

Høringssvar til Energistyrelsen

Høring om forudsætningerne for klimastatus og - fremskrivning 2021

DI takker for muligheden for at kommentere på forudsætningsmaterialet for klimastatus og -fremskrivning 2021, som er en del af klimaloven fra 2020. Materialet er struktureret og giver en god fremstilling af de forskellige forudsætninger. Høringsmødet var ligeledes med til at give et godt overblik.

Forudsætningsmaterialet vedr. affaldsforbrænding (4F) er ikke modtaget inden dette høringssvar er afleveret til Erhvervsstyrelsen.

Det falder i øjnene, at CO₂-kvoteprisen er nedjusteret i KF21 i forhold til BF20. Der bør foretages en justering, så prisen reflekterer den seneste stigning og ikke mindst beslutningen om, at udledning af drivhusgasser i EU skal reduceres med mindst 55 pct. i 2030. Den hidtidige udvikling i CO₂-kvoteprisen i 2021 viser en klar tendens i retning af højere snarere end lavere kvotepriser; Således er den gennemsnitlige kvotepris i januar 2021 knap 250 kr. mod ca. 180 kr. i samme periode sidste år.

Inden for den helt nærmere fremtid, forventes offentliggjort en sektorstrategi for landbruget. Afhængig af resultatet, kan det overvejes, om der efterfølgende skal ske en justering i KF21.

Det undrer os, at forudsætningerne (jf. bilag 2A og 2C) ikke har medregnet effekten af det investeringsvindue, til en værdi på op til 1.100 mio. kr., som indgår i aftalen om en grøn skattereform fra december 2020.

Det bemærkes at ENS nedskriver elproduktion fra landvind med 1 TWh i 2030 da ændret regulering har givet nye udgifter/risici for projektudviklere, lokal modstand og lavere markedsværdi på elmarkedet. Hvis ændret regulering hæmmer udbygningen med vind, så skal reguleringen naturligvis ændres igen.

Danmark står overfor en stor omstilling af energiforsyningen: El skal fylde mere gennem øget elektrificering. Fjernvarme skal udfase brugen af kul og nedbringe affaldsforbrændingen, og i stedet indpasse varmepumper, spildvarme og måske geotermi. Gassystemet skal indpasse biogas og afgive kunder til fjernvarme eller elvarme. I lyset af disse store ændringer i forsyningssektoren er det vigtigt, at der ligges vægt på følsomhedsberegninger også af yderscenerier i klimafremskrivningen.

1. Kommentarer til vejtransportmodellen FREM

Valget af NEDC

Modellen baserer sig på NEDC-værdier med en faktor på 1,21, der skal tage højde for forskellen fra den gamle målemetode (NEDC) til den nye målemetode (WLTP).

DI bakker op om linjen med fortsat at bruge NEDC med gange-faktoren for KF21, idet bildata anvendes for år 2019. Samtidig må det være helt naturligt, at næste års KF22 således vil basere sig på 2020-data og WLTP-målemetoden som følge anvendes. Selvom WLTP ikke blev anvendt i forbindelse med beregning af bilafgifter i 2020 - som følge af særlig national lovgivning -, stillede EU allerede den 1. september 2019 krav til bilproducenterne, om at anvende WLTP-målemetoden for alle nye personbiler. Der vil således ikke være behov for at tage højde for manglende data om WLTP på nyregistrerede biler fra 2020 og frem.

Fremtidens lastbiltyper

Det forudsættes i vejtransportmodellen, at "lastbiler i dag stadig er et godt stykke fra en potentiel elektrisk omstilling, hvorfor disse derfor forudsættes fremover at bestå hovedsageligt af diesellastbiler".

EU har ved lov fastsat krav til lastbilproducenter om 30 pct. lavere CO₂-udledning fra nye lastbiler i 2030 i forhold til 2019. I 2022 kræves det i øvrigt, at bilproducenternes samlede salg af lastbiler vil bestå af minimum to pct. lav- og nuludledningslastbiler. CO₂-kravene vil ifølge bilproducenternes organisation, ACEA, kræve, at der bliver indsat et stort antal nuludledningslastbiler på det europæiske marked frem mod 2030. Det må derfor antages, at det danske marked også vil bestå af en betydelig andel af nye el-lastbiler frem mod 2030. Flere lastbilmærker offentliggjorde allerede i 2020 nye el-lastbilmodeller, som vil blive kørt ud i større skala i første halvdel af 2020'erne.

2. Kommentarer til BVM Bilvalgmodellen

DI tager særdeles positivt imod skiftet fra den gamle og mere simple bilvalgsmode til en ny og mere omfattende model. DI har tidligere udtrykt bekymring for, at bilvalgsmodellen i BF19 og BF20 har været for konservativ, hvilket eksempelvis kan have

haft betydning for ambitionsniveauet i politiske diskussioner om bilafgifter - herunder den grønne omstilling - de seneste år.

Det er endvidere positivt, at Energistyrelsen har samarbejdet med sekretariatet for Kommissionen for grøn omstilling af personbiler, for så vidt angår især prisfremskrivningerne. På den måde sikres det, at der er god sammenhæng mellem beslutningsgrundlaget for afgiftsoplægningen i december 2020 (anbefalingerne fra kommissionen) og KF21.

Udbud af elbiler i forhold til konventionelle biler

I forudsætningsnotatet til bilvalgsmodellen nævnes, at "det antages, at der på nuværende tidspunkt opleves at være 50 gange så mange konventionelle biler til at vælge imellem som BEV-biler."

Det bemærkes dog, at ses der alene på antallet af indregistrerede nye personbiler (baseret på data fra bilstatistik.dk), var der i 2019 nærmere ti gange så mange konventionelle benzin- og dieslbiler (personbiler) som el- og brintbiler. Allerede i 2020 var forholdet mindsket betragteligt til nærmere fem gange så mange konventionelle benzin- og dieslbiler som el- og brintbiler. Tallene er beregnet ud fra antallet af forskellige bilmodeller i nyregistreringstallene.

3. Kommentarer til Bilbestandsmodellen ART

OPEX-modellen

Når Energistyrelsen ikke medregner faste omkostninger som forsikringsomkostninger og vedligehold i OPEX-modellen, tager modellen således ikke højde for nogle af de større skift i bilbranchen, som branchen selv forventer de kommende 10-15 år.

Dette inkluderer eksempelvis langt højere grad af såkaldte *connected cars*, hvor biler er digitalt forbundne med hinanden og andre tredjepartssystemer - herunder f.eks. forsikringssektors systemer, som kan have betydning for bilejerens omkostning til motorforsikring, bilværksteders systemer, som kan have betydning for vedligeholdelsesomkostningerne, og meget andet.

Videre tager OPEX-modellen eksempelvis heller ikke højde for et andet større skift i bilbranchen, som handler om færre vedligeholdelsesomkostninger på eksempelvis elbiler.

Som følge af udrulningen af elbiler i bilparken forventer bilbranchen, at vedligeholdelsesomkostningerne for bilejeren alt andet lige vil falde. I Norge er der allerede i dag eksempler på, at vedligeholdelsesomkostningerne er faldet med op mod 35 pct. for bilejere af elbiler, som tidligere kørte i benzin- eller dieslbil. Dette skyldes blandt andet færre serviceomkostninger som f.eks. olieskift, filterskift mv.

Forudsætningsnotatet vedr. bilbestandsmodellen nævner derudover ikke omkostninger til bilskader. DI gør i den forbindelse opmærksom på, at der på dette område ligger to underliggende modsatrettede bevægelser, hvor flere nye biler har selvkørende udstyr - som alt andet lige vil give færre skader -, imens der i en årrække vil være et mix af (semi-)selvkørende biler og biler uden selvkørende udstyr – som alt andet lige vil give flere skader.

For så vidt angår sidstnævnte bevægelse med et mix af biltyper, skyldes forventningen om færre bilskader blandt andet, at bilejere i høj grad tilegner de nuværende semi-selvkørende funktioner - som f.eks. Lane Keep Assist (LKA), blindvinkelsensor, adaptiv fartpilot mv. - for større selvkørende værdi, og dermed overlader en stor del af kørslen til disse systemer. Idet bilparken består af et mix af forskellige typer biler med forskelligt selvkørende udstyr - ved ældre biler, slet intet selvkørende udstyr -, vil risikoen for bilskader forventeligt stige. Ifølge analyseinstituttet ICDP forventes det, at denne udvikling først vil vende, når langt størstedelen af bilparkens køretøjer har samme (lignende) grad af selvkørende udstyr, hvilket vil have stor betydning for både de selvbetalte udgifter ved bilskader samt den årlige omkostning til motorforsikring. Omvendt trækker de mange nye biler med selvkørende udstyr den positive vej med færre skader.

Energistyrelsen ser således bort fra store dele af bilejerskabets omkostninger ved ikke at medregne disse typer af faste årlige omkostninger.

DI mener derfor, at Energistyrelsen bør gøre særligt opmærksom på ovenstående forventede udvikling i den europæiske og danske bilbranche, hvor OPEX-modellen benyttes direkte eller indirekte.

4. Øvrige kommentarer

Energistyrelsen har valgt at skære grænsen for lette og tunge lastbiler ved 12 ton. Branchen differentierer ofte over og under 16 ton. Derudover kan der ligge en opdeling af de helt lette lastbiler på "op til 7.500 kg" og "mellem 7.500 kg og 16.000 kg".