

## Hørings svar til Energistyrelsen

### Høring om Klimastatus og -fremskrivning 2021

*DI takker for muligheden for at kommentere på rapporten Klimastatus og -fremskrivning 2021, som er en del af klimaloven fra 2020. Materialet er omfattende men struktureret, og det giver en god fremstilling af de forskellige sektorer i økonomien.*

*DI takker desuden for arbejdet i ”Høringsnotat for KF21 forud sætningmaterialet”, hvor det fremgår, at de mange input frembragt i den tidlige høringsproces er blevet brugt konstruktivt i fremskrivningen.*

*Der er netop offentliggjort en sektorstrategi for landbruget. Afhængig af resultatet af forhandlingerne kan det overvejes, om der efterfølgende skal ske en justering i KF21.*

#### **1. Kommentarer til usikkerhed og følsomhedsberegninger**

DI anser det for værende meget positivt, at Energistyrelsen understreger usikkerhederne forbundet med en sådan fremskrivning. DI mener ligesom Energistyrelsen, at en fremskrivning er et godt redskab, men man skal passe på, at man ikke sætter 2 streger under resultaterne i fremskrivningen. Vi skal fortsat finde klimaforbedrende løsninger, særligt hvis dele af den vedtagne politik ikke medfører de reduktioner, der forventes.

DI vurderer derfor også, at det er meget positivt, at de sektor-specifikke notater inkluderer følsomhedsberegninger, så usikkerheden adresseres, samt alternative scenarier undersøges.

#### **2. Kommentarer til udledninger fra LULUCF**

Som nævnt ovenfor er Energistyrelsen gode til at adressere usikkerheden i deres fremskrivning. Mange steder forholder de sig også til udviklingen i sektorerne siden offentliggørelse af BF20. DI kunne godt ønske, at man forholdt sig mere til de betydelige ændringer i de historiske udledninger, som findes i LULUCF.

### **3. Kommentarer til CCUS**

Energistyrelsens antagelse om at CCS ikke vil have effekt før 2025 synes ikke at være støttet af de forudsætninger, der bruges i andre sammenhænge. Ser man f.eks. på de beregninger, der ligger til grund for DMØR's 'Miljø og Økonomi 2020', synes der ikke at være noget, der skulle tale for, at der først vil være en effekt af CCS fra 2025. Desuden vil der forekomme støtte til CCS allerede fra 2024, jf. Energiaftale for energi og industri mv. 2020, hvorfor man i et frozen policy scenarie kunne forestille sig en CO<sub>2</sub>-effekt allerede her.

### **4. Kommentarer til kvoteprisudviklingen**

DI deler Energistyrelsens opfattelse af, at de hidtidige forventning til kvoteprisen i EU's ETS-system har været for lave, og at der på baggrund af dette bør foretages en opjustering. DI mener dog, at Energistyrelsens opjustering fortsat ligger meget lavt ift. de forventninger, der f.eks. gør sig gældende i Det Europæiske Energiagentur. Også blandt andre analysevirksomheder skønnes udviklingen i kvoteprisen frem mod 2030 at være højere end antaget i KF21. Blandt disse kvoteprisfremskrivninger vurderer mange pt. et prisniveau på ca. 750 kr. pr. tons CO<sub>2</sub> i 2030.<sup>1</sup>

DI opfordrer derfor Energistyrelsen til at revidere sit skøn til kvoteprisen i opadgående retning. Det virker f.eks. paradoksalt, at Energistyrelsens forventninger til kvoteprisen i 2021 ligger på ca. 250 kr. pr. tons CO<sub>2</sub>, da den faktiske kvotepris har været over dette niveau stort set hele året. Med de dagsaktuelle priser ligger kvoteprisen på ca. 330 kr. pr. tons CO<sub>2</sub>.

### **5. Kommentarer til grænsehandel**

DI påpeger, at det tyske CO<sub>2</sub>-kvotesystem vil medføre en gradvis stigning i prisen på både benzin og diesel i Tyskland. Det vil alt andet lige medføre, at grænsehandel med fossile brændstoffer vil stige i fraværet af politiske initiativer fra dansk side. Dermed forventes der øgede CO<sub>2</sub>e-udledninger som følge af øget grænsehandel.<sup>2</sup> DI anser det for kritisabelt, at grænsehandelseffekter er antaget konstante i fremskrivningen, da negative klimaeffekter fra den førte politik dermed ikke indregnes.

### **6. Kommentarer til fremskrivningen af nybilsalget**

Ifølge Energistyrelsens fremskrivning begynder de samlede udledninger fra vejtransporten først at falde fra 2024. Idet udbuddet af el- og pluginhybridbiler (personbiler) vil stige markant og inden for et par år vil være på niveau med udbuddet af

---

<sup>1</sup> [2021 State of the EU ETS - Report \(ERCTS.org\)](#)

<sup>2</sup> [KEF Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 149; KEF alm. del - endeligt svar på spm. 149.docx \(ft.dk\)](#)

konventionelle benzin- og dieslbiler, vurderes fremskrivningen af de samlede udledninger fra vejtransporten at være relativt konservativ.

Energistyrelsen regner med, at der i 2021 vil blive solgt 16.000 nye pluginhybridbiler (PHEV-biler; personbiler). Det er et fald på 2.000 biler i forhold til 2020. Derudover regner Energistyrelsen med, at antallet af PHEV-biler ikke vil stige mærkbart frem mod 2030, idet der i 2030 ifølge fremskrivningen kun vil blive indregistreret 20.000 nye PHEV-biler.

Allerede fire måneder inde i 2021 ligger antallet af nyregistrerede PHEV-biler på ca. 10.300, hvilket er mere end en firdobling i forhold til samme periode sidste år. Baseret på disse tal, samt på bilfabrikanternes meldinger om nye modeller med PHEV-teknologi, er det DI's vurdering, at fremskrivningen af PHEV-biler ligger i den meget konservative ende.

Videre regner Energistyrelsen med, at der ikke vil blive solgt el-lastbiler før i år 2024. I 2020 blev der indregistreret 15 nye el-lastbiler, og i år melder endnu flere lastbilforhandlere, at de tilbyder el-lastbiler som en del af deres sortiment. De fleste el-lastbiler vil kunne blive leveret i starten af 2022, imens andre leveres senere i løbet af 2022.

Det er således DI's vurdering, at der både i 2022 og 2023 som minimum vil være et større dobbeltcifret antal nyregistrerede el-lastbiler, og at antallet af nyregistrerede el-lastbiler for alvor vil begynde at tage fart i anden halvdel af 2020'erne. Dette bakkes op af EU's bindende mål om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra nyproducerede lastbiler og busser i 2030 med 30 pct. i forhold til referenceperioden (1. juli 2019–30. juni 2020). Kravene revideres i 2022, hvor det alt andet lige må formodes, at lastbilproducenter vil vise EU, at de er godt i gang med at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen fra nyproducerede køretøjer.

Energistyrelsens fremskrivning viser desuden, at der i 2019 og 2020 blev indregistreret henholdsvis 40 og 10 gaslastbiler, og at 2020-niveauet vil fastholdes frem mod 2030. 2019- og 2020-tallene var ifølge bilstatistik.dk henholdsvis 41 og 65 nyregistrerede gaslastbiler. I de første fire måneder af 2021 blev der indregistreret 35 nye gaslastbiler. Det er DI's vurdering, at antallet af nyregistrerede gaslastbiler som minimum vil holde sig på samme niveau som i 2020 (65 stk.), idet udbuddet af gaslastbiler fastholdes i de danske lastbilforhandlers sortiment.

*Alle tal ovenfor er fra bildatabasen på bilstatistik.dk, som indeholder tal fra Motorregistret.*

## **7. Kommentarer til elektrificering af højtemperaturprocesser**

DI bemærker, at Energistyrelsen anerkender, at det for mange af de mineralogiske processer reelt ikke er en mulighed at elektrificere, hvorfor afgiftsredskabet her ikke er det mest effektive. Energistyrelsen påpeger, at omkring 80 pct. af energiforbruget til højtemperaturprocesvarme er direkte indfyring af især kul, koks, petroleumskoks og gas, f.eks. ved produktion af cement og brænding af tegl. Her er elektrificering ofte ikke mulig med eksisterende teknologi, hvilket er en central pointe, da man dermed ikke blot kan øge produktion af grøn elektricitet for at mindske CO<sub>2</sub>-udledninger fra disse processer.