p.t. af Banedanmark og lejes ud. Det skaber problemer i forhold til at investere i nye kombinationsterminaler, da DB Schenker Rail ikke ønsker at være infrastrukturagent ved selv at bygge terminalerne. De vil i stedet foretrække at staten investerer i terminaler med tilskud (som i Østrig).

DB Schenker Rail ønsker elektrificering af al banetransport i Danmark, da skift mellem diseldrevne og eldrevne tog er u hensigtsmæssigt på flere forskellige planer. Derudover efterspørger DB Schenker Rail lige vilkår for alle transportformer, gerne i kombination med investeringer i infrastruktur og subsidier, for at udligne eksisterende konkurrencemæssige ulemper.

Benny Spangsborg gjorde opmærksom på, at Femern-forbindelsen har store indtjenings- og arbejdskrafts-potentialer for Danmark, hvis den udnyttes rigtigt. Hvis ikke den udnyttes rigtigt, vil Danmark i stedet blive et transitland med alt, hvad det indebærer af miljømæssige omkostninger, støjforurening mm.

Ad 3c) Grønne kundekrav til transportøren v/ CSR Senior Manager Thomas Susé fra DSV

Se slides

Thomas Susé fortalte om de kundekrav som transportformidlere bliver mødt med. Det helt afgørende kundekrav fra transportkøberne er prisen, som derfor langt hen af vejen sætter dagsordenen for transportvirksomhederne. Dernæst stilles der krav om service (transittider, kvalitet mm.) og om fleksibilitet (evne til at absorbere stigninger i godsmængde). CSR-relaterede emner, herunder miljø, kommer først ind på en fjerdeplads i en prioriteret liste over kundekrav.

CSR som kundekrav dækker primært over såkaldt 'Compliance Check', dvs. om transportvirksomheden laver CSR-rapportering, har de rette certificeringer og beredskab mm. Dette er især tilfældet når transportkøberne er offentlige virksomheder.

Det er mere sjældent, at transportkøberne stiller krav om decideret miljøpolitik i form af CO₂-rapporter og lignende. Der er dog enkelte frontløbere, som stiller



miljøkrav i udbudsfasen, og overfor disse transportkøbere kan miljøhensyn være en vigtig differentieringsfaktor. Det drejer sig primært om globale transportkøbere af en vis størrelse og modenhed.

Det er, alt i alt, ganske få transportkøbere, som stiller grønne kundekrav til transportvirksomhederne. Udover reguleringer reagerer transportbranchen primært på kundekrav fra transportkøberne. Når prisen således er det vigtigste konkurrenceparameter for transportkøberne, er det de færreste transportvirksomheder, som kan finde midler til R&D-aktiviteter.

Fokus på pris udelukker dog ikke nødvendigvis miljøforbedringer, da optimering af kapacitets- og ressource-udnyttelse samtidig er en vigtig del af at sænke omkostningerne. Brændstof-udgifter udgør nemlig omtrent 20-30 % af transportvirksomhedernes samlede omkostninger.

Ad 3d) Muligheden for at opnå bedre kapacitetsudnyttelse hos vognmænd, ved hjælp af teknologi v/Chief financial officer Erik Bo Hansen fra Wuxus

Se slides

Erik Bo Hansen fortalte, at man hos Wuxus har søsat et projekt i en begrænset test-gruppe af små vognmænd, med det formål at optimere vejtransporten. Projektet går ud på, at vognmænd og transportkøbere kan sættes i kontakt med hinanden gennem en App. Gennem denne App står Wuxus for at matche vognmænd med transportkøbere. Matchet sker på baggrund af en række faktorer, herunder om vognmanden i forvejen har en rute, der vil passe med transportkøberens behov.

Fordelen ved et sådant system er, at det skaber større synlighed for de små vognmænd, som derved bedre kan konkurrere med de større speditivirksomheder. Det giver også bedre muligheder for at optimere kapacitetsudnyttelsen i transportmarkedet og dermed reducere brændstofforbrug, miljøbelastning samt trængsel på vejene.

Wuxus har lavet en kvalitativ undersøgelse med 21 vognmænd, som deltog i projektet. Undersøgelsen viser, at de involverede vognmænd i gennemsnit har oplevet 8 % mere kørsel og 65 % forøget indtjening i testperioden. Stigningen i omsætning ift. transportarbejdet, matches ikke samtidig af en tilsvarende stigning i energiforbrug. Projektet har således skabt energieffektivisering hos de involverede vognmænd.

Wuxus regner med at søsætte en kommerciel skalérbar udgave 2.0 i januar 2014, som vil have stort potentiale i forhold til at energieffektivisere vejgods-transporten. Version 2.0. er integreret med GPS-systemet i de enkelte lastbiler, og derudover vil alle chaufførernes planlagte ture fremgå i et kalendersystem i databasen. Det skaber overblik over ledig kapacitet og geografisk lokalitet af hver enkelt vogn.



Den største udfordring i forhold til at få udbredt version 2.0., er at få overbevist vognmændene om at de 25 kroner per transaktion, som det koster at benytte systemet, vil tjene sig hjem igen.

Side 5/8

Det er Wuxus' opfattelse, at man, vha. deres projekt, kan nedsætte den ledige kapacitet i lastbiler og dermed være med til at reducere CO₂-udledningen i Danmark og internationalt. Den største værdi vil nok kunne spores i nær-distribution omkring de større logistikcentre, hvor der er "tovejs godstransport". Systemet vil have mindre værdi for længere internationale transporter, hvor de systemiske ubalancer vil modvirke udbyttet i en vis grad.

Ad 3e) Bæredygtighed og bæredygtig transport som en integreret del af IKEA-As forretning og eksistensberettigelse v/ CSR- og miljøchef IKEA Danmark Jonas Engberg.

Se slides

Jonas Engberg fortalte om IKEA's bæredygtighedsstrategi. Efterhånden som IKEA's kundegrundlag er steget, er virksomhedens miljøpåvirkning steget ligeledes. Det har ført til et behov for at gentænke forretningsmodellen i en mere bæredygtig retning. IKEA opererer med en bred bæredygtigheds-definition, som både omfatter økonomisk, social og miljømæssig bæredygtighed. Bæredygtighedsmålsætningen på transportområdet handler om ressource- og energi-uafhængighed. Langsigtet har IKEA en målsætning om at være CO₂-neutral.

Godstransporten udgør 3,9 % af IKEA's totale CO₂-udledning. Målsætningen er at reducere CO₂-udledningen per transporteret m³ produkter med 20 % i 2016 (i forhold til 2011). Til dette formål har IKEA oprettet en fond til effektiviseringstiltag. Status i 2013 er en reduktion på 7,3 %. For at opnå målsætningen, arbejder IKEA på flere forskellige fronter:

- Transportoptimering (stk./palle, fyldningsgrader mm.).
- Udfasning af træpaller og indslusning af pappaller og "Loading ledges".
- Skære delprocesser væk, ved hjælp af 'Direct Delivery'.
- Kontinuerlig øgning af belægningsgraden.
- Partnerskaber med transportleverandører om anvendelse af brændstof-effektive køretøjer og alternative drivmidler (ikke teknologi-specifikke krav). Dette sker ved at IKEA stiller miljøkrav og krav om 'Code of Conduct' til transportleverandørerne i prækvalificeringsprocessen. IKEA har altid oplevet, at transportleverandørerne lever op til kravene.

I forhold til godstransporten, er det IKEA's ambition at diversificere transportformerne – så fx sø- og banetransport kommer til at udgøre en større andel.

Jonas Engberg kunne oplyse, at der er en stigende tendens til, at produktionen foregår tæt på slutkunden, grundet både økonomiske og miljømæssige overvejelser.



Ad 4) Debat med udgangspunkt i opridsede temaer og problemstillinger.

Ove Holm startede med at opsummere, at de fem tema-oplæg tilsammen havde givet flere bud på begge af roadmap'ens to overordnede indsatsområder:

- Effektivisering/reducering af energiforbrug (fx mere effektive motorer, forbedret aerodynamik, IT-systemer, eco-driving kurser og bedre kapacitetsudnyttelse)
- Alternative drivmidler (fx elektrificering og biobrændstoffer)

Derefter blev ordet givet til deltagerne.

Effektivisering vs. alternative drivmidler:

Der blev gjort opmærksom på, at udover el og bioethanol, som tema-oplæggene havde fokuseret meget på, er biogas også et bæredygtigt drivmiddel, som der bliver stadigt stigende mængder til rådighed af. Blandt deltagerne var der dog enighed om at et ensidigt fokus på alternative drivmidler ikke er vejen frem.

De alternative drivmidler kan måske løse klimaproblematikken, men ikke øvrige problematikker som brændstofforbrug og trængsel. Det handler i stedet om at finde intelligente løsninger til at udnytte kapaciteten bedre. Det blev dog nævnt, at det især er ubalancer i godsmængden, især mellem Vest- og Østdanmark, som skaber problemer med kapacitetsudnyttelse.

Hvem skal drive udviklingen?:

Deltagerne drøftede, hvor markedspresset til den grønne omstilling skal komme fra. Det blev pointeret, at bedre kapacitetsudnyttelse er noget der er blevet snakket om i årevis, uden at der er sket så meget på den front. Det blev diskuteret, hvorvidt udviklingen skal ske gennem:

- Transportkøberne (efterspørgsel i form af miljøkrav til transportvirksomhederne)
- Staten (i form af regler, tilskudsordninger, afgifter mv.)
- Transportvirksomhederne selv (konkurrere om at blive bedre til at udnytte ressourcer, for at minimere omkostninger)
- En kombination af de ovenstående

På transportkøbersiden er der enkelte frontløbere, som fx IKEA, der sætter miljøkrav til transportvirksomhederne i udbudsfasen og foretager investeringer, der skal bidrage til mindre CO₂. Men for langt de fleste kunder er det prisen, som er den helt afgørende faktor.

IKEA kunne oplyse, at deres miljøstrategi ikke er efterspørgsels-drevet, men derimod bundet i en business case om at investeringerne på langt sigt vil kunne betale sig hjem igen via reducerede omkostninger og fremtidssikring af virksomheden. Det blev nævnt, at der kunne gøres en indsats for at sprede de positive eksempler på at grønne investeringer gavner bundlinjen.

Det som især taler for statslig regulering er, at omkostningerne spredes jævnt ud på alle. Er det derimod den enkelte transportvirksomhed, som skal lave



grønne investeringer, kan det øge den virksomheds omkostninger og føre til mistet omsætning. Der mangler incitamentet til, at virksomhederne kommercielt investerer i ny teknologi.

Et eksempel på barrierer i forhold til investeringer var, at hvis transportvirksomheder fx skal investere i kombiterminaler, vil det betyde, at virksomhederne bliver infrastrukturejere, hvilket ikke nødvendigvis er attraktivt. Der var forskellige ideer til, hvordan man kan løse det – fx joint venture.

Det er vigtigt, at eventuel regulering er ens henover hele sektoren, så den ikke rammer nogle hårdere end andre. Det er også afgørende, at det er lovgivning, der gælder i hele EU – ellers kan det gå ud over bl.a. konkurrenceevne.

I forhold til effektivisering af transporten efterspørger transportvirksomhederne især regulering, som vil gøre det muligt at benytte længere tog, der kan køre lange stræk uden at skulle stoppe, samt større lastbiler og modulvognetog. Ift. tog kan der også hentes noget, hvis hele nettet elektrificeres. Hvad angår alternative drivmidler efterspørger transportvirksomhederne rammebetingelser, som betyder, at de bæredygtige drivmidler bliver et prisbilligt alternativ.

Normer (som fx Euro-normer) er der stor tilslutning til i sektoren. Men normer alene rykker ikke for alvor, uden yderligere tilskud eller regulering om at de skal gælde fra en bestemt dato. Der blev også snakket om SEKA-reglerne for søtransport, som træder i kraft d. 1. januar 2014. SEKA-reglerne vil sandsynligvis ikke blive overholdt, fordi der dels mangler sanktionsmuligheder og dels ikke bliver ydet nok penge i tilskud fra EU-kommissionen.

Strategi for roadmap:

I forhold til udfasningen af fossile brændstoffer blev der foreslået en todelt strategi:

På kort sigt: Lavt hængende frugter

På lang sigt: Sætte teknologispor/demonstrationsprojekter i gang

Der blev gjort opmærksom på, at lande som Frankrig og Tyskland er langt fremme hvad angår en grøn omstilling af erhvervstransporten, og at det derfor i arbejdet med roadmap'en vil være en god idé at skele til hvilke tiltag, de har gennemført.

Der blev desuden gjort opmærksom på rapporten "Bæredygtighed i transport uden ekstra tab", af Jan Stentoft Arlbjörn fra SDU.

Ad 5) Afslutning

Ove Holm opsummerede debatten og pegede på, at der havde været bred enighed om behov for regulering i et eller andet omfang. Dernæst takkede han deltagerne og afsluttede arrangementet.



I temaarrangementet deltog følgende personer:

Side 8/8

- Leif Gjesing Hansen (Region Sjælland)
- Sandrina Lohse (Region Sjælland)
- Gert Højbjerg Mortensen (Københavns Kommune)
- Mikkel Krogsgaard Niss (Københavns Kommune)
- Lisbet Hagelund (Dansk Transport og Logistik)
- Ove Holm (Dansk Transport & Logistik)
- Allan Sølvsten (Scania)
- Mikael Friis (Scania)
- Jørn-Henrik Carstens (ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport)
- Poul Bruun (ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport)
- Nicole Due (Region Hovedstaden)
- Henrik Gudmundsson (DTU Transport)
- Michael Henriques (Incentive)
- Flemming Lund (FL Ledelsesrådgivning)
- Ole Iskov (Rådet for Bæredygtig Trafik)
- Marie-Louise Frederiksen Ndiaye (DHL DK)
- Martin Moos (ProjectZero)
- Katrine Bjerregaard (Maritime Development Center of Europe/Transportens Innovationsnetværk)
- Ole Kveiborg (COWI)
- Lars Dagnæs (TransECO2),
- Susanne Krawack (Concito)
- Henrik Rousing (HMO Naturgas)
- Henrik Berthelsen (Danske Fragtmænd)
- Henrik Tornblad (Grontmij)
- Benny Spangsborg (DB Schenker Rail Scandinavia)
- Thomas Susé (DSV)
- Erik Bo Hansen (Wuxus)
- Jonas Engberg (IKEA Danmark)
- Rune Noack (DI Transport)
- Søren Saugstrup Nielsen (Tetraplan)
- Søren Boas (PostNord)
- Sara Vincentzen (Transportministeriet)
- Per Skrumsager Hansen (Transportministeriet)
- Karoline Lolk (Transportministeriet)
- Emil Hausgaard (Transportministeriet)
- Julie Agersnap Kristensen (Trafikstyrelsen)
- Jesper Kaae (Vejdirektoratet)
- Maria Meinert (Vejdirektoratet)
- Mads Holm-Petersen (Vejdirektoratet)
- Karl Erik Perregaard Christiansen (Vejdirektoratet)
- Henrik Clemmensen (Vejdirektoratet)