

Bemærkninger til den reviderede version af notatet: "Validering af energiforbrugdata for køretøjer i AD modellen".

5. September 2015

Vi anerkender at den reviderede version har taget en række af vore primære kommentarer til sig (opsummeret i **fed** skrift herunder).

Den nye version giver dog anledning til en række nye kommentarer, herunder et par meget alvorlige bekymringer som vi forventer Energistyrelsen reagerer på.

Vedrørende ICE biler:

1 - tendenslinje skal baseres på data fra de seneste 10 år (ikke 40 år!), som så forlænges til 2050.

Ifølge revideret notat anvendes der nu trendlines baseret på seneste 10 års data til fremdrivning af både benzinbiler og dieslbiler.

Når forfatterne for elbilens vedkommende nidkært medregner alt (Elbilens forbrugstal ganges med 1,0288 for at kompensere for en mistanke om at 15% af spritmonitors brugere muligvis aflæser forbruget fra bilens batterimåler, hvor de burde aflæse fra ladestanderen). Bør de med samme respekt for virkeligheden undlade at fjerne C-segmentets turbo-biler fra deres ICE-data. Det gør de s13. Ved at fjerne disse high-performance ICE-biler fra ICE-bil-statistikken forbedres ICE-bilernes energieffektivitet.

2 - tendenslinjer skal laves på baggrund af data for C-segment-biler fra den konkrete teknologi.

Det fremgår ikke explicit om denne opfordring er fulgt, men det ligner.

3 - Hvis EU mandatet anvendes i fremskrivningen skal det gøres i erkendelse af at EU-mandatet er et flådegennemsnit, og at ICE-biler fra C-segmentet næppe kommer til at opfylde mandatet.

Brugen af EU mandatet er klogeligt udeladt i den reviderede version

Vedrørende elbiler:

4 - at forskel mellem NEDC og faktisk forbrug bør baseres på data (feks spritmonitor) ikke på gæt

I den nye version er der indført en ny figur 13, (tak for det), der med data viser at forskellen mellem NEDC og faktisk forbrug for C-segment elbiler (21%) ligger lidt under C-segment benzinbiler og væsentligt lavere end C-segment dieslbiler (hhv ca 23% og ca 46% jvf figur 4). Den urigtige påstand om at forskellen mellem NEDC og faktisk forbrug for elbiler er "*væsentligt større end for ICE biler*" er nu fjernet.

I den nye version står der i stedet, at "*afvigelsen er på niveau med afvigelsen for benzinbiler*" (s21). Der er en nærrig rettelse. Jo, den nye formulering er ikke længere helt så lodret usand, som i den oprindelige version, men hensigten om konsekvent at beskrive ICE biler bedre end data tillader, og konsekvent at beskrive elbiler værre end data tillader, syntes i høj grad bevaret.

Da "benzinbiler" ofte bruges i flæng til at omtale begge slags ICE biler, og da forfatterens urigtige udtalelse i første version netop var en sammenligning til begge typer ICE biler, må det her nødvendigvis præciseres, at C-segment elbilens %vise afvigelse på 21%, dels er lavere end benzinbilens og dels er under halvt så stor som C-segment dieselbilens ca 46%. Man kunne endda tilføje en bemærkning om, at Nissan leaf 2013 kun har en forskel på 11,2%.

Formuleringen undlader at præcisere at det kun er C-segment benzinbiler der kan siges at have en forskel på niveau med elbilen. Hvis det er notatets formål at oplyse, ikke at vildlede, skal det her oplyses hvor stor %-forskellen er for benzinbiler generelt (det kan af figur 1 aflæses til ca 52%, hvilket jo er mere end dobbelt så stort som for elbiler); hvor stor %forskelle er for c-segment benzinbiler (det er jvf fig 4 på 23%); osv

5 - at der sammenlignes med elbiler fra C-segmentet (ikke Tesla S)

Anbefalingen er efterkommet

6 - elbilens 2015 energiforbrug blev angivet til 0,79 MJ/km (tabel 9 + fig 32). I stedet bør den lavere værdi fra figur 18 anvendes direkte som 2015 værdi i tabel 9 +fig32). Dvs samme behandling som benzin og dieselbilerne

Anbefalingen er efterkommet. Elbilens energiforbrug i 2015 er nu 0,65MJ/km, mod 0,79MJ/km i tidligere version.

Samtidig kan vi dog med undren konstatere at der i den nye version også er blevet pyntet på tallene for ICE bilernes energieffektivitet i årene frem til 2015 (s14,16). På den måned der er gået siden første version af notatet er dieselbilens energiforbrug i 2015 således mirakuløst forbedret 8%. Kurven fig 9 som tidligere ikke havde noget fald mellem 2005 og 2015 er nu blevet tilføjet et fald! Dieselbilens energiforbrug i 2015 er blevet reduceret fra 2,09 MJ.km til 1,92 MJ/km. En 8% effektivitetsforbedring til dieselbilens fordel. Helt af sig selv og uden forklaring! Tilsvarende uforklarligt er benzinbilens energieffektivitet i 2015 behændigt blevet opskrevet med en 2,7% siden forrige version. Det ligner unægteligt, at ICE bil data er blevet pyntet for at opnå en trendline, der kunne fastholde noget af de ICE-positive fremskrivninger på trods af at de mange ICE bil venlige fejl i første version (punkterne 1, 2, 3, 4, 5, 6 herover) blev rettet.

Netop da TI-notatet allerede har en stærkt ICE-bil-venlig tone og, navnlig i første version, en stærkt elbil-uenlig-tone, kræver de "justerede" tal en seriøs forklaring. Det ligner unægteligt at forfatterne simpelthen har pyntet på tallene for at give ICE bilerne en bedre fremskrivning end berettiget.

Det giver derfor en mistanke om bevidst uredelighed. For at undgå at den mistanke smitter af på selve AD analysen, anbefaler vi på det kraftigste at Energistyrelsen kommer til bunds i mistanken. Hvis der skulle være en redelig og objektiv begrundelse for de ICE venlige ændringer i data er det i høj grad i Energistyrelsen interesse at fremlægge den. I modsat fald er det i høj grad i Energistyrelsens interesse at undgå at opdage det nu.

7 - at de efterfølgende tal i år 2020, 2035 2050 opdateres på baggrund af at elbilens 2015 energiforbrug ikke er 0,79MJ/km.

Tallene i elbil fremskrivning er opjusteret lidt i forhold til første version. Fremskrivning forekommer dog både pessimistisk og virkelighedsfjern.

Fra den nye figur 13 fremgår det at Nissan leaf 2013 har et faktisk energiforbrug på ca 16,5 kWh/100km. En effektivitetsforbedring på 21% i forhold til 2010 modellens 20kWh/100km. I skarp kontrast til den virkelighed forventer notatets forfattere (s26), at det vil tage elbilerne over tyve år at opnå en 21% forbedring fra 2015 niveau. En så markant forskel mellem modellens forudsigelser og hvad virkeligheden i nærmeste fortid har præsteret undrer. Enten bør fremtidige forventninger til elbilens opjusteres. I modsat fald forventer vi en objektiv forklaring af hvorfor modellen hævder, at en 21% forbedring fra 2015 niveau, vil tage 10x så lang tid, som det jvf notatets egen dokumentation, tog for Nissan mellem 2010 og 2013.

Videre anbefalinger vedr det reviderede notat:

Efter første version, som indeholdt en stribe fejl der ensidigt var til ICE bilens fordel og til elbilerne ulempe, var vi bestemt bekymrede.

Efter nu at have set anden version, hvor mange af "fejlene" fra første version nok er rettet, men hvor der samtidigt er indført nye alvorlige "fejl", i form af pyntet data til ICE bilernes fordel og elbilernes ulempe, er bekymringen vokset til en mistanke om bevidst uredelighed.

Vi har som sagt kun kigget på elbiler og ICE biler og har kun kunnet afsløre de "fejl" der er umiddelbart synlige uden adgang til bagvedliggende data. Vi vil kraftigt opfordre ENS om nu at udvælge en objektiv ekspert, der kan gennemgå alt data, datakilder og udregninger i hele TI-notatet.

Med venlig hilsen

Dan Belusa, analytiker 92-gruppen

Gunnar Boye Olesen, VedvarendeEnergi