

# Cargo Truck Exchange



Medlemmerne af Transportudvalget  
Folketinget  
1216 København K

Kopi til Miljø- og Fødevarerudvalget

25. maj 2022

Et bredt flertal af Folketingets partier har besluttet, at Danmark skal nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen med 70 pct. inden 2030. En af de helt store syndere er transportsektoren, som står for knap 30 pct. af CO<sub>2</sub>-udledningen i Danmark. Politisk er der derfor stor fokus på at få udskiftet bilparken til grønne biler, men det er en stor investering, som realistisk vil tage en årrække.

Hvis det ambitiøse mål om en 70-procents reduktion skal nås, skal der samtidig være fokus på at mindske udledningen for de traditionelle dieseldrevne lastbiler. De seneste tal fra Danmarks Statistik og Eurostat anslår, at knap halvdelen af lastbilerne kører halvtomme og tomme rundt på vejene. Det er dyrt for miljøet og for virksomhederne. Omlægningen af energiafgifterne til CO<sub>2</sub> afgifter vil give en styrket fokus på at mindske brændstofforbruget, hvilket er positivt, men det giver desværre ikke et tilstrækkeligt incitament til at øge kapacitetsudnyttelsen, da merprisen blot kan overvælttes på kunderne og forbrugerne.

I dag er det muligt at skabe en digital platform, der på en sikker måde kobler gods med ledig kapacitet uden at konkurrencefølsomme informationer afsløres - på samme måde som det i dag kendes fra flybranchen. Men udviklingen går for langsomt og der er brug for politisk at skabe incitamenter til at få den danske logistikbranche til at foretage de nødvendige digitale investeringer.

## **Vi opfordrer derfor Folketinget til at øge lastbilernes kapacitetsudnyttelse ved at:**

1. Indføre krav om obligatorisk CO<sub>2</sub>-dokumentation ved transport. Det vil gøre CO<sub>2</sub>-udledning ved godstransport til en konkurrenceparameter og skabe den efterspørgsel, der kan drive udviklingen.
2. Fastsætte en godkendt standard til en troværdig beregning af CO<sub>2</sub>-udledningen, der skal anvendes i hele landet. Det er væsentligt, at der kun bliver én beregningsmetode i Danmark og den lægger sig op ad en europæisk standard, da transport er grænseoverskridende. Det skal også undgås, at hver kommune fastsætter sin egen beregningsmetode i forbindelse med udbud.

Dette forslag vil ikke koste statskassen mange midler, men det vil få en markant og hurtig miljøeffekt, fordi det vil give et incitament til at markedet flytter sig. Det vil give en større sikkerhed for transportbranchen i at foretage de nødvendige investeringer og det vil give firmaer som vores, der udbyder en digital platform, der kan matche gods med ledig kapacitet, en mulighed for at konkurrere. Samtidig vil en bedre kapacitetsudnyttelse være en klar økonomisk fordel for branchen

Vi stiller os til rådighed for et foretræde for at uddybe forslaget.

Med venlig hilsen

Iver Winther  
CEO CargoTruckExchange  
Mail: [Iver.Winther@Cargotruckexchange.com](mailto:Iver.Winther@Cargotruckexchange.com)  
Mobil: 20 45 86 81

Michael Junge  
CCO CargoTruckExchange  
Mail: [Michael.Junge@Cargotruckexchange.com](mailto:Michael.Junge@Cargotruckexchange.com)  
Mobil: 30 22 17 17

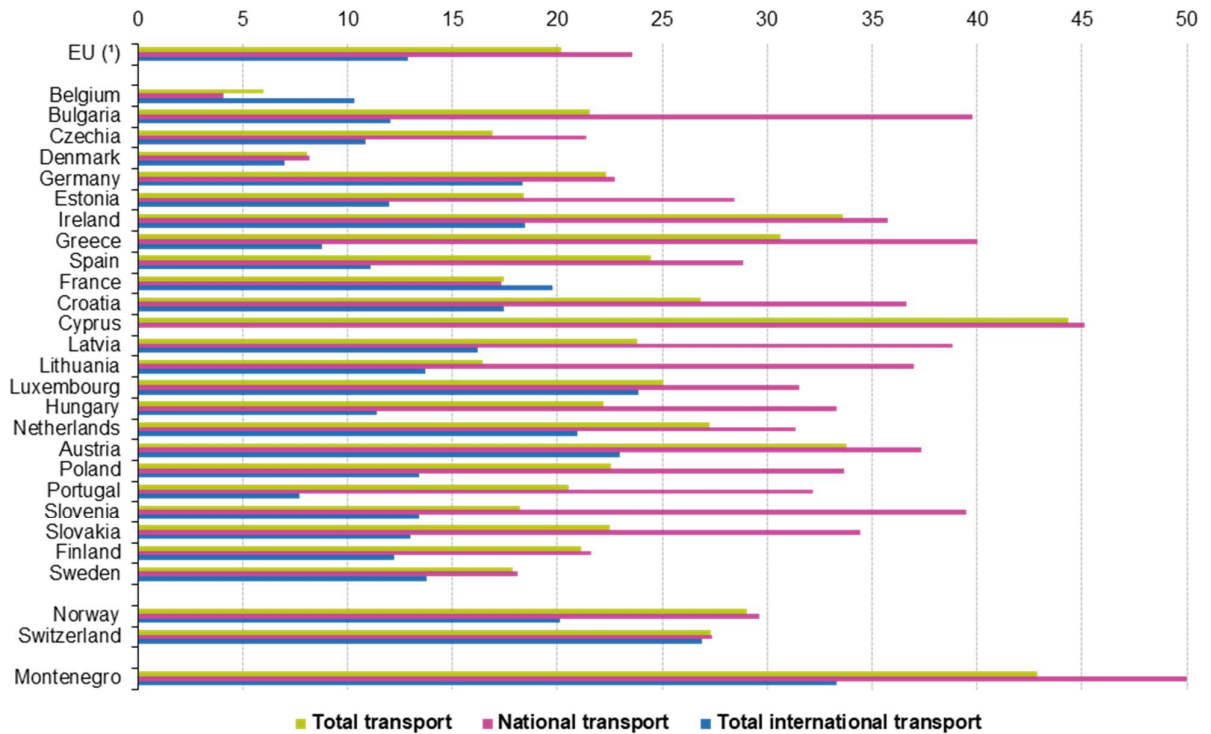
## BILAG

- Bilag 1: Tomkørsel i de enkelte EU-lande 2020, EUROSTAT
- Bilag 2: Danske lastbilers kapacitetsudnyttelse, Danmarks Statistik
- Bilag 3: EN 16258 standarden for beregning af drivhusgasser ved transport af gods og personer
- Bilag 4: Forslag til beregningsmodel

## BILAG 1- TOMKØRSEL I EU 2020

Figur 1: Tomkørsel i de enkelte EU-lande

### Empty road journeys by type of operation, 2020 (% share in vehicle-kilometres)



(\*) Malta excluded (see chapter 'data sources'); No empty VKM reported by Italy and Romania.

Source: Eurostat (online data code: road\_go\_fa\_tott)

## BILAG 2 - DATA FOR KAPACITETSUDNYTTELSEN VED LASTBILTRANSPORT

Danmarks Statistik giver via Statistikbanken mulighed for at beregne udnyttelsen af kapaciteten ved godstransport nationalt<sup>1</sup> og internationalt<sup>2</sup>. Beregningen viser, at kapaciteten kun udnyttes op til 54 pct. for national godstransport. Det vil sige, at knap halvdelen af lastbilerne kører tomme eller halvtomme rundt på vejene. Ser man på tallene over den internationale transport er kapacitetsudnyttelsen lidt højere, knap 57 pct.

**Figur 1: Danske lastbilers kapacitetsudnyttelse ved national transport**

statistikbanken - data og tal

<https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/selectout/print.asp?pxfile=D:\F...>

### Danske lastbiler kapacitetsudnyttelse ved national transport efter læs, vogntype/kørselsart, turlængde, enhed og tid

	2018	2019	2020	2021
<b>Kørsel i alt (inkl. tomkørsel)</b>				
I ALT				
Ture i alt				
Pct. af lasteevnen (ton) korrigeret for volumengods	54,2	52,9	56,2	53,6

Omfatter danske lastbiler over 6 ton totalvægt

24-5-2022 Danmarks Statistik , © [www.statistikbanken.dk/NVG5](http://www.statistikbanken.dk/NVG5)

Kilde: Statistikbanken, Danmarks Statistik<sup>3</sup>.

Eurostats seneste statistik over udnyttelsen af kapaciteten ved godstransport fra 2021<sup>4</sup> anslår, at det kun er op mod 50 pct. af kapaciteten, som udnyttes. Statistikken er dog baseret på relativt gamle tal og opdateres desværre ikke længere.

I USA anslog ACEEE (The American Council for Energy-Efficient Economy) i november 2021, at kun 57 pct. af lastbilernes kapacitet blev udnyttet, når lastbilerne er lastet, og at 20-35 pct. kørte helt tomme rundt på vejene<sup>5</sup>.

Et forsigtigt skøn er derfor, at Europa ikke ligger alt for langt væk fra billedet i USA. Men uanset hvilke tal, man læner sig op ad, er det tydeligt, at der vil være et stort potentiale ved at få øget kapaciteten.

<sup>1</sup> <https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/SelectVarVal/Define.asp?MainTable=NVG5&PLanguage=0&PXSid=0&wsid=cftree>

<sup>2</sup> <https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/SelectVarVal/Define.asp?MainTable=IVG6&PLanguage=0&PXSid=0&wsid=cftree>

<sup>3</sup> Beregningen tager udgangspunkt i pct. lastevne per ton korrigeret for volumengods og alle ture.

<sup>4</sup> <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/load-factors-for-freight-transport/load-factors-for-freight-transport-1>

<sup>5</sup> <https://www.aceee.org/sites/default/files/pdfs/Load%20Factor%20Smart%20Freight%2011-18-21.pdf>

## **BILAG 3 - STANDARD EN 16258**

Standard EN 16258 etablerer en metodologi for at beregne og dokumentere energiforbrug og drivhusgasser for transport af gods, personer og begge dele. Den fastsætter generelle principper, definitioner, beregningsmetoder, fordelingsmetoder, data m.v. Formålet er at fastlægge en standardiseret, præcis, nøjagtig og verificerbar metode til at måle energiforbrug og udledning af drivhusgasser.

Standarden er brugt af mange større europæiske virksomheder. Frankrig indførte i 2013 et nationalt krav om obligatorisk dokumentation af CO2 fra national transport, hvor beregningen er baseret på en forenklet model af denne standard.

Hele standarden kan ses her:

<https://www.en-standard.eu/csn-en-16258-methodology-for-calculation-and-declaration-of-energy-consumption-and-ghg-emissions-of-transport-services-freight-and-passengers/>

Et konkret eksempel på hvordan standarden kan bruges til at beregne udledning af CO2 ses i denne guide fra det europæiske speditorsforbund CLECAT og det tyske speditorsforbund DSLV:

[https://www.clecat.org/media/CLECAT\\_Guide\\_on\\_Calculating\\_GHG\\_emissions\\_for\\_freight\\_forwarding\\_and\\_logistics\\_services.pdf](https://www.clecat.org/media/CLECAT_Guide_on_Calculating_GHG_emissions_for_freight_forwarding_and_logistics_services.pdf)

## BILAG 4 - FORSLAG TIL KONKRET BEREGNINGSMODEL

EN 16258 giver mulighed for at beregne udledning af CO<sub>2</sub> på basis af brændstofforbrug eller på basis af vægt og distance kombineret med omregningstabeller fra kilometer til energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning. Disse to modeller beskrives nedenfor:

- Model 1: Opgørelse **på basis af forbrug af brændstof** (model 1) for en konkret transport kræver alene, at brændstofforbruget er tilgængeligt.
- Model 2: Ved opgørelse **på basis af distance**, sker beregning via standardiserede gennemsnitsværdier for energiforbrug hentet fra eksterne datakilder. Beregningen kan baseres de faktiske ruter, der er kørt, samt den samlede transporterede vægt per ben i ruten.

**Tabel 1: Databehov, nøjagtighed og resultat i de to modeller**

	<u>Model 1</u> Målt brændstofforbrug	<u>Model 2</u> Registreret vægt, rute, belastning og tomkilometer
Databehov	Brændstofforbrug	Vægt, længde af rute, belastningsgrad, tomkilometer, biltype og motorstandard
Nøjagtighed	Baseret på faktisk forbrugt brændstof	Baseret på faktiske kørte kilometer og deling af udlastning
Resultat	Reduktion/forøgelse kan ses direkte	Ændringer i ruter, belastning og tomkilometer kan ses direkte

Model 1 har stor fokus på at mindske brændstofforbruget, hvilket er positivt. Men det vil efter vores vurdering ikke give et tilstrækkeligt incitament til at øge kapacitetsudnyttelsen og dermed begrænse antallet af kørsler med tom eller halvtom last og det CO<sub>2</sub>-udslip, som følger deraf.

Vi foreslår derfor en beregningsmodel med udgangspunkt i model 2 baseret på:

- Længden af de kørte ruter
- Den vægt der transporteres på ruten
- Den samlede vægt der transporteres på hver del af den enkelte rute
- Mængden af tomkilometer
- Type af lastbilmotor

Det betyder, at beregningen af CO<sub>2</sub>-udslippet kan baseres på, faktisk kørte kilometer, faktisk transporteret vægt og faktisk forårsagede tomkilometer. CO<sub>2</sub>-udslippet kan derefter opgøres på basis af standardiserede værdier, for hvor meget CO<sub>2</sub> den anvendte lastbil producerer.

## Andre modeller

Der er ingen "one-size-fits-all"-model som favner alle udfordringer. Der gælder f.eks. særlige krav til transport af kølevarer ligesom levering af vacciner kan kræve hurtig levering uanset miljøomkostninger. Men det er vores vurdering, at man kan komme et langt stykke med model og at den derfor kan være et godt udgangspunkt til en start, der løbende kan udvikles. Hvilket dog helst skal ske i Europæisk regi.