

Til Energistyrelsen

Høring af Analyseforudsætninger til Energinet 2023 (AF23)

De Danske Bilimportører har kun enkelte bemærkninger til AF23 for så vidt angår baggrundsnotatet for transport og herunder specifikt til vejtransporten.

Vi bemærker, at den igangværende elektrificering af vejtransporten forventes at accelerere yderligere understøttet dels af den forventede pris- og teknologiudvikling og dels af de politiske mål og udmeldinger på området – både i Danmark og i EU.

Vi er enige i, at udviklingen overordnet kan forventes at accelerere yderligere understøttet af de nævnte forhold. Vi finder dog anledning til at gøre opmærksom på, at særligt den afgiftsmæssige indfasning af afgifter på elbiler, der er forudsat i registreringsafgiftsloven fra og med 2026 risikerer at lægge en dæmper på forventede udvikling – i hvert fald på kort eller mellemlang sigt.

Det skyldes, at den teknologidrevne del af prisudviklingen ikke umiddelbart kan forventes at føre til, at produktionsomkostningerne og dermed bilpriserne før afgifter vil falde i den takt, som det var forudsat, da den nuværende indfasning af afgifter blev fremsat i december 2020. Her er det især prisudviklingen for kritiske råmaterialer, der indgår i produktionen af de mest anvendte typer af fremdriftsbatterier til elbiler, der risikerer at presse produktionspriserne op eller i hvert fald udskyde de forventede prisfald på ubestemt tid.

Det forventede elforbrug bygger på en forudsætning om hurtig indfasning af elbiler frem mod 2030 og videre mod 2035, hvor EU-reguleringen vedrørende CO₂-udledningen fra lette køretøjer og især et stop for nye fossile køretøjer får virkning. Vi er enige i, at stoppet for nye fossile køretøjer vil betyde, at langt de fleste nye biler, der registres i Danmark fra 2035, dermed vil være elbiler uafhængigt af afgifterne.

Den ovennævnte prisudvikling for produktionspriserne kan imidlertid bremse udviklingen fra især 2026 og indtil 2035, hvilket øger den i forvejen betydelige usikkerhed, der er et grundvilkår for fremskrivningerne af elforbruget i AF23.

For så vidt angår den forventede lille andel af varebiler med brændselsceller (FCV), bør det tages i betragtning, at den nuværende infrastruktur til tankning af brint står til helt at lukke. Det må formodes at påvirke registreringen af alle brintdrevne køretøjer i nedadgående retning. Antallet af disse køretøjer var dog forventeligt meget begrænset i forvejen, og selvom alternativet vil være elbiler, vil lukningen af brintinfrastruktur næppe øge efterspørgslen efter elbiler.

En evt. kommende revision af de registreringsafgiften og den allerede forudsatte indfasning af afgifter på elbiler fra 2026 kan få afgørende betydning for, hvor hurtigt den fossile del af bilparken vil kunne udskiftes med eldrevne biler. Vi har anbefalet, at indfasningen af afgifter holdes i ro set i lyset af udviklingen i produktionspriserne.

Vi bifalder derfor, at baggrundsnotatet for transport anerkender, at særligt den stigende efterspørgsel efter kritiske råstoffer til produktion af batterier kan modvirke de forventede prisfald (baggrundsnotatet side 9) uagtet, at de faktorer, der påvirker priserne, samlet set vurderes at påvirke priserne i nedadgående retning.

Vores pointe er imidlertid at indfasningen af afgifter vil forstærke de teknologidrevne prisstigninger, hvorfor indfasningen bør holdes i ro.

For så vidt angår de tunge køretøjer, er vi enige i vurderingen, at forventningerne til elektrificeringen af de tunge køretøjer er steget i løbet af de seneste år, og at ellastbiler kan forventes at udgøre størstedelen af omstillingen væk fra fossile brændstoffer. Udbredelsen af ellastbiler mv. i Danmark vil dog (bortset fra afgifterne) være påvirket af den samme udvikling i produktionspriserne som for lette køretøjer.

For at fastholde et momentum for de tunge køretøjer vil udmøntningen af puljemidler til fremme af tunge nulemissionskøretøjer derfor få en vigtig rolle for at modvirke, at stigninger i produktionsomkostningerne slår fuldt igennem og bremser elektrificeringen af den tunge transport.

For så vidt angår brændselscelledrevne lastbiler, er vi enige i, at disse kan have særlige fordele i visse dele af den tunge transport. Overordnet set vil lukningen af infrastruktur til tankning af brint i Danmark dog næppe i sig selv bidrage til at accelerere udbredelsen af batteridrevne lastbiler. Krav til udrulning af brintinfrastruktur langs TEN-T vejnettet vil formentlig også understøtte tunge brintkøretøjer i højere grad en lette.

Dette gælder også anvendelsen af gas (CNG/LNG) i lastbiler, der ligeledes kan have betydelige fordele i den tunge transport. Et fælles europæisk fokus på at nedbringe forbruget af gas generelt (dog primært til opvarmning) vil heller ikke i sig selv øge udbredelsen af batteridrevne lastbiler på bekostning af gasdrevne. Gasdrevne lastbiler er til gengæld ikke påvirket af den samme udvikling i produktionsomkostninger til batterier som batteridrevne lastbiler, hvilket kan bidrage til en større udbredelse end ellers.

Vi er enige i, at udviklingen i gasforbruget i transport er forbundet med stor usikkerhed både på den korte og den lange bane.

Bemærkninger til metode og antagelser i øvrigt

Vi er enige i, at EU-reguleringen vedrørende CO₂-emissioner for lette køretøjer sætter de overordnede rammer for udbredelsen sammen med stoppet for nye fossile køretøjer fra 2035. Vi er også enige i, at den særlige undtagelse for biler med forbrændingsmotor, der udelukkende anvender klimaneutrale brændstoffer ikke vil få nævneværdig indflydelse på den samlede udvikling.

EU-reduktionskravene for 2030 og 2035 kan derfor anvendes som pejlemærker både for EU som helhed og for Danmark, men for Danmark vil indfasningen af afgifter som nævnt spille en væsentlig (yderligere) rolle.

AF23 fastholder den overordnede fordeling af salget af nye biler for de forskellige segmenter (mikrobiler, små biler, mellem osv.) som i KF23 (Klimastatus og fremskrivning 2023). Da flere bilfabrikanter er på vej med udviklingen af nye elbiler i de mindste segmenter, må det forventes, at små elbiler vil øge deres andel af salget af nye elbiler, ligesom de kan være med til understøtte det samlede salg.

Vi er overordnet enige i, at omstillingen af lastbilerne er mere usikker end for den lette transport, og at flere teknologier kan (og bør) komme i spil. Dette gælder også selvom den teknologiske udvikling og udrulningen af ladeinfrastruktur vil bidrage positivt. Om og hvornår udfordringerne kan siges at være løst, er dog fortsat usikkert og for især ladeinfrastruktur til lastbiler mangler vi stadig at se tegn på en udvikling, der ligner den for lette køretøjer.

Vi er dog enige i, at omstillingen af rutebusser til eldrift tegner mere sikkert end for den øvrige tunge transport. Omstillingen af den tunge bestand af køretøjer i Danmark vil imidlertid samlet set få behov for direkte støtte i form af tilskud mv. i lang tid fremover.

For både lette og tunge køretøjer gælder det, at prisudviklingen (med eller uden afgifter) vil være afgørende for udbredelsen af elbiler.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund

Chefkonsulent

**DE DANSKE
BILIMPORTØRER**