

Den 31. januar 2023

Høringssvar til Energistyrelsen

Høring om forudsætningerne for klimastatus og - fremskrivning 2023

DI takker for muligheden for at kommentere på forudsætningsmaterialet for klimastatus og -fremskrivning 2023. Materialet er struktureret og giver en god fremstilling af de forskellige forudsætninger. Høringsmødet var ligeledes med til at give et godt overblik.

1. Generelt om forudsætningsmaterialet

DI anser Energistyrelsens fokus på usikkerheder og følsomhedsberegninger i forudsætningsmaterialet som værende meget positivt. DI mener ligesom Energistyrelsen, at en fremskrivning er et godt redskab, men man skal passe på, at man ikke sætter to streger under resultaterne i fremskrivningen. Vi skal fortsat finde klimaforbedrende løsninger, særligt hvis dele af den vedtagne politik ikke medfører de reduktioner, der forventes.

2. Om Global Afrapportering

ENS beskriver, at udledninger fra international skibs- og luftfart vil være beskrevet i Global Afrapportering, der udkommer parallelt med KF23. DI bemærker, at forudsætningerne til Global Afrapportering ikke er i høring endnu. Er det stadig planen, at Global Afrapportering udkommer parallelt med KF23, og hvornår kan det i så fald forventes, at forudsætningerne kommer i høring?

3. Om Grøn Skattereform

DI er i det store hele enig i, hvilke konkrete tiltag fra *Aftale om grøn skattereform for industri mv.*, som Energistyrelsen har valgt at indarbejde effekterne af i KF23. Dog kan det undre, at Energistyrelsen ikke medregner en effekt af omlægningen af afgifterne på motorbrændstof, der gør det billigere at køre på HVO og andre brændstoftyper med høj iblanding af biobrændstof.

Desuden fremgår det ikke i kapitlet ”Politik og aftaler i KF23”, hvordan eller om Energistyrelsen indregner ”Omstillingsstøtte til virksomheder” fra grøn skattereform aftalen. Hvis ikke denne

omstillingspulje indregnes, så vurderer DI, at Energistyrelsen vil undervurdere reduktionseffekten af grøn skattereform.

4. Om kilometerbaserede vejafgift på lastbiler

Det undrer DI, at Energistyrelsens estimat for aftalen om den kilometerbaserede vejafgift på lastbiler stadig er under konsolidering, når Skatteministeriet kom med sine egne skøn for effekten ifm. aftalens indgåelse.

5. Om skøn for udvikling i BNP

I forbindelse med sit skøn for den forventede årlige udvikling i BNP har Energistyrelsen lagt den seneste mellemfristede fremskrivning til grund for perioderne 2025-2030 og 2030-2035. For perioden 2021-2025 afviger forventningen til den gennemsnitlige årlige vækstrate dog markant og ligger således væsentligt under det forventede i den mellemfristede fremskrivning samt i seneste udgave af økonomisk redegørelse. Det undrer derfor DI, at Energistyrelsen i perioden forventer en gennemsnitlig årlig stigning i BNP på 1,3 pct., når den kilde Energistyrelsen henviser til regner med en gennemsnitlig stigning på ca. 2,0 pct. i perioden 2021-2025.

6. Om effekt af lempelse af afgift på biobrændstoffer

Energistyrelsen ser ud til ikke at have medregnet en priseffekt af den lempelse af afgiften på biobrændstoffer, der vil påvirke prisen på HVO, B25 diesel og lignende grønnere motorbrændstoffer positivt. Det undrer derfor DI, at der i Energistyrelsens prisforventninger ikke skelnes mere eksplicit mellem prisudviklingen på hhv. konventionel diesel og biodiesel.

7. Om fremskrivning af kvotepris

Det er kritisabelt at Energistyrelsen baserer sin fremskrivning af kvoteprisen på en CO₂-kvoteprisfremskrivning fra Finansministeriet, der endnu ikke er offentliggjort. Det gør det reelt umuligt at give kvalificeret input til forventningerne.

DI noterer sig desuden, at kvoteprisen fremskrives på baggrund af markedsprisen for CO₂-kvoter i oktober 2022. På kommenteringstidspunktet (31. januar 2023) koster en CO₂-kvote ca. 650 kr./ton CO₂. Det er altså væsentligt over den kvotepris, som ENS anvender som forudsætning for fremskrivningen. DI opfordrer ENS til at anvende en opdateret kvotepris, der i højere grad afspejler det faktiske nuværende prisniveau og forventede fremtidige prisniveau. Efter DI's opfattelse spiller forventningerne om den fremtidige kvoteprisdannelse en stor rolle for virksomhedernes adfærdstilpasning.

8. Om transport

DI anerkender det grundige arbejde, der ligger til grund for fremskrivningen af emissionerne fra transportsektoren, herunder den løbende udvikling på området, der undergår store teknologiske og regulatoriske ændringer. DI har tre bemærkninger, der dækker personbiler, lastbiler og grænsehandel.

I estimering af personbilsalg og -bestand bør der skeles til antallet af køretøjer, der leases. Herunder bør medtages finansieringsomkostninger til fradrag/afdrag på bilkøb samt omkostningsprofilen ved leasingbiler.

I fremskrivningen af lastbilernes emissioner ønsker DI, at der redegøres tydeligt for forudsætningerne bag køb af lastbiler. Herunder effekten af de kilometerbaserede vejafgifter på både kørselsomfang og antagelser om grønnere køretøjer. Derudover ønsker DI, at der ved køb af el-lastbiler desuden tages højde for omkostningerne ved etablering af ladeinfrastruktur, som især udgør en barriere ved køb af de første lastbiler.

Grænsehandel med især diesel er af en væsentlig størrelsesorden, og en flad fremskrivning af denne afspejler ikke nødvendigvis den omfattende regulering, som kan påvirke dette. Det gælder f.eks. forventet øget grænsehandel som følge af øgede tyske afgifter. Derfor opfordrer DI til, at man opdaterer 2016-analysen af grænsehandel og undersøger de effekter, som EU-regulering og national regulering kan have på grænsehandlen.

9. Om manglende sektornotat for Affald

DI finder det kritisabelt, at alt materialet ikke er tilgængeligt ifm. høringen af forudsætningerne. Således er forudsætningsnotatet om Affald ikke tilgængeligt på kommenteringstidspunktet (31. januar 2023). DI ser gerne, at der kommer en speciel frist for kommentering af dette forudsætningsnotat.

10. Om CCS

DI ser frem til, at der kommer en endelig afklaring af 1. udbud, så de konkrete CCS-reduktioner kan indregnes i fremskrivningen. DI er ærgerlige over, at CCS-reduktionerne fra 1. udbud stadig vil indregnes partielt, men vi ser frem til næste fremskrivning, hvor CCS vil indgå mere integreret i systemberegningerne.

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 høje kvoteprisfremskrivning samt danske CO₂-afgift ikke vurderes at have nogen effekt på reduktionerne opnået af de afsatte CCUS-puljer, særligt puljen fra *Klimaaf tale for energi og industri mv. 2020*. Energistyrelsen påpeger selv, at "(...) Det kan dog ikke fuldstændig udelukkes, at omkostningerne forbundet med CCS vil kunne finansieres på eksisterende markedsvilkår". Om ikke andet ønsker DI en følsomhedsberegning.

I arbejdet med *Klimapartnerskabet for Energitung Industri* forventede man en CCS reduktionsomkostning på 550-780 kr./ton CO₂.¹ I forbindelse med udarbejdelsen af *Økonomi og*

*Miljø 2020: Dansk klimapolitik frem mod 2030*² estimerede Ea Energianalyse omkostninger i 2030 for CCS på cementindustri på 495-1161 kr./ton CO₂.³ I begge prisscenarier vil en kvotepris på 701 kr./ton CO₂ i 2030 have betydelig effekt på det påkrævede støtteniveau. Hvis ikke denne effekt bliver direkte integreret i fremskrivningen, så ønsker DI, at Energistyrelsen udarbejder en følsomhedsberegning til at afdække et scenarie, hvor støtten primært går til reduktioner i kvotesektoren.

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*⁴ 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.