



Klimapartnerskabet for Landtransport

Transport har stor betydning for vores samfund og er en vigtig forudsætning for, at Danmark kan fastholde sin velstand. Sektoren er derfor en vigtig aktør, hvis der skal skabes forandring. Partnerskabet foreslår her initiativer, som kan bidrage til den grønne omstilling og samtidig sikre vores konkurrenceevne.

Omstillingen af transportsektoren er i gang, men det er en proces, der tager tid. Derfor forudsætter det, at der bliver sat handling bag målsætningerne. Der skal foretages en række politiske prioriteringer, skabes rammer og lægges en tidsplan samt afsættes tilstrækkelige ressourcer, så der kan blive sat skub i den grønne omstilling af sektoren.

Danske transport- og logistikvirksomheder har gennem mange år været førende, når det kommer til at sikre effektive transporter. Det er et grundlæggende konkurrenceparameter i branchen, som via blandt andet logistikoptimering, smart flådestyring og målrettet indsats mod at mindske brændstofforbruget i dag er i stand til at transportere mere gods med en lavere udledning end tidligere.

Der er fortsat et uforløst potentiale i

denne indsats. Men hvis der for alvor skal sættes skub i den grønne omstilling, nødvendiggør det en øget anvendelse af alternative drivmidler.

Landtransportsektoren består af aktører på vej og bane. På vejsiden udgøres disse af lastbilvognmænd, speditører, busvognmænd, taxivognmænd samt virksomheder m.fl. inden for godstransport. Megen logistik foregår ligeledes via landtransport. Branchen er desuden kendetegnet ved en fragmenteret erhvervsstruktur med tusindvis af små og mellemstore virksomheder. I Danmark er der ca. 4.900 vognmandsvirksomheder. Sektoren udgør ca. 1,6 procent af dansk økonomi (målt ved BVT 2015). På banen består aktørerne af jernbanegodsvirksomheder, speditører, kombiselskaber, operatører af kombiterminaler m.fl. Færre end ti jernbanevirksomheder opererer

Branchens betydning for samfundet

Den danske vejgodstransport understøttede en beskæftigelse på 88.000 personer i 2016. Når bidraget fra underleverandører medregnes, understøttede branchen et samlet bidrag til Danmarks BNP på ca. 60 mia. kr. i 2016. Vejgodstransporten bidrog direkte med 1,7 procent til Danmarks BNP. Branchen er derfor en vigtig faktor for den danske økonomi og beskæftigelse.¹

på det danske banenet.

Landtransporten, herunder lastbiler, varebiler og busser, står for ca. 32 procent af transportsektorens CO₂-udledning i Danmark. Eksempelvis kører over 99 procent af de 42.000 lastbiler, der findes i Danmark, stadig på 93 procent fossil dieselolie. Eksemplet viser dels, at transportbranchen er i gang med omstillingen, da der iblandes 7 procent biodiesel. Samtidig viser det, at der er et stort potentiale for at reducere CO₂-udledningen for den tunge transport yderligere.

Der er i hovedtræk tre områder, hvor der kan skabes en grøn omstilling

- Der kan skabes en mere effektiv transport. Det gælder både ved eks. en optimering af kørselsmønstre, kapacitetsudnyttelse og levering af varer i ydertimerne. Men det kan også skabes ved længere vogntog og øget totalvægt af selve køretøjerne. En lang række af disse initiativer

¹Vejgodstransportens bidrag til den danske beskæftigelse og BNP bygger på analyser foretaget af ITD og Copenhagen Economics



kan implementeres af branchen selv.

- Der kan skabes et større udbud og brug af grønne køretøjer. En afgiftsomlægning kan fremme indkøbet af lav- og nulemissionskøretøjer, mens en udbredelse af tank- og la-deinfrastruktur til grønne drivmidler kan mindske barriererne for brugen af grønnere køretøjer.
- Grønne drivmidler kan fremmes. Et CO₂-fortrængningskrav og en afgiftsfritagelse for bæredygtige drivmidler kan sikre en teknologineutral omstilling, samtidig med at den danske konkurrenceevne ikke trues.

De forslag, som afrapporteringen præsenterer, sigter på at komme med realistiske løsninger, der vil kunne implementeres inden for en overskuelig årrække og bidrage med en reel og signifikant

reduktion frem mod 2030. Samtidig med at danske jobs og Danmarks fremtidige konkurrenceevne bevares.

I alt har 45 organisationer, virksomheder og eksperter deltaget i arbejdet og bidraget til de konkrete tiltag og rapporten i sin helhed.

I det følgende oplistes en række af de centrale anbefalinger fra Klimapartnerskabet for Landtransport.

Sektorens egne tiltag

Eco-driving

Eco-driving indgår allerede som led i den lovpligtige efteruddannelse. Men det bør undersøges, hvorvidt det skal fylde endnu mere, end tilfældet er i dag, for både vejdelen og banedelen af transportsektoren. Erfaringerne viser, at Eco-driving i gennemsnit leverer 10 procent reduktion i brændstofforbruget.

Eco-driving forstås klassisk som optimering af chaufførens kørselsmønster, men omfatter også videreuddannelse af

chaufførerne, så de sættes i stand til at udnytte de muligheder, moderne køretøjer giver for miljørigtig kørsel.

Levering i ydertimerne

Der kan potentielt spares 7 procent brændstof ved levering uden for myldretiden. Det bør understøttes af lovgivning, der sikrer, at der kan ske natlevering, hvis der støjes under et vist niveau, så tilladelserne ikke inddrages uden varsel med økonomiske tab til følge for vognmand og detailhandelen.

Forslag til regeringen

Fortrængningskrav

Klimapartnerskabet foreslår en model med et gradvist stigende CO₂-fortrængningskrav frem mod 2030 til brændstofforbrugene i Danmark.² Det skal sikre, at den del af den tunge transport, som ikke elektrificeres, kan bidrage med en signifikant reduktion af CO₂-udslippet i perioden fra 2020-2030, indtil der er taget teknologiske løsninger i brug, der kan bidrage til en større CO₂-reduktion.

Samtidig anbefales det, at brændstofafgifterne omlægges, så de i højere grad fremmer målet om CO₂-reduktioner. En omlægning vil dermed gøre de alternative drivmidler relativt billigere i forhold til fossile brændstoffer og fremme et marked for de mest CO₂-fortrængende alternative drivmidler. Ved at gøre de alternative drivmidler billigere vil det samtidig reducere totalomkostningen til køb af køretøjer på alternative drivmidler.

Hvorvidt fortrængningskravet skal ligge på 15 eller 30 procent, eller på et andet niveau, bør baseres på en uvildig og omkostningseffektiv national helhedsplanlægning af Danmarks CO₂-fortrængning, hvor alle sektors forhold tages i betragtning. Det er ingen klimaløsning, hvis danske transportopgaver overtages af udenlandske virksomheder, der drives af billigere drivmidler købt i udlandet.

Ved fastlæggelse af det konkrete fortrængningskrav er det således en afgørende forudsætning for forslaget om et CO₂-fortrængningskrav samt for klimaeffekt, konkurrenceevne og grænse-



²Fortrængningskravet vil reelt omfatte hele transportsektoren, da det i praksis ikke er realistisk at stille krav til brændstof solgt til tung transport alene. Derfor vil CO₂-effekten også være betydelig større end angivet for den tunge transport.



handel, at staten løbende i perioden fra 2020-2030 nedsætter afgifterne på de alternative drivmidler, så den samlede pris for drivmidlet bringes ned på niveau med Danmarks nabolande.

En CO2-fortrængningsmodel bør på sigt forankres på EU-niveau, og bør inkludere en revision af bl.a. direktiver for brændstofkvalitet, vedvarende energi, energibeskatning m.m., så det understøtter en grøn omstilling i hele EU.

Dobbelttrailere

Der bør igangsættes forsøg med nye konfigurationer af køretøjer. Det foreslås specifikt at igangsætte forsøg med dobbelttrailer vogntog, hvor der indgår to standardsættevogne i vogntoget (op til 32 meter). Denne konfiguration vil have en endnu større klimaeffekt end de nuværende modulvogntog. Her vil man kunne trække på erfaringer fra Sverige.

Såfremt det gøres lovligt for 2- og 3-akslede trækere at benytte dobbelt-trailere i Danmark, skønnes det, ud fra en markedsfølsom vurdering, at ca. halvdelen af 2-akslede trækere vil kunne overgå til dobbelt-trailere, mens ca. en tredjedel af 3-akslede trækere vurderes at kunne overgå til dobbelt-trailere.

Det vurderes at kunne give en samlet årlig CO2-fortrængning på 110.000 ton CO2 og en samlet besparelse for branchen i udgifter til diesel på 250 millioner kr. årligt.

Udbredelse af grønne køretøjer

For at fremme markedet for tunge køretøjer på alternative drivmidler i Danmark foreslås det, at der bliver oprettet en dansk tilskudsordning til de første 10.000 tunge køretøjer frem mod 2030, der kører på alternative drivmidler som

fx biogas, el eller brint.

Der bør desuden foretages en omlægning af bilbeskatningen, der understøtter varebiler på alternative drivmidler, således at for eksempel de grønne ejeravgifter afspejler CO2 udledning i stedet for energiforbruget. Der bør samtidig udarbejdes en national plan for etablering af ladestruktur, der understøtter omstillingen til el-taxier og varebiler.

Electrofuels

Der findes ikke én gylden løsning i dag, der kan løse klimaudfordringerne og sikre en 70 procent reduktion for landtransporten. Forsyningsikkerhed, rækkevidde, meromkostninger etc. er en række af udfordringerne, som de kendte teknologier står overfor, og som gør det svært at udnytte fuldt ud i dag.

Electrofuels benytter sig af Power-to-x teknologi, hvor vedvarende energi omsættes til brint gennem elektrolyse. Brinten kan, sammen med kvælstof fra eks. biomateriale og CO2 fra carbon-capture, blive videreformet til et bæredygtigt, syntetisk flydende eller gasformigt brændstof. Brændstoffet kan være i form af for eksempel e-benzin, e-diesel, e-gas, jetfuel og methanol. Der kan desuden også produceres ammoniak, der ikke kræver en CO2-kilde.

Fordelen med electrofuels er, at det har samme kvalitet som traditionelle fossile brændstoffer, samtidig med at drivmidlet er CO2-neutralt. Electrofuels kan derfor benyttes af almindelige forbrændingsmotorer og endda i skibe og fly.

Teknologien er endnu på et tidligt stadie. Men i en række europæiske lande forsøger man at skalere Power-to-x teknologien, så den kan benyttes til blandt andet udvikling af alternative brændstoffer.

Electrofuels kan betegnes som landtransportens moonshot, der vanskeligt kan forventes at blive realiseret i stort omfang inden 2030. Men med et samlet mål om et CO2-neutralt Danmark og Europa inden 2050 er det nødvendigt at igangsætte projektet allerede nu, så vi kan nå målet i tide.

Samlet oversigt over beregnede tiltag og forventet CO2-fortrængning (eksempel med et 15 procent CO2-fortrængningskrav)

Mio. tons CO2	2021	2025	2030
1. Drivmiddelforslaget vedr. CO2 fortrængning (eksempel på indfasning med 15 procent i 2030)	0,10	0,50	0,70
2. Eco-driving	0,05	0,05	0,05
3. Levering i ydertimerne	0,00	0,05	0,05
4. Dobbelt-trailere	0,05	0,11	0,11
5. Udbredelse af lav- og nulemissionskøretøjer – lastbiler	0,00	0,10	0,20
6. Udbredelse af lav- og nulemissionskøretøjer – varebiler	0,00	0,10	0,30
7. Taxier (eksempel med CO2 neutrale fra 2025)	0,04	0,12	0,12
Samlet potentiale	0,24	1,03	1,53

Samlet oversigt over beregnede tiltag og forventet CO2-fortrængning (eksempel med et 30 procent CO2-fortrængningskrav)

Mio. tons CO2	2021	2025	2030
1. Drivmiddelforslaget vedr. CO2 fortrængning (eksempel på indfasning med 30 procent i 2030)	0,10	0,80	1,10
2. Eco-driving	0,05	0,05	0,05
3. Levering i ydertimerne	0,00	0,05	0,05
4. Dobbelt-trailere	0,05	0,11	0,11
5. Udbredelse af lav- og nulemissions – lastbiler	0,00	0,10	0,20
6. Udbredelse af lav- og nulemissions – varebiler	0,00	0,10	0,30
7. Taxier (eksempel med CO2 neutrale fra 2025)	0,04	0,12	0,12
Samlet potentiale	0,24	1,33	1,93