

• • • • • • • • • • • • • • • •
• • • • • • • • • • • • • • • •
• • • • • • • • • • • • • • • •
• • • • • • • • • • • • • • • •

Den 27. januar 2022

Til Energistyrelsen

Høringssvar vedrørende forudsætninger til Klimafremskrivning 2022

Klimarådet takker for muligheden for at kommentere forudsætningerne for *Klimastatus og -fremskrivning 2022*. Igen i år er vi meget tilfredse med den mulighed for indsigt i Energistyrelsens modeller, baggrundsantagelser og forudsætningsdata, som høringen giver. Det er tydeligt, at der arbejdes på at sikre transparens, og det er vigtigt, da det skaber grundlaget for en god og saglig klimadebat.

Vi noterer os med stor tilfredshed, at Energistyrelsen siden *Klimafremskrivning 2021* har justeret en del af de forudsætninger, som Klimarådet har peget på.

Klimarådet har ikke haft mulighed for en detaljeret gennemgang og bearbejdning af høringsmaterialet inden høringsfristen på grund af stor travlhed med at færdiggøre årets statusrapport (februar 2022). Men rådet ser frem til yderligere dialog omkring forudsætningerne. På den baggrund indeholder dette høringssvar alene Klimarådets umiddelbare kommentarer.

Med venlig hilsen

Klimarådet

Peter Møllgaard, Formand for Klimarådet
h.moellgaard@maastrichtuniversity.nl

Kontakt til Klimarådets sekretariat: (+45) 22 68 85 88

Antagelser for omverdenen

Klimarådet savner en uddybende begrundelse for, hvorfor IEA's *Stated Policies Scenario* (STEPS) anses som en mere sandsynlig udvikling for brændselspriser end *Announced Pledges Scenario* (APS), der inkluderer landenes langsigtede målsætninger om nettonuludledning. Valget af scenarie har betydning for brændselspriserne og dermed for vurderingen af omkostningerne for den grønne omstilling og de forventede drivhusgasudledninger i fremskrivningen.

Klimarådet bemærker, at Energistyrelsen ser på muligheden for at foretage følsomhedsberegninger af brændselspriser. Klimarådet vil gerne klart opfordre til, at man foretager de omtalte følsomhedsberegninger.

Hvad angår transmissionsforbindelser og kapacitetsudbygning i udlandet bemærker Klimarådet, at ”*Distributed Energy*” og ”*Global Ambition*” vil kunne anvendes i forbindelse med følsomhedsanalyser til vurdering af danske emissioner.” Klimarådet opfordrer til, at Energistyrelsen som minimum beregner følsomhed på disse to scenarier.

Indregning af politik i KF22 i henhold til frozen policy-tilgangen

Klimarådet ser det som positivt, at Energistyrelsen i høringsmaterialet beskriver *frozen policy*-tilgangen, og oplister, hvilken politik der er indregnet, og hvilken der ikke er. Klimarådet har ikke haft mulighed for en detaljeret gennemgang, men rådet peger alligevel på et sted, hvor der kan stilles spørgsmålstejn ved, om aktiviteten skal regnes med i fremskrivningen eller ej ud fra den beskrevne *frozen policy*-tilgang.

På affaldsområdet har det stor betydning for udledningerne hvor stor en kapacitet, forbrændingsanlæggene i Danmark har. Det skyldes, at anlæggene kan importere plastholdigt affald fra udlandet, der udleder CO₂ ved afbrænding i Danmark. For at adressere dette er det aftalt politisk, at kapaciteten skal nedbringes frem mod 2030. Det skal ifølge aftaleteksten ske ved at liberalisere affaldssektoren. Energistyrelsen har indregnet CO₂-reduktionseffekten forbundet med kapacitetsnedbringelsen.

Klimarådet peger dog på, at anlæggene stadig vil kunne importere affald, og mener ikke at aftaletekstens formuleringer om liberalisering i sig selv kan forventes at nedbringe forbrændingskapaciteten. Den politiske aftale nævner krav og afgifter som alternative virkemidler. Virkemidlerne er dog hverken konkretiseret eller vedtaget endnu. Klimarådet mener derfor ikke, at det umiddelbart er konsistent med *frozen policy*-tilgangen at indregne reduktionseffekten på nuværende tidspunkt. Vælger Energistyrelsen, på trods af dette, at inkludere effekten, bør der som minimum foretages følsomhedsanalyser af effekten på udledningerne i fravær af kapacitetsnedbringelse.

Opdaterede antagelser på personbilsområdet

Energistyrelsen har generelt forbedret grundlaget for fremskrivningen af personbiler fordelt på drivmidler. Man benytter nu de seneste historiske tal for bilsalget, og der anvendes opdaterede antagelser om blandt andet priser på elbiler og plug-in-hybrider. Klimarådet peger her på to områder, som Energistyrelsen bør arbejde videre med.

For det første foreslår Klimarådet, at Energistyrelsen fokuserer på brugen af *plug-in*-hybrider, idet andelen af kørte kilometer på henholdsvis benzin og el har betydning for *plug-in*-hybridernes energiforbrug og udledninger. På nuværende tidspunkt forventer Energistyrelsen, at *plug-in*-hybriderne kører 50 pct. på el. Det er en højere andel, end vurderingen i fx ICCT *white paper*^[1], der på basis af reel kørsel i Kina, Europa og Nordamerika finder, at 37 pct. af kørslen er på batteri. Dermed kan kørsel med *plug-in*-hybrider være mere skadeligt for klimaet, end Energistyrelsen forventer i klimafremskrivningen. I forhold til en fremskrivning for danske *plug-in*-hybriders energiforbrug bør der tages højde for en række faktorer, herunder danskernes ladeadfærd, kørselsmønster, den teknologiske udvikling, samt priser og afgifter på de to typer drivmidler.

For det andet vurderer Klimarådet, at Energistyrelsens forventning til bilkøberens opfattede ulempe forbundet ved elbilerne er for høj og strækker sig for langt ud i fremtiden. Her er tale om den ulempe, som er ud over de tekniske egenskaber som fx rækkevidde, adgang til ladestander samt direkte omkostninger ved fx køb, drift og forbrug af el. Energistyrelsen forventer, at den opfattede ulempe (repræsenteret ved den "alternativ specifikke konstant") vil være faldende frem mod 2035. Der er selvfølgelig stor usikkerhed om, hvor hurtigt danskerne tager elbilerne til sig, men noget tyder på, at denne udvikling går hurtigere end tidligere antaget. Fx var salget af elbiler og *plug-in*-hybrider i 2020 ca. 70.000, mens *Klimafremskrivning 2021* forudsatte et salg på ca. 40.000. Klimarådet foreslår, at Energistyrelsen udfaser den opfattede ulempe tidligere end 2035. Det vil alt andet lige betyde øget salg af elbiler i klimafremskrivningen, og dermed reduceres udledningerne fra personbilerne hurtigere.

Definition af klima- og energipolitik som inkluderes i KF22

I forudsætningsmaterialet fremgår det, at der i klimafremskrivningen modelleres *frozen policy*, altså fraværet af ny politik på klima- og energiområdet, mens udvikling på andre områder antages videreført som vanligt. Dette princip gælder både for dansk politik og EU-politik. Det er som nævnt oven for positivt, at Energistyrelsen i forudsætningsmaterialet har beskrevet tilgangen til *frozen policy*. Klimarådet bemærker, at det ville være gavnligt, hvis Energistyrelsen supplerer med en beskrivelse af, hvordan det vurderes om hovedformålet med et tiltag er klima- og energirelateret. Er det ressortfordelingen i henholdsvis danske ministerier og EU's generaldirektorater, der er styrende? Er det, når klima- eller energipolitiske mål og hensyn er nævnt i formålet med reguleringer? I takt med at klimalovens mål og de EU-pålagte klimamål bliver skrappe, kan det oftere blive aktuelt, at der på andre områder end klima- og energiområdet indføres reguleringer, hvor der er effekter på udledningerne.

^[1] Patrick Plötz, Cornelius Moll, Georg Bieker, Peter Mock, and Yaoming Li (2020) "Real-worlds usage of plug-in hybrid electric vehicles: fuel consumption, electric driving, and CO₂ emissions"; *white paper*, The international Council on Clean Transportation (ICCT), <https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/PHEV-white-paper-sept2020-0.pdf>