

LEDER

Kjære leser

Vi er glade for å være tilbake med ny informasjon om fremdriften i RECODRIVE-prosjektet.

EUs transportpolitikk og målsetninger er slått fast i en rekke utredninger og vedtak, som i stor grad også gjelder Norge gjennom EØS-avtalen. Målsetningene viser at det er behov for videre gjennomgang, utvikling og implementering av nye tiltak for bedre energieffektivitet i transportsektoren.

En slik forbedring er grunnlaget for RECODRIVE-prosjektet, som har den fulle tittelen

“**R**ewarding and **R**ecognition schemes for **E**nergy **C**onserving **D**Riving, **V**ehicle procurement and maintenance”.

RECODRIVE-prosjektet arbeider for noen av EUs målsetninger, nemlig en mer energieffektiv utforming, drift og vedlikehold av alle typer transportsystemer i Europa.

Siden vi er sikker på at dere som flåteeiere er interesserte i å spare mer enn 10 prosent av drivstoffutgiftene på lang sikt – og opp mot det dobbelte på kort sikt – inviterer vi dere til å bli med på våre målsetninger. Dette kan dere gjøre ved å gå inn på nettsiden og ta kontakt med oss.

Dette nyhetsbrevet er utgitt på ni språk, i både trykt og elektronisk utgave, og blir sendt ut til mer enn 3000 mottakere.

RECODRIVES nyhetsbrev blir oppdatert en gang i halvåret, sammen med oppdatering av nettsiden.

Hilsen RECODRIVES partnergruppe

Belønning og
anerkjennelse vil
fremme mer
miljøvennlig kjøring og
drivstoffsparing. Derfor
er de gode virkemidler
for å skape mer
miljøvennlige
kjøretøyparker!

RECODRIVE-prosjektet
hjelper til å skape effektive
løsninger for en mer
miljøvennlig flåtestyring.

Det vil dekke både
økonomiske og økologiske
sider ved driften.

Vi viser hvordan du kommer
i kontakt med ekspertise, og
viser gode eksempler på:

www.recodrive.eu

Innhold

LEDER	- SIDE 1
RAPPORT	- SIDE 2
RESULTATER	- SIDE 3
NYHETER	- SIDE 6
PARTNERNE	- SIDE 7

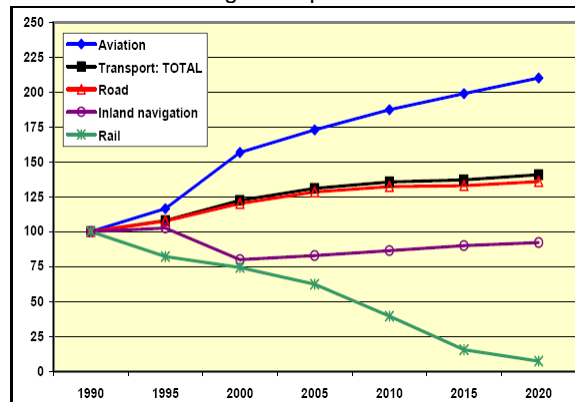
RECODRIVE RAPPORT

Ifølge midtveisrapporten om Europakommisjonens transportutredning, er målet ved en bærekraftig transportpolitikk i EU at transportsystemene skal møte samfunnets økonomiske, sosiale og miljømessige behov, og gi europeerne et effektivt transportsystem som skal:

- beskytte miljøet, sørge for energisikkerhet (...)
- være nyskapende (...) også ved å øke effektiviteten og styrke miljøhensynene i den økende transport-sektoren.

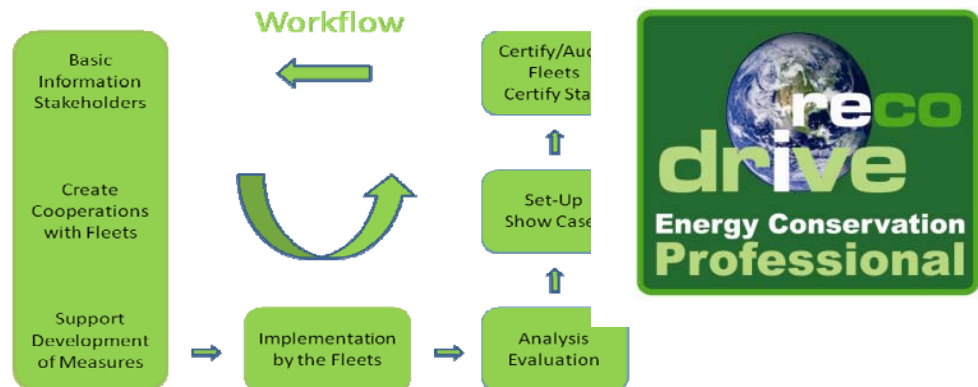
Den forventede utviklingen av CO₂-utslippene bør være noe beslutningstakere er opptatt av, men alle involverte, og også alle innbyggere generelt, bør være opptatt av dette. RECODRIVE-partnerne er helt enige i at transport, logistikk og økende behov for mobilitet skaper miljømessige problemer og utfordringer. Dette gjelder særlig for trafikk forårsaket av transportsektoren. Her vil fremtiden bli sterkt påvirket av forsøk på å møte utfordringer som "Sikkerhet og menneskelige faktorer i ulykker, miljø - klimaendringer, global oppvarming, luftkvalitet, helse, vern av ressurser, støy, forurensning av vann og jord, og påvirkning på lokal sysselsetting osv." Erfaring fra kjøretøyflåter og andre studier viser at sjåførenes adferd, innkjøp av kjøretøyer og vedlikehold gir stor effekt på drivstofforbruket.

Endring i transportmønster



EU-kommisjonens utredning lanserer RECODRIVE-prosjektet, som tar sikte på en varig reduksjon av drivstofforbruket med 10 prosent. Mer miljøvennlig flåtedrift kan bare oppnås hvis sjåførere og ansatte som driver med anskaffelser og vedlikehold får en form for anerkjennelse og/eller belønning for innsatsen.

Hvordan RECODRIVE virker:



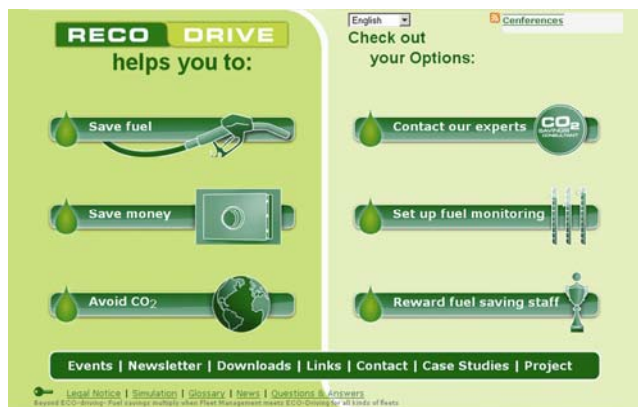
De deltakende flåtene som skal være med å implementere RECODRIVE-prosjektet skal kunne merke noen fordeler ved å delta, på flere nivåer. Dette skal bli evaluert, og evalueringen vil bli formulert som generelle anbefalinger:

- Sosialt ansvarlig bedrift: Som utslippsvennlig bedrift kan dere markedsføre dere som mer miljøvennlige overfor kundene dine.
- Reduksjon i drivstoffutgifter: Ved å følge RECODRIVEs tiltak vil drivstoffprisene påvirke dere mindre enn før.
- Færre påkjørsler bakfra: Sjåføreropplæring vil føre til en mer defensiv kjørestil, og dermed skjer det færre uhell.
- Høyere produktivitet: Færre stopp for å fylle bensin betyr også mindre tid brukt på en uproduktiv måte.

Forfatter: Stefan Zangerl, BEMAG, Austria

RECODRIVES resultater

Den første leveransen for RECODRIVE-prosjektet kan leses som et offentlig tilgjengelig dokument på nettsiden www.recodrive.eu.



Dette dokumentet er en rapport som inneholder resultater fra Arbeidspakke 2 - Rammeverkanalyse og spesifikasjon av arbeidshypotesen. Innholdet, som i stor grad består av tabeller, grafikk og figurer, vil hjelpe demonstratorene i prosjektet med å gjennomføre handlinger for å kunne gjennomføre ulike tiltak. Dette nyhetsbrevet gir deg konklusjonene fra dette arbeidet.

Oppgave 2.1 – Økonomiske og juridiske tema

De negative effektene av mobilitet må gjøres så små som mulig, ved hjelp av en rekke ulike tiltak. Transport må bli mer miljøvennlig, tryggere og mer energieffektiv. Når det gjelder transport på vei, er det viktig å bruke ulike former for energieffektiviserings-tiltak, som økokjøring og mer miljøvennlig flåtedrift. Dette er også viktig i den nye europeiske transportpolitikken.

I dag finnes det flere ulike standarder for miljøvennlig flåtedrift. Her finner vi blant annet standarder og verktøy slik som ISO 9001 og internasjonale ISO 14000-standarder, EUs Eco-Management og Audit Scheme (EMAS).



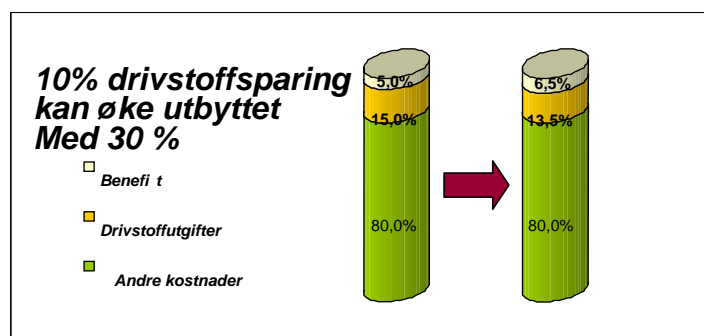
Her er RECODRIVE innovativ og nyskapende, ved å knytte sammen økokjøring, flåtestyring og optimalisering av logistikk. Bare noen få lignende pilotprosjekter har blitt gjennomført i Europa så langt.

Det finnes flere EU-direktiver (som ofte også gjelder Norge) som har som formål å redusere miljøbelastningen og utslippene av klimagasser fra transportsektoren. Flere direktiver skal også sikre forsyningssikkerhet, fremme bruken av biodrivstoff eller andre alternative drivstoff, eller fremme informasjon om drivstofforbruk og CO₂-utslipp fra nye biler

Også nasjonal politikk i de europeiske landene inneholder planer for å spare energi og redusere CO₂-utslipp, kurse sjåførere, redusere avgifter og andre tiltak for mer miljøvennlige bilparker.

Arbeidslivsavtaler er også viktige for RECODRIVE-prosjektet. Disse definerer hvilke rettigheter sjåførere og andre ansatte har, for eksempel i forhold til personvern.

Ifølge resultatene fra denne oppgaven, bruker mer enn halvparten av selskapene i RECODRIVE-landene mer enn 15 prosent av utgiftene sine på drivstoff. For en typisk flåte som bruker 15 prosent av utgiftene på drivstoff, kan man få en **30 prosent økning i utbyttet ved å spare 10 prosent av drivstofforbruket**. En slik sparing er altså målet med RECODRIVE.



Disse økonomiske aspektene skaper gode argumenter for å gjennomføre RECODRIVES tiltak i europeiske flåter. Selvsagt er det viktig å ta hensyn til juridiske spørsmål, særlig spørsmål om personvern, når det er snakk om å innføre dette.

Forfatterne av denne oppgaven er BESEL, Spania

Oppgave 2.2 – Menneskelige faktorer

Siden belønningssystemer bygger på teorier om motivasjon, kan det være greit å vite at ordet "motivasjon" kommer fra det latinske ordet "movere", som betyr å bevege noe ut fra de mulighetene og kreftene som er tilstede

Dette kapittelet beskriver belønningssystemer ut fra kultur og situasjon i ulike land. Det kommer frem til 10 bud, gjengitt under, for motivering, belønning og anerkjennelse.

RECODRIVES resultater



10 bud

1. Teorier om motivasjon viser at **deltakelse** er en suksessfaktor. Prosessen bør være en kombinasjon av ovenfra-og-ned og nedenfra-og-opp. På den ene siden er det viktig å få med ansatte på et tidlig stadium; på den annen side må belønningssystemet være integrert i selskapets ledelse for eksempel gjennom strategiplaner.
2. Man bør tenke over forskjellen mellom **ytre og indre** motivasjon. Ytre motivasjon kan være effektiv på kort sikt, men effekten varer ikke nødvendigvis lenge. Indre motivasjon på den annen side vil sannsynligvis ha en mer dyptgående og langvarig effekt fordi de ikke blir påtvunget utenfra. En ytre belønning er utenfor personen selv, for eksempel belønning i form av penger. En indre belønning på den annen side er noe som skjer hos personen det gjelder. Dette kan for eksempel være en følelse av *tilfredsstillelse* og *suksess*.



3. Det finnes ikke noe universelt belønningssystem. Derfor må man ha en **lokal forståelse av problemet**, og det må også være en *gjensidig* forståelse av problemet eller problemene. Dette kaller Armstrong (2007) for en *kontekstuell og kulturell tilpassing*. Utformingen av belønningssystemene bør styres av sammenhengen de er satt inn i. "Best fit is more important than best practice", skriver Armstrong. En belønning må *føles* som en belønning hvis den skal ha noen effekt. Og hva som føles som en belønning er selvsagt avhengig av kontekst.
4. Vær forberedt på at det kan være utfordrende å gjennomføre belønningssystemet! Selv om litteraturen argumenterer for at deltakelsesbaserte belønninger er å foretrekke, må man alltid tenke nøye igjennom hva som er forutsetningene for å klare å gjennomføre planen. Vær konsekvent i måten dere veier rettferdighet og kompleksitet opp mot hverandre; dette gjelder både for kostnader, kontinuerlig tilpassing og endringer.
5. Belønnings- og anerkjennelsessystemet må ta høyde for **kulturforskjeller** som Geert Hofstede

har identifisert. Det viktigste her er maskulinitetsindeksen hans, og ønsket om å unngå usikkerhet.



6. Belønningsprosessen bør inneholde **likhet** for alle både når det gjelder **fordeling** og **prosedyre** (Armstrong 2007). Fordelingslikhet handler om *hvordan* belønning blir gitt til folk, mens prosedyrelighet handler om hvordan administrative avgjørelser blir tatt og hvordan belønningstiltak blir gjennomført i praksis, for eksempel at de ansattes synspunkter blir tatt med i beregningen.
7. Belønningsprosessen bør være preget av **rettferdighet, forutsigbarhet og gjennomsiktighet** (Armstrong 2007). Rettferdighet betyr at alle får like muligheter for belønning innenfor organisasjonen. Forutsigbarhet handler om at avgjørelser ikke varierer tilfeldig. Gjennomsiktighet finnes når folk forstår hvordan belønningssystemer fungerer og hvordan de selv og andre blir påvirket av dem.
8. Tenk igjennom hvordan oppgavene skal utføres. Dersom oppgavene krever tett samarbeid og koordinering med andre, er det ønskelig å ha et belønningssystem med små forskjeller mellom personer. Dersom oppgaven ikke krever koordinering og samarbeid, kan belønningene differensieres mer (Kaufmann & Kaufmann 1998).
9. **Ikke-økonomisk belønning** kan det være vanskelig å måle verdien av. Det finnes også utfordringer når det gjelder skattlegging, noe som varierer fra land til land.
10. En studie blant selskaper som deltar i RECODRIVE viser at **økonomiske belønninger blir ansett for å være den mest passende formen for belønning** for flertallet av selskapene. Men det ser ut til at bonussystemer passer bedriftene bedre enn resultatbasert lønn.



Forfatterne av denne oppgaven er Vestlandsforskning, Norge.

RECODRIVEs resultater

Oppgave 2.3 – Kvalitetssikringssystemer

I løpet av de siste årene har flere og flere selskaper valgt å innføre og sertifisere ulike styringssystemer, blant annet når det gjelder kvalitet og miljø. Noen av årsakene til at de gjør dette er:

- Bedre intern og ekstern kontroll
- Krav fra lover og reguleringer
- Etterspørsel fra kunder
- Reduserte kostnader
- Forbedring av omdømme, slik at man øker kundenes tillit.

Man bør samkjøre slike tiltak med standardene fra ISO 9001 og ISO 14001, og bruke disse som veiledning. Da blir tiltakene forenelige med internasjonale standarder. I disse standardene er disse temaene de mest relevante for RECODRIVE:

- ❖ Flåtestyring
- ❖ Reduksjon i CO₂- utslipp
- ❖ Opplæring av ansatte
- ❖ Vedlikehold av kjøretøy
- ❖ Innkjøp av kjøretøy og deler
- ❖ Systemer for belønning og anerkjennelse
- ❖ Systemer og utstyr for måling av resultater

Videre beskriver disse standardene hvor viktig innkjøp og styring er. De begynner med en behovsanalyse, så en teknisk studie som tester og rangerer resultatene.

Vedlikehold av kjøretøy gjennom hele livsløpet må være med blant tiltakene. Dette inkluderer teknisk kontroll og oppgradering av eldre kjøretøy.

Rekrutteringsprosessen for alle kategorier av ansatte er også viktig. Både ekstern og bedriftsintern opplæring bør registreres og evalueres, basert på spesielle kriterier slik at det er mulig å sammenligne resultatene.



Forfatter av denne oppgaven er IDEC, Hellas

Oppgave 2.4 – Virkningen av instrumenter ombord i kjøretøyer for å spare drivstoff

Dette kapittelet viser en lang liste over utstyr som fines på markedet og de tjenestene disse instrumentene kan utføre. De er tilgjengelige både for prosjektets partnere og alle andre som er involvert i RECODRIVE. Når man vil velge et teller flere instrumenter, bør man tenke på to faktorer:

- Menneskene som skal bruke instrumentene
- De tekniske egenskapene til instrumentene

En gjennomgang av de instrumentene som finnes på markedet ledet frem til minst 14 forskjellige selskaper som tilbyr produkter.



Når man ønsker å forbedre sjåførenes resultater når det gjelder drivstofforbruk og effektivitet, er det noen spørsmål som reiser seg:

- a. Hvilke typer Driver Assistant Systems (DAS) finnes i dag?
- b. Hvilke typer instrumenter til å installere i kjøretøyene finnes?
- c. Hva kan disse instrumentene gjøre?
- d. Hvilke typer teknologi er i ferd med å komme i dette markedet?
- e. Hvor mye drivstoff kan man spare ved hjelp av disse instrumentene?

Ekspertene i dette prosjektet ønsker å hjelpe til å svare på dette. I tillegg regner man med at RECODRIVEs pilotundersøkelser vil hjelpe til å forstå mer av samspillet mellom mennesker og kjøretøy.

I tillegg til slike instrumenter er det flere mulige tiltak som kan gjøres for å spare drivstoff. Noen av dem er:

- Prismekanismer
- Problemet med køkjøring og mulighetene for å bruke GPS/GPRS for å redusere problemene.
- Alternativer for kjøring (Ruter og optimalisering av reisetid osv.)

På slutten av dette kapittelet finnes en liste over ulike typer belønningssystemer som passer til ulike flåtetypene. Vi minner om at en ideell løsning om bord i kjøretøyene ennå ikke finnes.

Forfatteren av denne oppgaven er BEMAG, Østerrike

De nye Actros-lastebilene fra Mercedes-Benz er ifølge nye tester svært energi- og utslippsbesparende ved at de bare slipper ut 20.5g/tkm. Dette ble testet ved Nardo-testområdet sør i Italia. Bilene kjørte 12,728 km med et gjennomsnittlig drivstofforbruk på 19.441 liter per 100 km. Biltypen har blitt godkjent for Guinness rekordbok som den mest økonomiske lastebilen i 40-tonnklassen. På markedet er bilen kjent som Actros 3.

Det er likevel verdt å merke seg at testene ble utført med en last på 25 tonn og med en gjennomsnittsfart på 80 km/t, noe som tilsvarer ideelle trafikkforhold. Ifølge den tyske bilindustriforeningen vil forbruket endre seg mye ute i den virkelige trafikken:

- Dersom en lastebil må stoppe to ganger for hver kilometer i stedet for å kjøre med en jevn fart på 50 km/t, vil drivstofforbruket tredobles.
- Aerodynamikken er svært viktig, også for en trailer på 40 tonn. Dårlig aerodynamikk kan ifølge tester øke drivstofforbruket med 10 prosent.
- Bruker man riktige dekk og kontrollerer lufttrykket jevnlig, kan man redusere drivstofforbruket med rundt 10 prosent. I tillegg blir bilen mer trafikksikker.
- En mykere kjørestil kan også redusere drivstofforbruket vesentlig, sannsynligvis mellom 10 og 12 prosent.

Ifølge den tyske testen disse tallene er hentet fra, bestemmer kjøretøyteknologien 60 prosent av det totale drivstofforbruket for en trailer på 40 tonn. De resterende 40 prosentene er avhengig av kjørestil, trafikkforhold, topografien på veien, justeringer på bilene og vedlikehold.

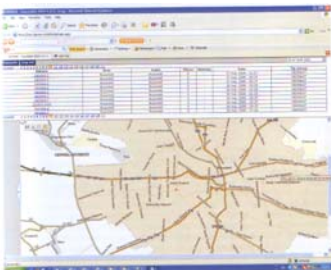
Når vi tenker på at en gjennomsnittlig kjøretøyflåte bruker 30 prosent av utgiftene sine til drivstoff, er det åpenbart at alle tiltak som kan spare drivstoff er velkomne.



Siden ytre faktorer, slik som vær og veistandard, er utenfor sjåførenes og flåteeiernes kontroll, må man konsentrere seg om det man kan gjøre noe med. En slik indre faktor er sjåførenes adferd.

På markedet finnes flere typer **GPS-overvåkingssystemer** til styring av større kjøretøyflåter. Etter oppstarten i 2002 har SAS-gruppen vokst til å bli ledende i dette markedet, i konkurranse med ungarsk, italiensk og engelsk ekspertise.

Programvaren tilbyr data med en nøyaktighet ned mot 1 prosent avvik.



Når det gjelder kostnader knyttet til GPS-systemer, finnes det to måter å bruke dette til å redusere utgifter:

- Direkte registrering av kjøretøyenes posisjon, noe som tar bort utgifter knyttet til at ansatte kjører ekstraturer for private ærend eller lar være å arbeide.
- Indirekte kostnader, slik som drivstoffkostnader, kan reduseres med 10-20 prosent i selskaper som er godt styrt.

Kilde: TIR Magazine, månedlig publikasjon, juli 2008.



I juni 2008 satte den internasjonale foreningen for offentlig transport (UITP) og FNs miljøprogram (UNEP) i gang en *global TV-aksjon om offentlig transport og klimaendringer*. Aksjonen ble lansert i Europaparlamentet i Brussel, Belgia.

I år lanserte også den europeiske organisasjonen for kommunikasjonsbyråer (EACA) det de kalte "the CARE Awards". Denne prisen skal kaste glans på de mest vellykkede holdningskampanjene, og anerkjenne de som på en god måte fremmer omsorg for personer, ressurser og miljø.

Vinneren i år het "The voice of reason (Aged 6)", og kan lastes ned på www.uitp.com.

Kilde: www.uitp.com

*Beskrivelse av partner:***IVECOL CONSULTING - Bulgaria****IVECOL-CONSULT Ltd.**

Ovcha Kupel 2, Sofia, Bulgaria

Kontaktperson:

Mr. Ivan Ivanov

Tlf.: + 35 929 652 043

e-post: ivec@tu-sofia.bg

“IVECOL-CONSULT” Ltd. Er et privat konsultentselskap registrert i Sofia. Det er etterfølgeren til IVECOL Co., et privateid konsultentselskap registrert i 1991 og som spesialiserte seg i miljø og sikkerhet i energi- transport- og industrisektoren.

“IVECOL-CONSULT” Ltd. Er etablert av dagens administrerende direktør og eier av selskapet, dr. Ivan Ivanov. Dr. Ivanov er samtidig professor II og leder av av Safety and Environmental Engineering Laboratory (SEEL) på det tekniske universitetet i Sofia. Han er også ekspert og gruppeleder for en gruppe som vurderer miljøpåvirkninger og –belastninger for det bulgarske miljø- og vanddepartementet.

IVECOL er registrert i registrene PHARE and TACIS i det sentrale konsulentregisteret (CCR) hos Europakommisjonen. Registrerings-nummeret der er BUL-20771.

IVECOLs aktiviteter er først og fremst innenfor konsekvensvurderinger for miljø, kontroll og reduksjon av utslipp fra industri og transport, energisektoren og analyse av fornybar energi, alternative drivstoff, bioenergi, sikkerhets- og risikovurderinger, overvåkning og programmer. IVECOL har gjennomført over 50 prosjekter i innenfor feltene miljø og sikkerhet, på vegne av Miljø- og vanddepartementet, Departementet for energi og energiresurser, det nasjonale kraftselskapet, Kommunal- og regionaldepartementet, kommuner, industribedrifter og utenlandske selskaper.

IVECOL har god kontakt og tett samarbeid med flåteeiere, særlig foreningen for kjøretøyingeniører i Bulgaria (SAEB). Disse er med i IVECOLs arbeid med arbeidspakke 4 i Recodrive.

SAEB, Bulgaria

SAEB ble stiftet i Sofia i 1996, og har adressen 108 Rakovski Street, 1000 Sofia, BULGARIA. Siden 1999 har SAEB vært medlem av den internasjonale organisasjonen for mekanikerorganisasjoner (FISITA). Presidenten i SAEB er dr. Stefan Kerekov, og visepresidenten er prof. Dr. Kiril Barzev fra Universitetet i Ruse.

SAEB har rundt 150 medlemmer – forskere, universitetslektorer, og ander eksperter, bil- og transportselskaper, etterfølgerne til de store statlige

transportselskapene, drosjetjenestene og gods-selskapene.

PARTNERE

SAEB arbeider for å fremme utveksling av erfaringer og informasjon mellom medlemmene, og motiverer dem i deres profesjonelle og kreative arbeid. De formidler europeiske og globale standarder, lovreguleringer og andre dokumenter innenfor kjøretøydrift. SAEB organiserer og deltar i forskningsprosjekter, organiserer konferanser, symposier, debatter og annet som kan bidra til oppdatert kunnskapen blant ingeniører. De arbeider for at bulgarsk lovverk skal bli i tråd med Eus standarder.

*Beskrivelse av partner:***FleetCompany - Tyskland****FleetCompany GmbH**

Raiffeisenallee 14, Munchen, Germany

Kontaktperson:

Mr. Roland Vogt

Tel.: + 49 896 389 8217

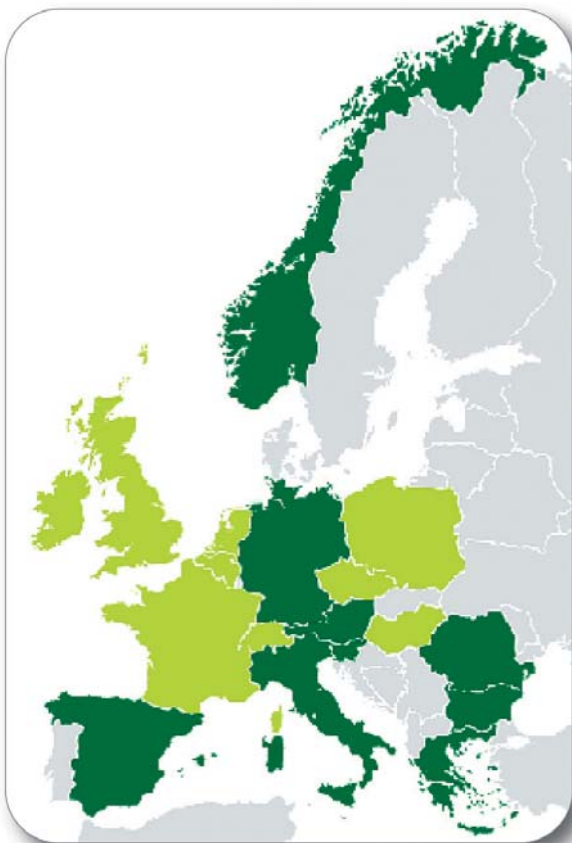
e-mail: roland.vogt@fleetcompany.com

FleetCompany GmbH ble stiftet i 1999, og holder til i Oberhaching i nærheten av München. De bygger på kunnskap fra selskaper med lang erfaring i flåtemarkedet.

FleetCompany driver rådgivning om drift og tekniske aspekter ved bil- og lastebilflåter. De kan hjelpe til å skape effektiv, kostnadseffektiv og fremtidsrettet flåtedrift.. De tilbyr ekspertkunnskap og innovative verktøy, som gjør flåtedrift mer gjennomsliktig, effektiv og ikke minst kostnadseffektiv.

I Tyskland styrer FleetCompany mer enn 26 000 kjøretøyer for mer enn 100 firma: Personbiler, lette kommersielle kjøretøy og lastebiler. Selskapet tilbyr også konsulenttjenester. De gir blant annet råd om innkjøp, vedlikehold, forebygging og sikring av skade, tekniske detaljer og rapporteringsverktøy.

FleetCompany er medlem av den europeiske flåtealliansen (EFA), som består av 12 uavhengige og ledende leasing- og flåtestyringsselskaper i Europa. I dag er selskapene fordelt over Østerrike, Belgia, Frankrike, Tyskland, Irland, Italia, Nederland, Polen, Russland, Spania, Sveits, og Storbritannia. Selskaper i Ungarn og Romania vil bli medlemmer i nærmeste fremtid.



Østerrike, Graz



Østerrike, Innsbruck



Bulgaria, Sofia



Tyskland, Munchen



Hellas, Piraeus



Italia, Milano



Norge, Sogndal



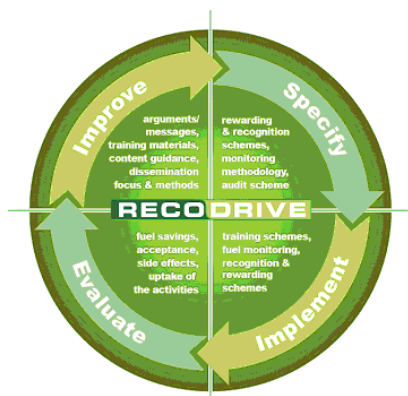
Romania, Bucharest



Slovenia, Maribor



Spania, Madrid



Dette prosjektet er støttet av:



Forfatterne står ansvarlige for innholdet i dette nyhetsbrevet.

Redaktør

URTP
Uniunea Romana de Transport Public
Romanian Union of Public Transport

Kontaktperson for nyhetsbrevet:
Doina Anastase doina.anastase@urtp.ro