

AF20

Fra: Ole Kirkelund <oki@bilimp.dk>
Sendt: 7. august 2020 10:38
Til: AF20
Emne: Høringssvar: Analyseforudsætninger til Energinet 2020 (AF20)

Til Energistyrelsen

Høring over Analyseforudsætninger til Energinet 2020 (AF20)

De Danske Bilimportører takker for muligheden for at kommentere høringsudgaven af AF20. Overordnet set finder vi, at AF20 anlægger fornuftige betragtninger til grund for Energinets vurdering af udviklingen i bilparken / det forventede salg af nye elbiler og dermed anvendelsen af el til transport.

Vi har følgende mere specifikke bemærkninger, der alene angår transportdelen og baggrundsnotatet "Analyseforudsætninger til Energinet 2020 – Transport" af 25. juni 2020 (J nr. 2019-97769):

"El til vejtransport", side 2, næstsidste afsnit:

"Det forudsættes, at ca. tre fjerdedele af personbilsbestanden i 2040 vil være el- og plug-in hybridbiler, hvilket under stor usikkerhed vurderes at svare til en bestand på ca. 3 millioner. For varebiler forudsættes godt og vel en tredjedel af bestanden, i størrelsesorden anslået til omkring 200.000 køretøjer, elektrificeret i 2040."

Kommentar:

Fabrikterne er underlagt EU-bestemte krav om reduktion af de gennemsnitlige CO₂-udledninger for de solgte biler i EU. Disse krav vil overordnet definere udbuddet elbiler, benzinbiler og dieslbiler i EU. I grove træk betyder det, at udbuddet vil fordele sig på en 1/3 af hver, hvis fabrikanternes skal nå deres mål i 2030.

Vores prognose siger således for 2030: 1/3 af hver af hhv. BEV (Battery Electric Vehicle), PHEV (Plugin Hybrid Electric Vehicle) og konventionelle ICE (Internal Combustion Engine). Dette gælder salget / nyregistreringer ikke kun "udbud" eller markedsførte modeller. En enkel fremskrivning siger ca. 3,6 mill personbiler i 2040 og at ¾ af disse vil være elektrificerede (BEV + PHEV).

Dette skal overordnet tages i betragtning ved vurderingen af den fremtidige udvikling i Danmark. (Se ligeledes nedenfor).

"Metode og antagelser, Vejtransport", side 6, næstsidste afsnit ":

"Det er dog stadig ikke en selvfølge, at personbilerne elektrificeres i en større grad inden 2030. Der er en lang række faktorer, som har indflydelse på, hvor hurtigt elektrificeringen vil foregå, herunder:

- Brændselspriser (på el, gas, benzin og diesel)
- Teknologisk udvikling (investeringsomkostninger (bil, batteri), bilens effektivitet og rækkevidde, vedligeholdelsesomkostninger mv.)
- Udviklingen i produktionskapaciteten for elbiler i den samlede bilindustri
- Registreringsafgift, ejeravgift og afgiftsniveau på brændsler (el, gas, benzin og diesel)
- Opladningsinfrastruktur
- Personlige elementer som præferencer og betalingsvillighed, viden og information, kørselsbehov, mv."

Kommentar:

Dertil kan lægges de overordnede EU-bestemte reduktionsmål for den gennemsnitlige CO₂-udledning for de solgte biler. Reduktionsmålene er overordnet bestemmende for fabrikanternes udbud af elbiler, benzinbiler og dieslbiler mv.. (Se kommentarer ovenfor).

"Perioden 2020-2030", side 7, første afsnit:

"I perioden 2020–2030 antages priserne på lav- og nul-emissionskøretøjer at falde markant. Dette både som følge af den teknologiske udvikling for bil og batteri, og fordi det inden for danske rammer forventes at eldrevne køretøjer bliver mere konkurrencedygtige i forhold til de konventionelle biler."

Kommentar:

Denne antagelse er meget usikker. Der kan også argumenteres for, at priserne (uden afgifter) ikke vil falde markant som følge af bilfabrikanternes stigende (og dermed modsatvirkende) efterspørgsel efter kritiske råstoffer til produktion af bl.a. batterier.

Priserne forventes dog generelt at falde over de kommende år, uagtet at forhold som efterspørgsel på de nye råstoffer til f.eks. batterier og håndtering af udslidte batterier kan virke modsat. Endvidere spiller danske bilafgifter en stor rolle, i dag betaler de fleste elbiler (op til ca. 400.000 kr. i udsalgspris) ingen registreringsafgift, men det må forventes, at også de skal bidrage til Statens indtægter fremad.

"Perioden 2020-2030", side 7, tredje afsnit:

"Endelig forventes det i takt med elektrificeringen, at der vil blive opstillet et større antal ladestandere, hvilket tillader, at en stor del af befolkningen kan oplade deres elbil efter behov. Dermed fjernes en af de væsentlige barrierer mod øget salg af elbiler. Med klimaaftalen af 22. juni 2020 er det besluttet at afsætte øgede midler til en grøn transportpulje målrettet bl.a. ladeinfrastrukturen."

Kommentar:

Det er korrekt, men de afsatte midler er dog relativt set beskedne set i forhold investeringsbehovet til en markant udbygning af ladeinfrastrukturen.

"Perioden 2020-2030", side 7, femte afsnit:

"Der er i antagelserne til AF20 ikke indlagt et stop for salg af benzin- og dieslbiler i 2030, da det på nuværende tidspunkt strider imod reglerne for handel inden for EU. Der forudsættes således fortsat et begrænset salg af konventionelle køretøjer i 2030, men hovedparten af nysalget nemlig 75 pct., antages at være el- og hybridbiler."

Kommentar:

En andel af nysalget på 75 pct. vil ikke bare afhænge af den indenlandske efterspørgsel men også det generelle udbud på EU-plan og fabrikanternes allokering af elbiler til det (relativt lille) danske marked. Vi tror dog, at de nævnte antagelser er rimelige. Vores fremskrivning af EU målene siger som antydnet, at 2/3 af de solgte biler i 2030 må være BEV/PHEV. Det er ikke usandsynligt, at det kan blive en del højere.

"Perioden 2030-2040", side 7, sidste afsnit:

"Mod 2040 vil batteri-elbilerne overtage en større del af salget fra plug-in hybridbilen, idet rækkevidden og infrastrukturtilgængeligheden ikke længere antages at være en begrænsning"

Kommentar:

Vi er enige heri. Ladetiden kan dog muligvis være en ligeså væsentlig barriere / begrænsning som rækkevidde og infrastruktur. Ladetid og infrastruktur er indbyrdes afhængige faktorer på den måde, at jo længere ladetid jo større krav stiller det til infrastrukturen og antallet af ladepunkter.

"Varebiler", side 8, første afsnit:

"For de større varebiler vurderes der at være flere barrierer mod omstilling til elkøretøjer, da batteriets vægt påvirker den mulige last på bilerne, idet den tilladte totalvægt er begrænset. Hvis vægten kommer over 3,5 ton vil bilen, som reglerne er i dag, havne i kategorien "lastbiler", og føreren vil dermed blive underlagt såvel krav om lastbilkørekort som køre-hviletidsreglerne, hvilket mindsker fleksibiliteten."

Kommentar:

Der er allerede taget et vist hensyn i den tekniske regulering ("Dimensionsbekendtgørelsen") til den forøgede totalvægt som følge af alternative drivlinjer, således at varebilerne kan øge totalvægten med op til 750 kg. Tilsvarende er der i "Kørekortbekendtgørelsen" givet mulighed for, at personer, der har et kørekort til kategori B (almindelig bil) kan føre et køretøj med en tilladt totalvægt på op til 4.250 kg.

Vi har ingen yderligere kommentarer til AF20:

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent



De Danske Bilimportører
Rådhuspladsen 16
1550 København V
Tel. 2323 2520
Mail. oki@bilimp.dk
www.bilimp.dk

Denne e-mail er kun tiltænkt ovennævnte adressat(er) og kan indeholde fortrolige oplysninger. Hvis du ikke er rette modtager, gør vi opmærksom på, at det ikke er tilladt på nogen måde at videregive, udbrede eller kopiere denne e-mail. Hvis du ved en fejl har modtaget e-mailen, beder vi dig venligst om at rette henvendelse til os pr. e-mail dbi@bilimp.dk.

Fra: AF20 <af20@ens.dk>

Sendt: 26. juni 2020 20:48

Emne: Analyseforudsætninger til Energinet 2020 i høring.

Kære interessenter,

Analyseforudsætninger til Energinet 2020 (AF20) er nu klar i en høringsudgave. Høringsmaterialet omfatter et sammenfatningsnotat, et antal baggrundsnotater og et tilhørende datasæt og kan hentes fra her:

<https://ens.dk/service/fremskrivninger-analyser-modeller/analyseforudsætninger-til-energinet>

AF20 indeholder et bud på et sandsynligt udviklingsforløb for den del af det danske energisystem, der har betydning for Energinets arbejde. Udviklingsforløbets retning muliggør opnåelse af de mellem- og langsigtede politiske målsætninger om 70% drivhusgasreduktion i 2030 og et Danmark med netto-0 drivhusgasemissioner i 2050.

Kommentarer og synspunkter sendes til af20@ens.dk senest d. 7. august kl. 12.00. Angiv "Hørings svar" i emnelinjen.

I lighed med sidste år, er der mulighed for at stille opklarende spørgsmål til analyseforudsætningerne forud for høringsfristens udløb. Opklarende spørgsmål stilles ved at skrive en mail til af20@ens.dk. Angiv "Spørgsmål til Analyseforudsætninger 2020" i emnelinjen.

Opklarende spørgsmål der stilles inden d. 2. juli kl. 12.00 vil blive besvaret senest d. 3. juli. Svartiden kan herefter blive længere grundet sommerferieperiodens begyndelse.

Med venlig hilsen / Best regards

Iben Moll Rasmussen

Chefkonsulent / Chief Advisor

Center for systemanalyse / Centre for Systems Analysis



Danish Energy Agency - www.ens.dk

- part of The Ministry of Climate, Energy and Utilities

Energistyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside <https://ens.dk/om-os/energistyrelsens-behandling-af-personoplysninger>