

---

## Høring til forudsætning for Klimastatus og -fremskrivning 2022

---

CONCITO takker for muligheden for at kommentere på forudsætningerne til Klimafremskrivning '22. Der er en række punkter, som vi godt vil fremhæve. Vores kommentarer til analyseforudsætninger til Energinet, i det omfang de ikke er imødekommet, er også fortsat gældende. ([Høringsvar til analyseforudsætninger](#))

### Håndtering af frozen policy

CONCITO anbefaler, at man genbesøger de mere grundlæggende vækstforudsætninger, der ligger i fremskrivning. Der er implicit antaget en samfundsmæssig udvikling af for eksempel transportarbejde, som beror på en fortsat udbygning af ikke vedtagen infrastruktur.

Hvis ikke denne og lignende 'business as usual' antagelser udelades, vil KF'22 ikke meningsfuldt kunne tjene det erklærede mål om at kunne bruges til "konsekvensvurdering af nye tiltag".

Desuden bør afgrænsningen "på klima- og energiområdet" udgå, jf. Finansministeriets vejledning om at der skal foretages konsekvensvurdering af *alle* politiske tiltag med større klimamæssig konsekvens; ikke kun klimamæssige tiltag.

Det fremgår ikke altid klart, hvornår politiske aftaler og mål medregnes i frozen policy. For eksempel medregnes målet om at reducere kapaciteten til affaldsforbrænding med 30%, selvom der ikke er besluttet virkemidler og finansiering til dette.

### Anvendelse af brændselspriser

Der regnes ikke på brændselspriser, der er kompatible med Paris-aftalen. De nuværende gaspriser til trods, så kan fremtidssceneriet for fossile brændsler meget vel være et lavprisscenario (se her: [blogindlæg](#)). Virkemidler bliver utilstrækkelige, hvis ikke man anerkender at fossile brændsler bliver billige eller i større omfang anvender følsomheder.

### Håndtering af kvotepriser

Vi vil gerne opfordre til, at man genbesøger beslutningen om ikke at ændre det metodiske grundlag for fremskrivning af CO<sub>2</sub>-kvoteprisen. Den høje kvotepris har betydeligt højere gennemslag på dansk klimapolitik. Der vil derfor være en stor værdi i en mere metodisk gennemarbejdning af forventninger til udvikling i kvotepris. Der som minimum opererer med en række følsomheder.

## Følsomhed for biomasse

Der er på nuværende tidspunkt ikke indregnet følsomheder i forhold til prisen på biomasse. CONCITO vurderer, at den kommende EU regulering af LULUCF-sektoren vil øge værdien af biomasse og føre til stigende priser på afbrænding af biomasse. Dette kan have stor indflydelse på rentabiliteten af bl.a. biomasse-kraftvarme og investeringer i elektrificering af fjernvarmen. Det er derfor positivt, at Energistyrelsen overvejer at inkludere en følsomhed i kommende vurdering af biomassepriser i KF'23.

## Håndtering af omverdens grønne omstilling

Forudsætninger for elforbrug og kapaciteter i udlandet flugter ikke med EU 55 pct. og tysk 65 pct. mål. Det ændrer på afkast i investeringer i fx vind, hvordan tyskerne udbygger.

Danmark er gennem flere elledninger solidt forbundet til det tyske elmarked. Derfor har det stor betydning for det danske energisystem, hvad vores nabo mod syd foretager sig. De højere tyske klimaambitioner åbner for et meget stort marked for grøn strøm fra Danmark. Det vil derfor være attraktivt for Danmark at etablere væsentligt mere vindkraft med eksport for øje og formentlig også at udbygge transmissionskapaciteten, hvis der tages højde for vores omverdens planlagte omstilling end, hvis der ikke gør.

## Håndtering af grænsehandel

Grænsehandel med diesel/benzin tager ikke højde for de stigende tyske afgifter. Danmark vil derfor opleve stigende grænsehandel til dansk "fordel" og dermed højere udledning i 70%-regi, men det er der ikke regnet på.

I mere partielle analyser af for eksempel forhøjelse af brændstofafgifter, der anvendes som grundlag for politiske beslutninger medregnes effekt af grænsehandel. Der giver derfor et inkonsistent billede.

## Kondenseffekt fra luftfart

Ikke-CO<sub>2</sub> effekter i emissionsopgørelsen for international luftfart omfattes ikke. Dets effekt bør nævnes.

## Håndtering af landstrafikmodellen

Landstrafikmodellen er den autoritative baseline for transportsektorens udvikling i fravær af yderligere tiltag. Den er dermed bedste bud på **frozen policy**. Det er derfor uhensigtsmæssigt at man, med uklar motivation og beskrivelser, modificerer Landstrafikmodellens tal.

Herunder følgende passus: "Vækstforudsætninger for trafikarbejdet er genberegnet og opdateret". Det er uklart hvordan, og med hvilket resultat? Det bør beskrives og underbygges klart.

## Effekt af afgifter

Bilag 4C Afsnit 2.1 får det fejlagtigt til at lyde som om, at det ikke betyder noget, at Danmark har lavere afgifter. "I en global kontekst er der dog blot tale om, at brændstoffet tankes på den ene eller den anden side af en grænse – hvilket ikke i sig selv giver hverken en større eller mindre klimapåvirkning." Det er et problematisk og forkert udsagn.

## Specifikt til trafikmodellering

- 1C-BBM: 2.1: Kan der anvendes parametre, som kan modellere udfladning efterhånden, som andel af bilejerskab øges? Samt effekt af urbanisering på bilejerskab?
- 2A: Kun de 'grønne' dele af infrastrukturaftalen medregnes i Tabel 1, selvom de var del af en samlet aftale med samlet set neutral klimamæssig effekt (og negativ, hvis anlægs-CO<sub>2</sub> medregnes). Effekt af samlet pakke bør indgå.