

## Danske Havnes høringsvar vedr. nye analyseforudsætninger for Energinet

16. september 2024

Danske Havne kvitterer for muligheden for at give bemærkninger til forslag til nye analyseforudsætninger for Energinet. Hvor intet andet er angivet henvises til oplysninger i Sammenfatningsnotatet.

### Generelle bemærkninger

Analyseforudsætningerne giver indtryk af et grundigt arbejde. Danske Havne har en særlig interesse i de forudsætninger, der påvirker elforsyningen til og på de danske erhvervshavne. På havnene er der, ligesom i resten af samfundet, en elektrificering i gang, både af havnedriften og af de virksomheder, der er placerede på erhvervshavnenes arealer.

- Danske Havne finder det afgørende vigtigt, at der med analyseforudsætningerne og den deraf kommende udbygning af elnettet sikres en robust og fremtidssikret energiforsyning til de danske byer og erhvervshavne, deres kunder og virksomheder på kajarealerne og til vands.
- Desuden er det vigtigt, at der er elkapacitet til, at tung transport til og fra havnen kan tanke el efter behov, som del af realiseringen af de grønne transportkæder, som havnene er og bliver en del af.
- Analyseforudsætningerne skal til fulde sikre muligheden for opfyldelsen af de forpligtelser, erhvervshavnene har vedr. elforsyning af skibe, som følger af EU AFIR-forordningen. Kravene i AFIR-forordningen kommer til at danne bunden for erhvervshavnenes levering af landstrøm. Allerede nu kan det noteres, at efterspørgslen kommer til at blive bredere og større end først forudsat.
- AFIR-forordningen gennemgås ift. muligt opstrammende revision allerede i 2026.

### Bemærkninger vedr. 3.1 Antagelser for indenlandske drivere i AF24

I analyseforudsætningerne indgår en hurtig udbygning med batterikapacitet i Danmark. En kapacitet, som umiddelbart kan synes overraskende stor.

Er der heri indregnet en forudsætning om, at der vil blive opstillet batteripakker på visse erhvervshavne, hvor der kan være en gevinst ved/ behov for "peak shaving" eller som nødløsning pga. af, at området har en ikke-robust elforsyning?

- Det vil give god samfundsøkonomisk mening, og følger af EUs RE-Power initiativer, at alle egnede tagflader skal forsynes med solpaneler indenfor få år. Dem er der mange af på erhvervshavnene og på de tilstødende logistikcentre. Indtil videre spænder bøvlende nationale regler ben for at potentialet udnyttes, men det må forventes at blive løst inden for de nærmest kommende år.
- Danske Havne vil gerne høre mere om og evt. inddrages i arbejdet vedr. dette bilag: ”Endelig er det planen, at AF24 efterfølgende suppleres med et nyt bilag om forbrug-af-produktion-bag-måleren.” Danske Havne er i den forbindelse enig i beskrivelsen ” I takt med øget udbredelse af bl.a. tagmonterede solcelleanlæg kan forbrug-af-produktion-bag-måleren forventes at blive mere udbredt, hvorfor dette fremadrettet bør adresseres i AF.”

#### **Bemærkninger vedr. H. Implementering af EU-emissionsreduktionskrav på transportområdet**

- Danske Havne afventer ”Energikapitlet” i regeringens havneatlas. De konklusioner herfra, og hvordan den anstrængte elforsyning tænkes løst i berørte erhvervshavne, må spille sammen med de nye analyseforudsætninger.
- PTX produktionsanlæg på og i nærheden af havneområder er oplagte placeringer, der hvor brinten forarbejdes videre til brændstoffer, der skal bruges/udskibes. I forudsætningerne ses stadig en optimistisk forventning til udbygningen med PtX -anlæg i Danmark. Her må Energinets udbygning sikre, at der både er el til PtX og den øvrige elektrificering på og ved havneområderne.

#### **Bemærkninger til: Analyseforudsætninger til Energinet 2024 – Transport Baggrundsnotat, Høringsversion**

Danske Havne er enig med den generelle antagelse i følgende citat fra notatet, der vedrører landstrøm: *”Elforbrug. I AF24 stiger elforbruget betydeligt frem mod 2030 til 248 GWh, og derefter med en lavere stigning til 338 GWh i 2050. Udviklingen er baseret på antagelser om, at en del af både inden- og udenrigsfærgerne elektrificeres. Hertil kommer, at EU - lovgivning (FuelEU Maritime og EU Alternative Fuel Infrastructure, AFIR, reguleringerne) vedrørende anvendelse af landstrøm, vil betyde en væsentlig forøgelse af strømforbruget til både passager- og godstransport.”*

- I forhold til denne antagelse er det vigtigt med følsomhedsberegninger. Allerede indenfor det seneste år er det blevet tydeligere, at alle størrelser af fartøjer kan være kandidater til elektrificering, enten som hybrider eller som rene elfartøjer. Dette afspejler analyseforudsætningerne ikke nu, og det er vigtigt ift. at sikre tilstrækkelig og robust elforsyning til skibe og

havneområder. Et konkret eksempel er det store skifte i hvilke færgeforbindelser, som anses som egnede til elfærger.

- Danske Havne foreslår, at der også laves prisfølsomhedsbetragtninger frem mod 2050, og at disse medtages i forudsætningerne. Hvis det forventes (som det gøres af en del eksperter), at el som skibsbrændstof vil være billigere end andre CO2-neutrale brændstoffer, hvad vil det betyde for efterspørgslen? Det er her ret væsentligt, om den relativt billige el både vil gælde i Danmark og i fartøjernes øvrige destinationshavne, ift. graden af nybygning og retrofitting.

Med venlig hilsen,

Camilla Rosenhagen