

Hørings svar til Energistyrelsen

Høring af Klimastatus og -Fremskrivning 2022

DI takker for muligheden for at kommentere på klimastatus og -fremskrivning 2022. Materialet er struktureret og giver en god fremstilling af de forskellige forudsætninger, sektorfremskrivninger og de dertilhørende usikkerheder. Høringsmødet var ligeledes med til at give et godt overblik.

1. Kommentarer til fremskrivning til 2035

DI ser det som værende meget positivt, at Energistyrelsen har forlænget sin fremskrivningsperiode, så den danske klimaindsats fremskrives helt frem til 2035. DI anser det som vigtigt, at man ikke blot fokuserer på opfyldelse af 2030-målsætningen, men husker, at det er et skridt på vejen mod klimaneutralitet i 2050. Derfor er det fornuftigt, at Energistyrelsen begynder at belyse den anden side af 2030.

2. Kommentarer til usikkerheder og følsomhedsanalyser

DI anser Energistyrelsens fokus på usikkerheder og følsomhedsberegninger i materialet som værende positivt særligt i lyset af invasionen af Ukraine og Covid-pandemien, som kun har øget usikkerheden. DI mener ligesom Energistyrelsen, at en fremskrivning er et godt redskab, men man skal passe på, at der ikke sættes to streger under resultaterne i fremskrivningen. Danmark skal fortsat finde klimaforbedrende løsninger, særligt hvis dele af den vedtagne politik ikke medfører de reduktioner, der forventes.

I forlængelse af ovenstående noterer DI, at forudsætningerne i forhold til brændselspriser er fastlagt ultimo 2021. DI håber, at den tværgående følsomhedsberegninger på fossile brændselspriser undersøger konsekvenserne af den række af forhold, som har ændret sig. Det drejer sig f.eks. om futurepriser, der viser

et andet billede end i forudsætningerne (også faldet i gaspriser forekommer urealistisk lavt).

Som det har fremgået af DI's hørings svar til tidligere versioner af Energistyrelsens fremskrivninger, har DI ment, at Energistyrelsens forventninger til kvoteprisen i EU's CO₂-kvotesystem har været for konservative. I forlængelse af dette ser DI frem til de tværgående følsomhedsberegninger på fossile brændselspriser og CO₂-kvotepris. DI bakker derfor op om den markante opjustering af forventningen til EU's CO₂-kvotepris, der indgår i KF22, idet Energistyrelsens forventning dermed bliver bragt på niveau med de forventninger, som bl.a. flere analyseinstitutter har til kvoteprisen.

3. Kommentarer til biogas

Ift. Energistyrelsens forventning til bionaturgassens andel af det ledningsførte gas, deler DI forventningen om, at bionaturgassen kan udgøre op mod tre fjerdedele af den samlede ledningsførte gas i 2030. I forudsætningsnotat 7C og sektornotaterne 7A og 7B anfører Energistyrelsen imidlertid, at den producerede mængde bionaturgas antages at være *uafhængig* af efterspørgslen, hvorfor det *alene* er ændringer i støtten til produktionen, der kan påvirke hvor meget bionaturgas, der produceres.

DI mener, at denne antagelse er mangelfuld, idet den stigende internationale efterspørgsel på oprindelsescertifikater har bidraget til et opadgående pres på prisen for certificeret biogas, som successivt har bidraget til at gøre biogasproduktion mere favorabel. Dernæst tyder den betragtelige danske eksport af biogascertifikater til særligt Sverige og Tyskland på, at der i lande, hvor certificeret bionaturgas giver mulighed for fradrag i CO₂-afgiftsbetalingen, er en øget efterspørgsel efter biogascertifikater, som er med til at holde prisen på certifikaterne oppe.

DI vil på den baggrund mene, at Energistyrelsen også bør medregne en efterspørgselseffekt ift. produktionen af biogas, så det f.eks. vil medføre en større biogasproduktion, hvis man i Danmark fritog certificeret bionaturgas for CO₂-afgift mv.

4. Kommentarer til CCUS og VE-brændstoffer

DI anerkender udfordringerne ved at indregne CCS i langsigtede fremskrivninger, da der er stor usikkerhed ved teknologiens prisniveau, samt i hvilke sektorer CO₂-reduktionen vil foregå. DI anser det dog for kritisabelt, at den kraftigt opjusterede kvoteprisfremskrivning ikke vurderes at have nogen effekt på reduktionerne opnået af de afsatte CCUS-puljer, særligt puljen fra *Klimaaftale for energi og industri mv. 2020*. Energistyrelsen påpeger selv, at "(...)

højere kvotepriser alt andet lige vil resultere i et lavere påkrævet støtteniveau for CCUS fra fossile punktkilder". Hvis ikke puljens størrelse bliver reduceret som følge af højere kvotepriser, så må det alt andet lige medføre yderligere CO₂-reduktioner. DI frygter dermed, at Energistyrelsen undervurderer kvoteprisens indflydelse på danske udledninger.

DI vurderer desuden, at man på lang sigt ikke vil stoppe brug af CCS-anlæg efter etablering. Derfor vurderer DI, at antagelsen om færre CCS-reduktioner efter støtteudløb fra *Finansloven 2022*¹ er urealistisk. DI vurderer, at Danmark har et potentiale for at blive en EU-Hub for CCS og mulighed for at fange 4,5-9 mio. tons CO₂ fra danske punktkilder og potentiale til at lagre op til 22 mia. tons CO₂ i den danske undergrund ifølge GEUS. CCS infrastruktur i forbindelse med anvendelse, lagring og transport vil blive billigere med længerevarende drift og udbygning. Desuden vil fangstanlæg og infrastruktur allerede have fået dækket sine etableringsomkostninger, hvilket er en af de centrale barrierer, når det kommer til udbredelse af CCS-teknologi.

Den energipolitiske aftale om udvikling og fremme af grønne brændstoffer vil betyde en voksende produktion af brint. DI savner i det lys, at notatet om VE-brændstoffer opdateres med Energistyrelsen prisforventninger til markedet for brint. DI bemærker endvidere, at den tarifiering tilsyneladende ikke medtages i beregningen. Det kan være relevant at gennemføre en konsekvensvurdering af den nye tarifmodel og den kommende tarifiering af PtX-anlæg, da det har en væsentlig betydning for fremstilling af brint og VE-brændstoffer.

5. Kommentarer til *Transport*

Idet KF22 ikke tager højde for tiltag, hændelser mv., som er opstået efter 31. december 2021, må det antages, at Energistyrelsens bud på fremskrivning af nybilsalget og bilbestanden – herunder især de grønne bilers andel – ligger på et relativt højere niveau, end hvis KF22 var beregnet i dag. Det er naturligvis især udfordringerne i forsyningskæderne hos bilproducenterne – primært som konsekvens af krigen i Ukraine –, som er blevet endnu større i løbet af 2022, og som vil have stor betydning for nybilsalget i 2022 og sandsynligvis en periode efterfølgende.

Selv med den information vi har ca. fem måneder inde i 2022, deler DI Energistyrelsens forventning om, at salget af nul- og lavemissionsbiler vil udgøre en langt større del af det samlede nybilsalg frem mod 2035. DI mener således, at der ikke er grund

¹ Aftale om finansloven for 2022 (fm.dk)

til en mere konservativ fremskrivning af nybilsalget, selv med Ukraine-krigen i betragtning.

Derimod bakker DI op om Energistyrelsens relativt beskedne bud på elbilernes andel af nybilsalget i forhold til pluginhybridbilerne i 2022, da bilproducenterne vil opleve udfordringer med at kunne levere de biler, markedet efterspørger i resten af året.

DI mener dog, at hastigheden for elbilernes stigende andel i nybilsalget – og dermed i bilbestanden – frem mod 2030 og 2035 vil være langt hurtigere end det, der er forudsat i sektornotat 4A. Det skal ikke mindst ses i lyset af, at mange bilproducenter allerede har givet udtryk for, at de udelukkende vil sælge nuludledningskøretøjer fra 2030, imens andre har samme mål for 2035. Derfor vurderer DI, at Energistyrelsens forventning om, at kun ca. 54 pct. af nybilsalget i 2030 vil være elbiler er i den væsentligt lave ende.

Endvidere er DI enig med Energistyrelsens betragtninger om den markedsmæssige udvikling med især bilproducenternes fokus på udvikling af elbiler (herunder batteriteknologien), som vil have en positiv betydning for både batteripriser og udbuddet af nye grønne bilmodeller fra 2021. De nye bilafgifter sætter desuden stabile rammer for udrulningen af de grønne biler på det danske marked frem mod 2030.

Dernæst forventer Energistyrelsen, at salget af personbiler vil stige til godt 280.000 i 2030 og dernæst til godt 380.000 i 2035. I perioden 2028-2033 svarer det til en gennemsnitlig stigning i bilsalget på over syv pct., hvilket synes meget højt taget i betragtning af den gennemsnitlige stigningsgrad har været ca. tre pct. siden år 2000, hvilket svarer nogenlunde til udviklingen i befolkningstilvæksten og BNP. DI anser det derfor for usandsynligt, at nybilsalget af personbiler skulle mere end fordobles i 2035 fra det nuværende salg på ca. 190.000 biler om året.

Dernæst bemærker DI, at Energistyrelsens forventning til grænsehandlen med dieselen forventes at være omtrent uændret frem mod 2035. Dette virker påfaldende taget i betragtning, at den tyske regering har indført et CO₂-kvotesystem, der alt andet lige må forventes at forøge grænsehandlen idet systemet forventes at ville øge prisen på en liter tysk benzin med knap 100 øre/l frem mod 2026, jf. svar på Skatteudvalgets spørgsmål 250 af 22. januar 2021 (alm. del).

6. Kommentarer til landbrugsmålsætning

DI ønsker fremadrettet, at Energistyrelsen også oplyser manko for opfyldelse af (det endnu ikke præcist) fastsatte land- og

skovbrugs reduktionsmål på 55-65 pct. reduktion ift. 1990-udledningen, jf. [Aftale om grøn omstilling af dansk landbrug \(fm.dk\)](#). DI bider mærke i, at opdaterede forudsætninger i Energistyrelsens modeller har konsekvenser for udledninger i landbrugssektoren, særligt for de ikke-energi relaterede udledninger. Dette vil derfor også have konsekvenser for status på målopfyldelse i land- og skovbrugssektoren.

7. Kommentarer til El- og fjernvarme

DI er overordnet set enige i de forudsætninger Energistyrelsen har lagt til grund for el- og fjernvarme i KF22. DI bemærker dog, at der for overskudsvarme forventes et ret konstant bidrag i varmeproduktionen, som er baseret på en analyse fra 2017. DI noterer sig, at der er en opdatering på vej, der dog alene forholder sig til overskudsvarmepotentialer fra datacentre. DI finder, at også overskudsvarmepotentialet fra industrien mv. bør opdateres, da der også her er et markant potentiale, især i lyset af afgiftsfritagelsen, der trådte i kraft pr. 1. januar 2022. DI kan henviser til en netop offentliggjort [analyse](#), som Rambøll har udarbejdet for DI Energi.