

Dok. ansvarlig: AJE
Sekretær:
Sagsnr: s2014-348
Doknr: d2015-3245-1.0
09-03-2015

Bilag 7_Slutrapport_Energispareaftalen på transportområdet

Indledning

Under Energistyrelsens forsøgsordning for elbiler har Dansk Elbil Alliance (DEA) fået tildelt midler til at lave et evaluerings- og formidlingsprojekt om mulighederne for at hente energibesparelser fra transportsektoren, som led i de danske net- og distributionsselskabers energispareforpligtelse.

Muligheden for at energiselskaberne kan indhente energibesparelser fra transportsektoren, beror på, at Energistyrelsen ved starten af 2013 gjorde muligt, at energiselskaberne kunne hente energibesparelser fra transportområdet. To selskaber benyttede denne mulighed i 2013, og det er disse erfaringer, som projektet ønsker at indsamle, samt erfaringer fra andre aktører i branchen, som enten har arbejdet med ordningen, eller fravalgt at gøre brug af den.

Som en del af projektet blev en rapport udarbejdet, som indeholder en erfaringsopsamling fra relevante aktører som energiselskaber, leasingoperatører, kommuner, m.fl. Rapporten evaluerer aktørernes erfaringer samt barrierer for brugen af ordningen, og oplister en række anbefalinger til yderligere tiltag, der kan fremme brugen af transportområdet, skabe større opbakning fra energiselskaberne til at bruge ordningen, og dermed sikre, at de mest energieffektive teknologier vælges.

Da flere energiselskaber har udtrykt ønske om at kunne udtale sig fortroligt, er rapporten ikke offentlig tilgængelig. Dette notat udgør derfor en opsamling på overordnede anbefalinger og konklusioner fra rapporten.

Energisparetiltag inden for transport i energiselskabernes spareindsats

De danske net- og distributionsselskaber inden for el, naturgas, fjernvarme og olie har til opgave at sikre og indberette gennemførte energibesparelser hos virksomheder og private forbrugere i Danmark. Indsatsen fra selskaberne skal medvirke til at realisere flere energibesparelser, og indsatsen skal have særligt fokus på realisering af energibesparelser i slutforbruget, som ikke ville være blevet realiseret på nuværende tidspunkt uden selskabernes indsats.

Selskabernes krav til opnåelse af besparelser samt retningslinjerne herfor er reguleret af den seneste aftale, den af 13. november 2012, som løber fra 1. januar 2013 til 31. december 2015. Med indgåelsen af denne aftale har energiselskaberne for første gang mulighed for også at indhente energibesparelser inden for transportområdet, som de ellers i de tidligere aftaler var afskåret fra at bruge.

Ifølge energispareaftalen kan der på transportområdet alene medregnes effekter af følgende tiltag:

- Udskiftning af vognpark til energieffektive biler
- Udskiftning af vognpark til energieffektive varevogne, defineret som varevogne på gule plader op til en vægt på 3,5 tons.
- Montering af brændstofbesparende dæk
- Montering af automatisk dæktrykskontrol (som dog har vist sig praktisk umuligt at implementere)

De nærmere vilkår for opgørelse og dokumentation for disse tiltag er fastsat af aftalens tekniske arbejdsgruppe. Arbejdsgruppen har udfærdiget et notat¹, der udstikker rammerne for, hvordan energibesparelserne fra tre af de fire områder skal opgøres, eftersom montering af automatisk dæktrykskontrol ikke er praktisk mulig. I projektet var fokus primært på udskiftning af vognpark med personbiler eller varevogne.

For udskiftningen af vognparken til energieffektive biler og varevogne betyder det, kort fortalt, at energiselskaberne kan arbejde med følgende²:

Forceret udskiftning eller nyanskaffelse af køretøjer

Der skelnes i arbejdsgruppens notat mellem en forceret udskiftning af køretøjer og nyanskaffelse af køretøjer. Denne skelnen har betydning for beregningen af energibesparelsen.

Ved **forceret udskiftning** menes, at en flåde ejer udskifter køretøjer, som højst tre år gamle, og som højst har kørt 100.000 km, og som er ejet af den slutbruger, hvor besparelsen er gennemført, dvs. køretøjet må ikke være leaset.

Der er til gengæld tale om **nyanskaffelse**, hvis de eksisterende køretøjer ikke opfylder kravene til den forcerede udskiftning, eller hvis de anskaffede køretøjer ikke erstatter eksisterende køretøjer.

Krav til antal køretøjer der udskiftes

Notatet stiller også krav til antallet af køretøjer i vognparken som udskiftes. Ved **forceret udskiftning** skal der som minimum udskiftes fem køretøjer inden for en periode på højst seks måneder. Ved **nyanskaffelse** skal der som minimum udskiftes fem køretøjer inden for en periode på højst et år.

¹ Notat fra arbejdsgruppen: "Opgørelse af energisparetiltag inden for transport i energiselskabernes spareindsats."

² For en detaljeret gennemgang af rammerne for aftalen, herunder beregning af energibesparelse henvises til notatet fra ENS: "Opgørelse af energisparetiltag inden for transport i energiselskabernes spareindsats."

Ved siden af de mere generelle rammer for køretøjerne, er der specifikke opgørelsesmetoder for henholdsvis forceret udskiftning og nyanskaffelse af personbiler, og for forceret udskiftning og nyanskaffelse af varevogne. For en detaljeret gennemgang af disse opgørelsesmetoder henvises til arbejdsgruppens notat (note 1).

Køretøjer der kan ydes tilskud til

Under energispareaftalen er det kun anskaffelse af de allermest energieffektive køretøjer, som der kan ydes tilskud til. Det er køretøjernes energiforbrug pr. kørt kilometer, der er afgørende for, om flådeejeren kan få tilskud til anskaffelse.

Grænsen for, hvilke biler der er omfattet af ordningen ligger på 0,35 kWh/km (25,2 km/l), svarende til energiklasse A++. Jo lavere et energiforbrug som bilen har, desto større en besparelse opnår flådeejeren, og jo større et tilskud kan udbetales fra energiselskabet. Anskaffer flådeejeren sig f.eks. en VW e-Up, så har den et forbrug på 0,117 kWh/km. Dermed vil besparelsen for elbilen være 0,233 kWh/km bedre. Med et årligt kørselsbehov på 25.000 km svarer det til en samlet ekstra energibesparelse på 5.825 kWh. Med et tilskud på 0,5 kr/kWh, svarer det til et tilskud på 2.912,5 kr. mere for elbilen, end for den energieffektive dieselbil.

For varevognes vedkommende er vægtklassen for den nye varevogn afgørende for, hvor kravet til varevognenes energiforbrug ligger.

Varevogne,	Energiklasse	Energiforbrug
højest 2000 kg	A++	0,35 kWh/km
2001 – 2500 kg	A+	0,44 kWh/km
2501 – 3500 kg	A	0,49 kWh/km
3001 – 3500 kg	B	0,58 kWh/km

Prioriteringsfaktor

Med henblik på at styre energiselskabernes indsats i retning af besparelser, som har en lang levetid, i stor grad medvirker til at reducere bruttoenergiforbruget og medvirker til at reducere CO₂-udledningen særligt i de ikke kvote-belagte områder, anvendes der under energispareaftalen simple prioriteringsfaktorer ved opgørelse af energibesparelserne.

Energibesparelsen vægtes med en faktor, som afspejler levetiden af besparelsen, bruttoenergiforbruget knyttet til den gennemførte besparelse og den forventede CO₂-effekt af besparelsen, herunder særligt om der er tale om en besparelse inden for eller uden for det CO₂-kvotebelagte område. Prioriteringsfaktoren afhænger af levetiden af tiltaget, og om den finder sted i kvote- eller ikke kvotebelagte brændsler.

Prioriteringsfaktoren giver i dag energiselskaberne mulighed for at gange en faktor på mellem 0,5 og 1,5 på energibesparelsen på udvalgte områder, som man ønsker at fremme. Imidlertid er der ingen prioriteringsfaktor, der kan fremme anskaffelsen af de mest energieffektive køretøjer frem for diesel og benzin.

Potentialet i energibesparelser fra transportsektoren

Det var projektets hovedformål at beskrive, hvor stort potentialet for energibesparelser på transportområdet er. Men for at perspektivere den nuværende energispareindsats på transportområdet op imod det energiforbrug, som transportsektoren udgør af det samlede energiforbrug i

Danmark, blev der i projektet foretaget nogle generelle betragtninger, som understreger, at potentialet for energibesparelser på transportområdet er meget større, end den mængde der realiseres i dag.

Energiforbruget til transport udgør ca. en tredjedel af det samlede energiforbrug i Danmark som i 2012 lå på ca. 57 mio. MWh (Det gælder både i land- og jernbanetransport, luftfart og skibsfart). Heraf står vejtransporten for langt det største energiforbrug med et årligt energiforbrug på ca. 43,3 mio. MWh, svarende til ca. $\frac{3}{4}$ af det samlede energiforbrug til transport. Energiforbruget til transport overstiger dermed energiforbruget i husholdningerne. Samtidig så er transportsektoren den sektor, hvor det endelige energiforbrug er vokset mest siden 1990³.

Energiselskaberne indberettede i 2013 samlet set energibesparelser i transportsektoren for 251 MWh. Sat op imod det samlede energisparemål som energiselskaberne skal nå i 2014 på 972.000 MWh, svarer det til 0,3 promille.

Det er dermed klart, at energispareindsatsen på transportområdet i 2013 ikke for alvor er kommet i gang, og at potentialet på området må være væsentlig større.

Projektet formål

Med projektet var det ønsket at indsamle erfaringer fra branchen med brugen af den nye energispareaftale, som giver mulighed for, at energiselskaberne kan indrapportere besparelser fra transportområdet. Projektet fokuserede særligt på branchens erfaringer med energibesparelser fra udskiftning og nyanskaffelser af energieffektive køretøjer, da det var projektets ønske at vurdere, om beregningen af energibesparelsen, og dermed det tilskud som energiselskaberne betaler til køretøjerne, fremmer de mest effektive køretøjer, som f.eks. elbilen.

På baggrund af erfaringsindsamlingen beskriver projektet en række tiltag, som kan være med til at fremme branchens brug af transportområdet i energispareaftalen, herunder med særligt fokus på tiltag, der sikrer flere af de mest energieffektive køretøjer på vejene, som f.eks. elbilen.

Tilgang til indhentningen af erfaringer

Projektet indsamlede erfaringer fra 13 energiselskaber, seks flådeejere og to andre aktører fra branchen. Aktørerne er identificeret undervejs i dialogen med energiselskaberne. Energiselskaberne blev udvalgt med henblik på at sikre en bred repræsentation af branchen. Følgende kriterier blev lagt til grund for udvælgelsen:

- Energiselskaber, der indberettede energibesparelser i 2013 på transportområdet
- Energiselskabers geografiske placering, så hele landet blev repræsenteret
- Størrelse af energiselskabet og selskabets samlede forpligtelse

Projektet startede med at kontakte de energiselskaber, som i indberetningerne af energibesparelser for 2013 havde benyttet sig af muligheden for at indhente energibesparelser fra transportsektoren. I 2013 var der to energiselskaber, som havde arbejdet med transportområdet. Efter interviewene kontaktede projektet efterfølgende de flådeejere, som har modtaget tilskud, for at interviewe dem om deres erfaringer med brugen af ordningen.

³ Energistyrelsen: <http://www.ens.dk/klima-co2/transport/transportens-energiforbrug-co2-emissioner>

Desuden blev der foretaget en rundringning til 11 andre energiselskaber for at afdække, om de har benyttet sig af ordningen i 2014. Denne rundringning viste, at ingen andre af de større energiselskaber i Danmark havde benyttet sig af transportområdet.

Gennemførelse af interviews

Interviewene med energiselskaberne og aktørerne blev afholdt delvis som fysiske møder af et par timers varighed og som telefoninterviews. Ved de andre aktører, som flådeejere og rådgivere, er begge tilgange blevet benyttet.

Interviewene havde som overordnet formål at afdække den pågældende aktørs erfaringer med brugen af ordningen eller fravalg af brug af ordningen. De interviewede blev bedt om at redegøre for:

- Kortlægning af sager de har været involveret i
- Barrierer de er stødt på undervejs
- Forslag til tiltag/ændringer som vil fremme interessen for ordningen

Resultater og anbefalinger

Projektet har leveret en vidensindsamling og analyse af de første erfaringer med brugen af energispareaftalens mulighed for at hente energibesparelser på transportområdet, og har på den baggrund opstillet en række anbefalinger til forbedringer af ordningen, som vil skabe et større engagement fra branchen.

På baggrund af interviews med en udvalgt række af branchens aktører blev en række barrierer for aktørernes engagement i ordningen afdækket, og en række muligheder for tilpasse ordningen, så transportområdet bliver mere attraktivt for energiselskaberne at finde energibesparelser inden for, er blevet identificeret. Målet med rapporten var, at rapportens anbefalinger til forbedringer af rammerne for energispareordningens transportdel vil skabe et større incitament til at branchens aktører benytter ordningen mere, end tilfældet er i dag.

2013 var det første år, hvor energibesparelser fra transportområdet kunne indgå i energiselskabernes arbejde med at finde energibesparelser. I det første år har kun to energiselskaber benyttet sig af ordningen, og de samme to selskaber har også benyttet sig af ordningen i 2014. Derudover har dette projekt ikke identificeret flere energiselskaber, som har benyttet sig af ordningen i 2014. Den samlede mængde af energibesparelser i 2013 var på 251 MWh, svarende til 0,3 promille af den samlede mængde af energibesparelser, som selskaberne skal realisere.

Årsagerne til at flere energiselskaber ikke har benyttet ordningen, skyldes ifølge denne undersøgelse primært, at de fleste energiselskaber mener, at rammerne for den nuværende transportdel under energispareordningen ikke skaber et tilstrækkeligt potentiale til, at selskaberne vil bruge tid og ressourcer på at hente energibesparelser fra transportområdet. Energiselskaberne, der ikke har brugt ordningen, er travlt optaget af at finde de påkrævede energibesparelser på de traditionelle områder, men der er ingen tvivl om, at hvis selskaberne opfatter, at potentialet for energibesparelser på transportområdet vokser, så står de klar til at igangsætte aktiviteter på dette område også.

Dette underbygges af, at de to energiselskaber, som gik i gang med transportområdet i 2013, er bekymrede for, om energispareaftalens rammer muliggør et tilstrækkeligt stort potentiale for energibesparelser, når flere energiselskaber får øjnene op for området. Hvis ikke rammerne for energibesparelser på transportområdet gives frit eller i det mindste udvides, så selskaberne kan hente flere energibesparelser end i dag, vil energisparepotentialet pr. energiselskab være alt for lille til, at selskaberne kan få en positiv business case på området. Derfor er der et behov for, at rammerne for energibesparelser på transportområdet gøres frie, så energiselskaberne selv kan identificere energibesparelser på transportområdet, som det kendes fra andre dele af energispareaftalen.

Anbefalinger til udvidelse af rammerne for transport under energispareaftalen

Aktørerne, som er blevet interviewet til denne undersøgelse, har alle fået lejligheden til at komme med anbefalinger til, hvordan de gerne så rammerne for transportdelen under energispareaftalen udformet, så de i fremtiden ville have interesse i at arbejde med energibesparelser på området. Konklusionen er klar. Energiselskaberne skal gives frie rammer til at realisere energibesparelser hvor de kan finde dem. Det vil give selskaberne det potentiale, som de alle nævner som en årsag til, at de i dag ikke arbejder med området.

Skulle området ikke gives frit, så er det vigtigt, at rammerne for realisering af energibesparelser på transportområdet udvides, så potentialet på området kan blive tilstrækkeligt stort til, at energiselskaberne kaster sig over området. Dette kan gøres på mange måder:

- energibesparelsen pr. køretøj forbedres ved hjælp af f.eks. prioriteringsfaktor
- fjernelse af antal køretøjer der skal udskiftes under forceret udskiftning
- rammerne for ordningen skal udvides med nye tiltag som f.eks. busser og lastbiler

De overordnede anbefalinger er samlet i skemaet herunder:

Udfordring	Anbefaling	Forklaring
Potentialet på transportområdet er for lille med de nuværende rammer	Giv energiselskaberne frie rammer til at realisere energibesparelser, hvor de kan finde dem	Energiselskabernes primære grund til ikke at arbejde med transportområdet er, at de ikke kan se et tilstrækkeligt potentiale inden for de nuværende rammer. Derfor bør transportområdet gives frit til at hente energibesparelser fra andre tiltag på transportområdet.
	Hvis transportområdet ikke gives frit skal energiselskaberne have mulighed for energibesparelser fra følgende tiltag: <ul style="list-style-type: none"> • Elscootere • Elbusser • Tung transport • Flådestyring 	Såfremt rammerne for transportområdet ikke gives frit, skal energiselskaberne som minimum have mulighed for at indhente energibesparelser fra de nævnte punkter.
	Indfør prioriteringsfaktor for skift til elbiler på 3 og for elvarevogne på 2.	Energiselskaberne skal kunne gøre brug af en prioriteringsfaktor som afspejler elbilens bedre energieffektivitet. Det vil skabe et attraktivt energisparepotentiale, som kan få energiselskaberne til at arbejde med

		området. Samtidigt vil det skabe et incitament for flådeejere til at vælge elbilen, og dermed understøtte de danske målsætninger om omstilling til fossilfri transport.
	Fjern kravet til antal køretøjer der skal udskiftes	Ved at fjerne kravet til antal køretøjer der skal udskiftes eller nyanskaffes, vil potentialet for energibesparelser stige
Tilskuddet størrelse udgør ikke en tilstrækkelig motivation til skift til A+++ og	Fjern krav til køretøjer under tiltaget 'forceret udskiftning' hvis køretøjet der udskiftes til er A+++.	Hvis A+++-køretøjer anskaffes, bør det betragtes som forceret udskiftning. På den måde sikres en større energibesparelse, og dermed et større tilskud, og sikrer flere af de mest energieffektive køretøjer på vejene.
Behov for mere formidling	Opret et rejsehold der sætter fokus på mulighederne på transportområdet	Der er et behov i branchen for at kendskab og viden om ordningen formidles. Et rejsehold vil kunne besøge branchens aktører, og sprede budskabet om mulighederne på transportområdet

På baggrund af denne rapport kan det konkluderes, at indhentning af energibesparelser fra transportområdet ikke udnytter det fulde potentiale, men at det store potentiale for energibesparelser på området bremses af de restriktive rammer for energisparetiltag på transportområdet. Erfaringer fra de selskaber der er i gang viser, at det er muligt at gøre brug af enkelte tiltag i aftalen, men at mulighederne på området er begrænsede af de meget restriktive rammer for, hvilke energisparetiltag, som selskaberne må hente energibesparelser på. Den væsentligste barriere for at få mange flere aktører til at engagere sig er et spørgsmål om at sørge for, at rammerne for energispareordningen sikrer et større potentiale for energibesparelser end tilfældet er i dag.

Derfor er der behov for at give energiselskaberne frie rammer til at realisere energibesparelser på transportområdet. Samtidigt er der brug for at få indført en prioriteringsfaktor på 3 hvis der skiftes til elbiler og en faktor 2 på elvarevogne. Det vil kunne skabe potentiale for en meget større indsats på transportområdet fra branchens aktører, som samtidigt understøtter det de danske målsætninger om omstilling til fossilfri transport. Det vil få branchens aktører til at engagere sig, og arbejde målrettet mod at få flere af de mest energieffektive og udledningsfri køretøjer på vejene.

Energisparefolder til flådeejere

Ved siden af arbejdet med at indsamle erfaringer fra aktørerne, har projektet udarbejdet en folder om energispareaftalen for transportområdet, som er målrettet flådeejere, der overvejer at anskaffe sig energieffektive køretøjer.

Folderen beskriver hvordan man som flåde ejer skal forholde sig til at hente tilskud fra energiselskaber til sine nye energieffektive køretøjer, og indeholder beregningseksempler af udskiftning af fem køretøjer til nye energieffektive køretøjer.



Folderen er tilgængelig på Dansk Elbil Alliances hjemmeside, hvor ordningen også er blevet beskrevet.

Flyer om energispareaftalen

Som en anden delleverance i projektet er denne flyer blevet udarbejdet, som giver læseren en kort introduktion og gennemgang af mulighederne for at få tilskud til energieffektive køretøjer

**TILSKUD TIL ENERGIEFFEKTIVE KØRETØJER
- SPAR ENERGI OG PENGE**

I Danmark har vi stort fokus på at reducere energiforbruget. Derfor har Regeringen indgået en aftale med energiselskaberne i Danmark. Selskaberne forpligtes til hvert år at gennemføre en mængde energibesparelser. Aftalen kaldes energiselskabernes spareindsats.

For at nå dette mål, kan energiselskaberne udbetale tilskud til din virksomhed ved anskaffelse af mindst fem energieffektive køretøjer. Dermed opnår energiselskabet retten til at indberette energibesparelsen fra anskaffelsen af dine køretøjer.

Kontakt et energiselskab, en bilforhandler eller leasingoperatør, og hør om muligheden for at opnå støtte til anskaffelsen af nye effektive biler eller varevogne. Aftalen skal som minimum omfatte fem køretøjer over en periode på 12 måneder.

Det er vigtigt, at du indgår en aftale med et energiselskab eller bilforhandler, inden du anskaffer køretøjerne.

Dansk Elbil Alliance kan hjælpe med information om, hvordan du som flådeansvarlig kan opnå støtte fra Energiselskabernes spareindsats.

www.danskebilalliance.dk - Kontakt Anders Jøelstrup - 35 300 457 - aje@danskeenergi.dk

**DANSK
ELBIL ALLIANCE**

Hjemmeside oprettet

Som en del af formidlingsindsatsen er en hjemmeside blevet oprettet, der går i detaljer med, hvordan energispareordningen er sammensat, og hvilke tiltag og forholdsregler, man som flådejejer skal tage, hvis man ønsker tilskud til anskaffelse af energieffektive køretøjer.

På hjemmesiden findes også de udarbejdede materialer, som er udarbejdet under projektet. Hjemmesiden kan findes her: www.danskelbilalliance.dk/energispas.aspx