

Til

Kommuner med fossilfri drift i udbud A16-A19

Dokumentnummer
1429586

Dato
23 09 2022
Version 1.2

Sagsbehandler
VIH

Direkte
+45 36 13 16 30

 CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Prisudvikling for fossilfri enheder og mulighed for omstilling til alm. diesel

I Movias udbud A14, A16, A17, A18 og A19 har Movia stillet krav om fossilfri drift for en række enheder. Ved fossilfri drift forstås, at kravet til udledning af CO₂e fra selve bussens drift er 0 g CO₂ pr. km. Operatøren har frihed til at vælge tekniske løsninger, som indfrier dette krav, så længe Movias krav til brændstoffers bæredygtighedskriterier indfries.¹ Alle operatører har valgt anvendelse af HVO-biodiesel som fossilfri løsning. HVO er et såkaldt drop-in-brændstof, hvormed menes, at brændstoffet har samme egenskaber som almindelig diesel, og derfor uden problemer kan anvendes i dieselbusser. Tabel 1 viser de enheder, hvor operatørerne anvender HVO.

Tabel 1. Enheder udbudt med krav om fossilfri drift

Udbud	Enhed	Trafikejer	Linje	Indekseret efter
A14	1	Region H, Region Sj	600S, 91N	diesel-indeks
A14	6	Region H	390R	diesel-indeks
A16	1	Helsingør	342, 802, 803	diesel-indeks
A16	2	Høje Taastrup	224	diesel-indeks
A17	5	Ballerup, Egedal, Frederikssund, Roskilde	158, 163, 217	HVO-indeks
A17	6	Ballerup, Furesø, Gladsaxe, Herlev	155, 165, 167, 168	HVO-indeks
A18	6	Lolland	721, 722, 723, 724, 751, 752, 755, 761, 762, 763, 780	HVO-indeks
A18	8	Lolland	712, 715, 716, 717, 718, 719, 725, 771, 772, 773, 774, 778, 792, 791	HVO-indeks
A19	6	Albertslund, Ballerup, Egedal, Valensbæk	143, 144	HVO-indeks
A19	7	Brøndby, Furesø, Gladsaxe, Glostrup, København, Rødovre, Valensbæk	160, 166, 851	HVO-indeks
A19	8	Gentofte, Lyngby-Taarbæk	179	HVO-indeks
A19	10	Fredensborg, Hørsholm, Rudersdal	196, 197, 198, 354	HVO-indeks

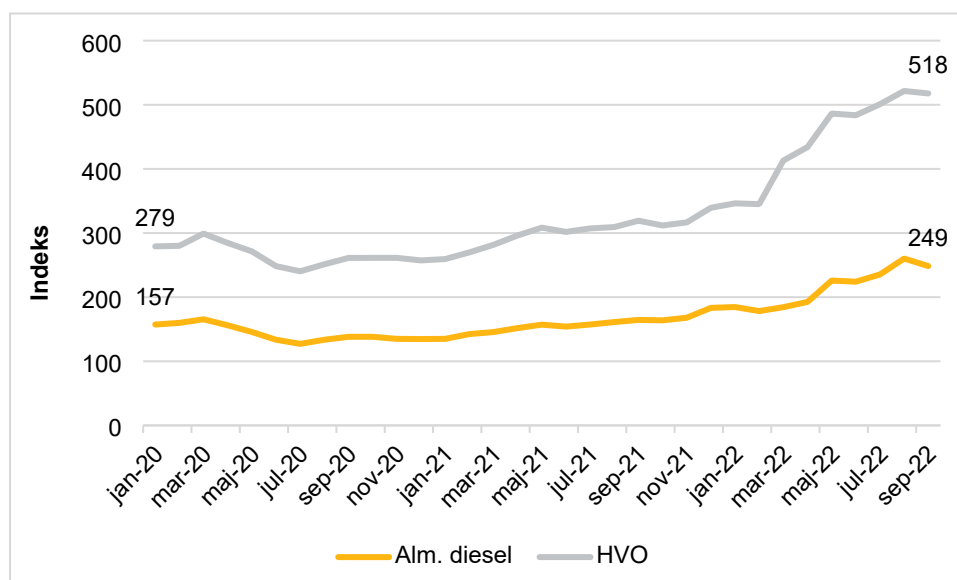
¹ For kontrakter omfattet af A14, A16 og A17 stiller Movia krav til at brændstoffet skal være et 2. generationsbrændstof. I kontrakter omfattet af udbud A18 og A19 stiller Movia krav til, at brændstoffet indfrier de krav, som stilles til brændstoffers bæredygtighedskriterier i Bekendtgørelse om CO₂e-fortrængningskrav og bæredygtighed m.v. (BEK nr 2520 af 14/12/2021).

A19	12	Ringsted	401A, 402, 404, 411	HVO-indeks
A19	14	Holbæk	512, 583	HVO-indeks
A19	15	Kalundborg	553	HVO-indeks
A19	17	Køge, Stevns	251, 252	HVO-indeks
A19	22	Vordingborg	661R, 664, 669	HVO-indeks

I A14- og A16-kontrakter indekseres prisudvikling for enheder, hvor operatøren anvender HVO, ud fra Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks for diesel. Operatørerne gjorde i 2017 Movia opmærksom på, at operatørerne opfattede det som en betydelig risiko, at kontraktpriserne blev indekseret på baggrund af prisudviklingen for diesel. Man var bekymret for, at prisudviklingen for HVO ville blive større end prisudviklingen for diesel. For at sikre, at indeksreguleringen bedst muligt afspejler den faktiske prisudvikling og for at undgå, at operatørerne så sig nødsaget til at lægge fordyrende risikopræmier i deres tilbud, udviklede Movia i samarbejde med Trafikselskaberne i Danmark i 2018 et omkostningsindeks for HVO. A17-, A18- og A19-kontrakter, hvor operatøren anvender HVO, indekseres efter HVO-indekset.

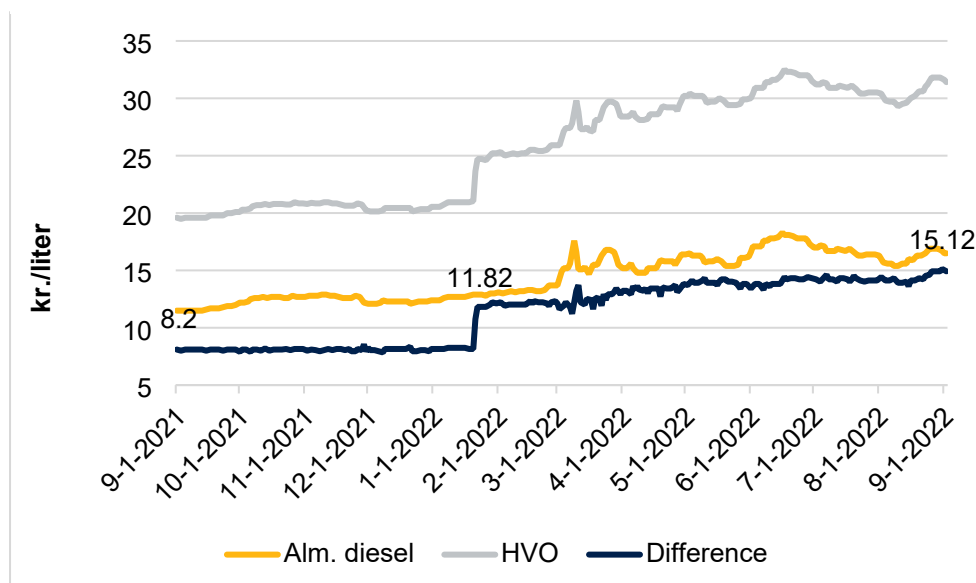
Prisudviklingen for HVO og diesel har historisk set fulgt hinanden. I løbet af det sidste år er prisudviklingen for HVO dog steget betydeligt kraftigere end diesel. Hvor differencen mellem prisindeks for HVO og diesel var 122 i januar 2020 er den i september 2022 269. I perioden er indeksværdien for HVO steget med 85 pct., jf. Figur 1.

Figur 1. Prisudvikling for alm. diesel og HVO



Kilde: Trafikselskaberne i Danmarks Omkostningsindeks og HVO-indeks.

Figur 2. Listepreiser diesel B7 og HVO10, sept. 2021-2021 til sept. 2022



Kilde: OK's historisk diesel- og HVO-priser.

Ser man på udviklingen i listepreisen kan man se, at HVO-prisen tog et hop i forhold til alm. diesel den 1. januar 2022, og at prisdifferencen siden er fortsat med at stige, jf. Figur 2. For operatørerne betyder det, at den merpris, som de betaler, for at købe HVO i forhold til alm. diesel, er øget fra ca. 5-6 kr./l til ca. 8-11 kr. pr. liter. Forskellen i prisen for alm. diesel og HVO varierer fra operatør til operatør.

Ved udarbejdelse af budget for omkostning til busdriften anvender Movia Nationalbankens prognoser for prisudvikling. Nationalbanken udarbejder ikke prognoser for prisudvikling for HVO. Movia estimerer i stedet prisudviklingen for HVO på baggrund af Nationalbankens prognose for prisudvikling for råolie. I Movias budgetter forudsættes det, at prisudviklingen for HVO følger prisudviklingen for diesel. Da HVO-indekset er steget markant kraftigere end dieselindekset i 2022, er Movias budgetestimat for lavt for A17-, A18- og A19-enheder, hvor operatøren anvender HVO.

Da A14- og A16-kontrakterne indekseres i henhold til omkostningsindekset for diesel, afspejler udviklingen i indeksering af operatørernes betaling ikke den faktiske udvikling i operatørernes omkostninger.

I A17-, A18- og A19-kontrakter har Movia mulighed for at omstille anvendelse af brændstoffer i fossilfri enheder fra HVO til alm. diesel. Hvis trafikejerne (de kommuner, som finansierer driften) vælger denne løsning, indgår Movia aftale med operatøren om en regulering af betalingen af kontraktens timeafhængige omkostninger, således at prisniveauet nedguleres med et beløb svarende til den besparelse, som operatøren opnår ved at anvende almindelig diesel i stedet for HVO. Betalingen indeksreguleres herefter fremadrettet i henhold til omkostningsindekset for diesel. Hvis trafikejerne senere ønsker igen at overgå til et fossilfrit brændstof, sker der en tilsvarende modsatrettet regulering af niveauet for timeprisen, og kontraktbetalingen indekseres igen efter omkostningsindekset for HVO. Dermed vil det fortsat være muligt at nå Movias Mobilitetsplan 2020's mål om, at al Movias bus trafik er fossilfri senest i 2030.

Tabel 2 viser den beregnede difference, som potentielt vil kunne opnås ved omstilling fra HVO til alm. diesel på kommuneniveau. Der er en relativt stor usikkerhed forbundet med den beregnede difference som omstilling fra HVO til alm. diesel vil medføre, og prisdifferencen er der for angivet i et interval. Movia har beregnet prisdifferencen på baggrund af data for de direkte besparelser, som operatørerne ville kunne opnå ved en omstilling fra HVO til diesel medio august 2022. Hvis forskellen i prisen mellem HVO og alm. diesel

igen mindskes, vil besparelsen tilsvarende være mindre. Omvendt kan prisdifferencen også øges, hvilket vil have den modsatte effekt. Det vil være muligt at effektuere en omstilling fra HVO til diesel med 1-2 måneders varsel.

Movia har beregnet den klimamæssige konsekvens ved omstilling fra HVO til alm. diesel, hvilket også fremgår af Tabel 2. Den beregnede prisdifference og den klimamæssige effekt for hver kontraktenhed fremgår af bilag 1.

Det er forudsat, at HVO udskiftes i alle kontraktenheder, både en- og flerkommunale linjer.

Tabel 2. Beregnet difference mellem HVO og diesel på kommuneniveau samt klimamæssig effekt

Kommune	SUM	
	mio. kr.	ton CO2
Albertslund	0,5-0,7	148
Ballerup	0,7-0,8	161
Brøndby	0,4-0,6	118
Egedal	0,8-1	228
Fredensborg	0,8-0,9	237
Frederikssund	0,1-0,1	20
Furesø	0,4-0,6	96
Gentofte	0,6-0,7	171
Gladsaxe	2-2,5	507
Glostrup	0,6-0,7	151
Herlev	2-2,5	469
Holbæk	0,2-0,2	41
Hørsholm	0,3-0,4	102
Kalundborg	0,3-0,4	103
København	0,2-0,3	56
Køge	0,1-0,1	20
Lolland	4,7-5,9	1.100
Lyngby-Taarbæk	0,1-0,1	25
Ringsted	1,5-1,9	355
Roskilde	0,3-0,3	72
Rudersdal	1,3-1,7	302
Rødovre	0,2-0,3	62
Stevns	0,5-0,6	282
Vallensbæk	0,5-0,6	125
Vordingborg	2-2,5	1.201
SUM	21-26,2	6.149

Note: Differencen er beregnet pba. operatørernes indmeldte besparelser ved en omstilling fra HVO til diesel medio august 2022.

Besparelserne skal ses i lyset af de stigende priser og omkostninger i 2022 og den forventede afledte effekt på 2023. Det vurderes på nuværende tidspunkt sandsynligt, at kommuners og regioners tilskud til Movia i 2023 vil skulle øges i forhold til det nuværende budgetforslag 2023 fremlagt til 1. behandling i juni måned. Omvendt vil en omstilling fra HVO til konventionel diesel alt andet lige bidrage til at reducere kommuners og regioners tilskud til Movia i 2023. Der vil være forskellig effekt afhængig af den enkelte kommunes sammensætning af drivmiddelbrug. For yderligere information på kommuneniveau kan der rettes henvendelse til Movias økonomiafdeling.

Fremadrettet proces

Hvis Movia modtager tilbagemelding angående eventuelle ønsker om skift fra HVO til alm diesel senest samtidig med trafikbestillingen med udgangen af oktober 2022, vil skiftet fra HVO til konventionel diesel

kunne iværksættes primo 2023, og den økonomiske effekt vil kunne indregnes i Movias 2. behandlingsbudget for 2023 og dermed reducere kommunens/regionens løbende acotobetalinge til Movia i 2023.

Hvis Movia modtager ønsker om skift fra HVO til konventionel diesel efter den 31. oktober 2022, vil ændringen kunne implementeres indenfor et par måneder, og den økonomiske effekt vil indgå i Movias samlede afregning for 2023, hvor eventuelle korrektioner vil blive udbetalt eller opkrævet i januar 2025.

Omstilling fra HVO til alm. diesel kræver enighed blandt alle kommuner, som finansierer buslinjer i kontraktenheden.

Notat



Bilag 1 Prisdifference og CO2-udledning på enhedsniveau

Kommune	A17, enh. 5		A17, enh. 6		A18, enh. 6		A18, enh. 8		A19, enh. 6		A19, enh. 7		A19, enh. 8	
	mio. kr.	ton CO2	mio. kr.	ton CO2	mio. kr.	ton CO2	mio. kr.	ton CO2	mio. kr.	ton CO2	mio. kr.	ton CO2	mio. kr.	ton CO2
Albertslund	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5-0,7	148	-	-	-	-
Ballerup	0,2-0,3	61	0,1-0,2	26	-	-	-	-	0,3-0,3	73	-	-	-	-
Brøndby	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4-0,6	118	-	-
Egedal	0,7-0,9	199	-	-	-	-	-	-	0,1-0,1	29	-	-	-	-
Fredensborg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Frederikssund	0,1-0,1	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Furesø	-	-	0,4-0,5	86	-	-	-	-	-	-	0-0,1	10	-	-
Gentofte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6-0,7	171
Gladsaxe	-	-	0,7-0,9	164	-	-	-	-	-	-	1,3-1,6	343	-	-
Glostrup	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6-0,7	151	-	-
Herlev	-	-	2-2,5	469	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Holbæk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hørsholm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kalundborg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
København	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2-0,3	56	-	-
Køge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lolland	-	-	-	-	1,7-2,1	394	3-3,8	705	-	-	-	-	-	-
Lyngby-Taarbæk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1-0,1	25
Ringsted	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Roskilde	0,3-0,3	72	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rudersdal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rødovre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2-0,3	62	-	-
Stevns	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vallensbæk	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4-0,5	112	0-0,1	13	-	-
Vordingborg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SUM	1,3-1,6	352	3,2-4	745	1,7-2,1	394	3-3,8	705	1,3-1,7	362	2,8-3,5	752	0,6-0,8	197

Kommune	A19, enh. 10		A19, enh. 12		A19, enh. 14		A19, enh. 15		A19, enh. 17		A19, enh. 22	
	mio.kr.	tonCO2	mio.kr.	tonCO2	mio.kr.	tonCO2	mio.kr.	tonCO2	mio.kr.	tonCO2	mio.kr.	tonCO2
Albertslund	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ballerup	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brøndby	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Egedal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fredensborg	0,8-0,9	237	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Frederikssund	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Furesø	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gentofte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gladsaxe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Glostrup	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Herlev	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Holbæk	-	-	-	-	0,2-0,2	41	-	-	-	-	-	-
Hørsholm	0,3-0,4	102	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kalundborg	-	-	-	-	-	-	0,3-0,4	103	-	-	-	-
København	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Køge	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1-0,1	20	-	-
Lolland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lyngby-Taarbæk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ringsted	-	-	1,5-1,9	355	-	-	-	-	-	-	-	-
Roskilde	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rudersdal	1,3-1,7	302	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rødovre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stevns	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5-0,6	282	-	-
Vallensbæk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vordingborg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2-2,5	1.201
SUM	2,4-3	641	1,5-1,9	355	0,2-0,2	41	0,3-0,4	103	0,6-0,7	302	2-2,5	1.201