

Forslag til præsentation af artikel på Trafikdage 2022 (resume)

Beregningsmodeller og emissionsdata i den grønne omstilling af transportsektoren

Lars Dagnæs, TransECO2

Lars@dagnaes.com

Baggrund

Klima og miljø kommer stadig højere op på den politiske agenda. Udviklingen drives aktuelt i høj af virksomheder, der agerer på det globale marked, og at de internationale fora – i regi af FN og i Europa af EU. Udviklingen er pt karakteriseret ved en række elementer:

- Først og fremmest bliver klima og miljø en stadig vigtigere del af den globale dagsorden, som vi fx ser det i arbejdet i EU med udvikling af politik, handlingsplaner, strategiske initiativer og lovgivning (direktiver mm.)
- En række globale virksomheder positionerer sig i stigende grad ved ”grønne forretningsmodeller”
- Det samlede antal initiativer og dokumenter (fx reguleringer, lovgivning, standarder og ledelsessystemer) på området er kraftigt stigende. For den enkelte aktør kan det være svært at skabe overblikket

Standardisering spiller en vigtig rolle. Standardiseringen sker i regi af de internationale standardiseringsorganer (fx ISO på globalt plan og CEN i EU), men også initiativer i andre regi er i stigende grad aktive, fx

- EU-kommissionen
- Organisationer under FN, fx IMO og ICAO
- Samt ikke mindst gennem industriinitiativer (i dette notat er det fx GHG protokollen, Clean Cargo Working Group og GLEC, Global Logistics Emissions Council).

Også i Danmark får standardiserede forretningsprocesser og metoder stigende betydning for klimaarbejdet, både når det gælder reguleringen og udviklingen i virksomhederne.

Det er kritisk, at vi i lyset af at danske virksomheder konkurrerer på et globalt marked og agerer internationalt, i Danmark sikrer, at vi er på linje med den internationale dagsorden.

Under alle omstændigheder betyder den aktuelle situation, at det er meget komplekst og vanskeligt for SMV-virksomheder at samle den nødvendige information og viden som grundlag for at operationalisere klima- og miljøarbejdet. Det er en kritisk barriere, som det fx anføres i den rapport, Finansdanmark har udarbejdet som del af arbejdet i Regeringens Klimapartnerskaber: ”Fælles metode til at opgøre CO₂ udledninger”

Formål

Formålet med artiklen er at skabe et samlet overblik over krav, rammebetingelser og standarder for transport og logistikvirksomhedernes CSR arbejde.

Først og fremmest skal det danne grundlag for en indsat målrettet primært SMV virksomhederne med sigte på at styrke deres miljø og klimaarbejde. Det kan være i form af tjeklister, informationsmateriale i øvrigt, værktøj samt undervisningsmateriale.

Artiklen er også udarbejdet med sigte på at give et overblik over de mange initiativer, krav til virksomhederne, retningslinjer, beregningsmodeller og standarder når det gælder virksomhedernes CO₂ og CSR rapportering samt dokumentation for CO₂ belastningen for transportservices.

Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde

Artiklen tager udgangspunkt i det arbejde, som er gennemført i Netværk for Transport og Miljø de seneste 10 år med sigte på at understøtte transport- og logistikvirksomhedernes CSR arbejde. Et særligt er udgangspunktet for artiklen er et notat arbejdet i efteråret 2021 og vinter forår 2021. Der er her forsøgt at skaffe en overblik over udviklingen på en række udvalgte områder. Det har været ambitionen, at det dækker de mest betydende initiativer i forhold til notatets fokusområde, som er:

- Virksomhedernes klimarapportering
- Virksomhedernes CSR-ledelse
- Kundekrav til ved transportkøb
- Beregning og deklaration af CO₂ aftryk fra transport services

I notatet, er der forsøgt at skaffe en overblik over udviklingen på en række udvalgte områder. I lyset af kompleksiteten og den aktuelle mangfoldighed, er notatet ikke 100 % dækkende for alle initiativer. Det er en ambition, at det dækker de mest betydende initiativer i forhold til notatets fokusområde, som er:

- Virksomhedernes klimarapportering
- Virksomhedernes CSR-ledelse
- Kundekrav til ved transportkøb
- Beregning og deklaration af CO₂ aftryk fra transport services

Resultater

Ovennævnte notat er opdelt i 3 dele:

Del 1. En introduktion til rammerne for arbejdet med klima og transport

I denne del er der fokus på udviklingen i rammerne for virksomhedernes CSR arbejde, udgangspunktet er en kortlægning af de vigtigste initiativer og standarder (både fra internationale standardiseringsorganer og frivillige industristandarder).

Del 2. CO₂ beregning

Formålet med del 2 er at skabe overblik over "kompleksiteten i CO₂ beregning i dag" med sigte på at udvikle en strategi målrettet (SVM) virksomhederne. Der er her lavet en "analyse" af den aktuelle situation mht. status for standarder og beregningsmodeller om for opgørelse og deklaration af CO₂ emissioner fra transport services. Der er sidst i denne del en opsamling med vurdering af kritiske udfordringer, forslag til anbefalinger og aktiviteter.

Den europæiske standard EN 16258 er pt sammen med GLEC framework defakto standard. De store europæiske speditører tager udgangspunkt i denne. Umiddelbart virker billedet noget mere broget i Danmark, og kendskabet til EN standarden er tilsyneladende ikke stort på trods af, at der i 2016 blev udviklet en dansk vejledning. I Danmark er der en række værktøj og initiativet omkring CO₂ beregning for transport, bl.a.

- TEMA modellen
- CO₂ beregneren på virksomhedsguiden
- metoder, der bruges i DIs projekt "Klimaklar" (NB der er alene en transportvirksomhed som deltager)

ingen af disse referer til disse to standarder og er i øvrigt ikke i overensstemmelse med disse.

På europæisk plan er der en henstilling fra kommission om at ensrette de LCA'er der danner grundlag for "produktanprisinger". Der er udviklet en europæiske metode for produkt og organisatorisk LCA: PEF og OEF. Kommissionen her meldt ud, at inden for de kommende år, vil det alene være lovligt at anvende anprisninger, der følger disse retningslinjer.

I Danmark er der i rapport fra FinansDanmark (rapporten er del af klimapartnerskaberne) meldt ud, at det anbefales at udvikle sektorspecifikke redskaber til måling af CO₂, og at disse følger internationalt anerkendte standarder som GHG-protokollen og PEF.

EU kommissionen i slutningen af 2021 lanceret et "high level initiativ", CountEmission. Målet er, at der fra EU fastlægges en standardiseret ramme for CO₂ rapporteringen på transportområdet.

Del 3. Rammerne for virksomhedernes klima- og miljøledelse

Del 3 beskriver kravene til virksomhedernes CSR arbejde. Hvor både krav til indhold og dokumentation er stigende både fra det offentlige og fra den finansielle verden, fx

- Finanssektoren stiller krav til virksomhedernes ESG-rapportering (Environmental and Social Governance) ved kreditvurdering
- EU har udsendt i 2014 NFRD med retningslinjer for de store virksomheders "non finansial rapportering". I Danmark er direktivet implementeret i Årsregnskabsloven med krav til særligt de store virksomheders CSR rapporter (C-store og D virksomheder).
- I 2021 udsendte kommission forslag til et nyt direktiv, CSRD, som vil betyde, at kravene vil blive skærpet yderligere.
- Transportsektoren vil frem mod 2026 gradvist blive del af ETS (energy trading system – CO₂ kvoter)
- I Danmark har regeringen i 2020 udsendt en strategi for offentlige grønne indkøb (tilsvarende initiativer sker i de øvrige EU-medlemslande).

Som for CO₂ beregning kommer udviklingen til at stille krav til virksomhedernes ledelsessystemer og rapporteringer. Virksomhederne kan vælge ikke at rapportere for deres samfundsmæssige ansvar, hvis de kan argumentere for, at det ikke er en kritisk del af deres forretning. Erhvervsstyrelsen laver løbende kontrol af de indsendte regnskaber og sammenfatter dette i en rapport. I den seneste rapport vedrører en af de beskrevne cases, en afgørelse vedrører en transportvirksomhed, der har valgt ikke at redegøre for deres miljøforhold. Det konkluderes, at virksomhedens CO₂ belastning er så betydeligt, at virksomheden ikke kan fravige kravet om CSR-rapportering. Med baggrund i afgørelsen må det vurderes, at transportvirksomheder ikke kan fravige kravet om CSR-rapportering.

Der er i dag ikke krav om revision af CSR-rapporten, men det er et krav, at virksomhedens revisor påtegner rapporten og siger god for, at rapporten er i overensstemmelse med kravene i årsregnskabsloven. De indholdsmæssige krav er løbende skærpet, fx for

- Nøgletal
- Politik og handlingsplan
- Redegørelse for opfyldelse af mål fra tidligere perioder
- Due dilligence

Virksomhedernes nøgletal fra CSR-redegørelsen (ESG data) vil i stigende grad indgå i finanssektorens kreditvurdering og dermed være en forudsætning for godkendelse af lån.

Hertil kommer, at transportkunderne i stigende grad vil stille krav om information om transportvirksomhedernes CSR-politik.

Der er udarbejdet vejledninger for både CSR-rapporteringen og ESG-data. De er imidlertid ikke specifikke i forhold til transport og logistik. Der er derfor ved at blive udviklet en praksis på dette område, hvor de transportvirksomheder, der laver rapporter, danner grundlag for "inspiration" for andre virksomheder. Det gælder også ESG data.

Forslag til emneindplacering

Godstransport og logistik