

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

Den 27. januar 2021

Til Energistyrelsen

**Høringssvar vedrørende forudsætninger til Klimafremskrivning 2021**

Klimarådet takker for muligheden for at kommentere ”Forudsætningerne for klimastatus og –fremskrivning 2021”. Vi er meget tilfredse med den mulighed for indsigt i Energistyrelsens modeller, baggrundsantagelser og forudsætningsdata, som høringen giver. Det er tydeligt, at der bliver arbejdet på at sikre transparens, og det er en vigtig aktivitet, da det skaber grundlaget for en god og saglig klimadebat.

Klimarådet har dog på grund af stor travlhed med at færdiggøre årets hovedrapport (februar 2021) ikke haft mulighed for en detaljeret gennemgang og bearbejdning af høringmaterialet inden høringsfristen, men ser frem til yderligere dialog mellem Klimarådets sekretariat og Energistyrelsen 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  
22 68 85 88

## Antagelser for omverdenen

Klimarådet opfordrer til, at forudsætningerne i højere grad kommer til at afspejle de politiske mål for udviklingen på energi- og klimaområdet, som man er blevet enige om i de forskellige lande og i regi af Parisaftalen, samt de målsætninger man arbejder for i EU.

I øjeblikket baseres fremskrivningen på Det Internationale Energi Agenturs Stated Policy Scenario. Dette scenarie er et såkaldt frozen targets scenarie for omverdenen, hvor der kun ses på kortsigtede mål og ikke tages højde for de forskellige landes langsigtede mål om reduktion af udledninger. Stated Policy Scenario har historisk set kraftigt undervurderet udviklingen i blandt andet elproduktion fra vedvarende energi og elektrisk transport, og vil med stor sandsynlighed fortsætte med at gøre dette. Selvom den detaljerede politikudformning i omverdenen udestår, er det en væsentlig overvejelse, om man i højere grad kan skabe sammenhæng mellem antagelser for omverdenen i Energistyrelsens modeller, og den retning det internationale samfund har sat imod reduktion af CO<sub>2</sub>-udledninger. Klimarådet foreslår derfor, at man anvender priser fra Det Internationale Energi Agenturs Sustainable Development Scenario, der er bedre i overensstemmelse med omverdenens langsigtede mål.

Dette scenarie kan eventuelt anvendes fuldt ud fra 2025, hvorved metoden til fastlæggelse af brændselspriser bliver simplere. Ligeledes kan Det Internationale Energi Agenturs skøn også anvendes for olieprisen for at sikre konsistens.

## Kapaciteter i udlandet

Klimarådet opfordrer til, at antagelser om kapacitetsudviklingen i udlandet, ligesom brændselspriser, skal afspejle en fremtid med tiltagende mere ambitiøse konkrete beslutninger, der flugter med omverdenens langsigtede mål.

Klimarådet påpegede i sit høringssvar til *Analyseforudsætninger til Energinet*<sup>1</sup>, at brugen af scenariet National Trends ikke kan betragtes som et bedste bud på fremtiden, da dette scenarie ikke forventes at levere et tilstrækkeligt bidrag fra EU til opfyldelse af Parisaftalen. National Trends lever med sine 40 pct. CO<sub>2</sub> reduktion i 2030 langt fra op til EU's nye 55 pct. mål<sup>2</sup>. Det vil derfor med stor sandsynlighed være en misrepræsentation af udviklingen i omverdenen, hvis National Trends anvendes i *Klimafremskrivning 2021* eller øvrigt arbejde i centraladministrationen og Energinet. Klimarådet foreslår, at der anvendes et af de to øvrige scenarier (Distributed Generation eller Global Ambition), der i højere grad kan anses som et bedste bud på udviklingen i de forskellige lande, set i lyset af Parisaftalen og EU's nye klimamål.

---

<sup>1</sup> <https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Analyser/klimaraadet.pdf>

<sup>2</sup> [https://eepublicdownloads.azureedge.net/tyndp-documents/TYNDP\\_2020\\_Joint\\_Scenario\\_Report\\_ENTSOG\\_ENTSOE\\_200629\\_Final.pdf#page=14](https://eepublicdownloads.azureedge.net/tyndp-documents/TYNDP_2020_Joint_Scenario_Report_ENTSOG_ENTSOE_200629_Final.pdf#page=14)

En for konservativ vurdering af den grønne omstilling i vores nabolande vil føre til en urealistisk modellering af det danske energisystem. Det gælder særligt økonomien i elproducerende anlæg og værdien af udlandsforbindelser.

### Værdien af CO<sub>2</sub> reduktioner

Klimarådet opfordrer til, at CO<sub>2</sub>-kvoteprisen opjusteres, da vi mener, at den nuværende metode til at fastsætte kvoteprisen ikke er retvisende. Den nuværende metode baserer sig på et gennemsnit for kvoteprisen i 2020. Kvoteprisen har dog været opadgående i de sidste par år bl.a. som følge af højere politiske ambitioner i EU, imens den i perioder af 2020 oplevede prisdyk, der kan være relateret til corona. Kvoteprisen udgjorde fx pr. 26. januar 2021 knap 250 kr./ton CO<sub>2</sub><sup>3</sup>.

Klimarådet vurderer, at det giver bedst mening at anvende en så opdateret CO<sub>2</sub> markedspris som muligt, da den indeholder den seneste information i markedet. Det vil samtidig være mere konsistent med de principper, der ligger til grund for fremskrivning af brændselspriser, hvor man anvender forwardpriser på den korte bane. Det er også værd at bemærke, at der er en betydelig lagerbarhed af CO<sub>2</sub>-kvoter, og derfor afspejler den nuværende pris formentlig i højere grad markedets forventninger til fremtiden end kortsigtede udbuds/efterspørgselseffekter. Historiske priser afspejler derimod ikke effekten af de nyeste politiske beslutninger. I forhold til *Klimafremskrivning 2021* gælder desuden, at markederne (inkl. CO<sub>2</sub> kvotemarkedet) i 2020 var præget af corona-pandemien, og et gennemsnit for året derfor ikke udtrykker et rimeligt bud på fremtiden nær så godt som den nyeste kvotepris.

### Inkluder effekter af stigende tyske brændselsafgifter

Klimarådet gør opmærksom på, at effekterne af øget grænsehandel baseret på ændrede tyske afgifter bør inkluderes i *Klimafremskrivning 2021*. Fra d. 1. januar 2021 har den tyske stat indført en CO<sub>2</sub>-afgift på brændsler til transport på 25 euro pr. ton CO<sub>2</sub>, og denne afgift stiger til 55 euro pr. ton CO<sub>2</sub> i 2025. Det svarer til en prisstigning på diesel på knap 60 øre pr. liter (og ca. 53 øre pr. liter benzin) i 2021 inklusiv moms og op mod 1,25 kr. pr. liter diesel i 2025. Det giver, ifølge Skatteministeriet, anledning til øget grænsehandel med diesel på 0,25 mio. ton CO<sub>2</sub> i 2021<sup>4</sup>. Dertil kommer en formodet ændring i grænsehandel med benzin, ligesom den stigende tyske afgift mod 2025 vil øge grænsehandlen yderligere fremover. Begge disse effekter, der vil øge reduktionsbehovet i forhold til opfyldelse af 70-procentsmålet, bør inkluderes i Klimafremskrivningen.

Dette bør også ske af hensyn til konsistens med effektvurderinger af fortrængningskravet i aftalen 'Grøn omstilling af vejtransporten'<sup>5</sup>, hvor det antages at fortrængningskravet giver anledning til dyrere danske brændstoffer og dermed reduceret dansk grænsehandel (netto).

---

<sup>3</sup> <https://www.theice.com/products/197/EUA-Futures/data?marketId=5115278>

<sup>4</sup> <https://www.ft.dk/samling/20191/almdel/sau/spm/404/svar/1667939/2204661/index.htm>

<sup>5</sup> <https://fm.dk/media/18300/aftale-om-groen-omstilling-af-vejtransporten.pdf>

## Opdaterede antagelser på personbilsområdet

Klimarådet vurderer, at det vil være mest hensigtsmæssigt at bruge de seneste historiske tal for bilsalg og anbefaler, at antagelserne vedrørende elbiler opdateres på baggrund af udviklingen i 2020. Såfremt Bilvalgsmodellen bliver baseret på 2019-data (jf. Forudsætningsnotat 5A), vil der være uhensigtsmæssigheder i antagelserne relateret til elbiler. Elbilerne har gennemgået en væsentlig udvikling i 2020 og øget sin andel af det samlede bilsalg betragteligt. Energistyrelsen bør derfor opdatere de forudsætninger, der baserer sig på udviklingen indenfor blandt andet priser, antagelser om rækkevidder og den såkaldte alternative specifikke konstant (ASC-faktoren).

Den alternative specifikke konstant er af afgørende betydning for fremskrivningen af bestanden af elbiler. I Kommissionen for grøn omstilling af personbilers rapport fra september 2020<sup>6</sup> varierede salget af elbiler i grundforløbet mellem 17 og 65 pct. i 2030 alt efter, hvor hurtigt den alternativ specifikke konstant reduceres.

Kommissionens grundforløb byggede på en antagelse om, at der er en væsentlig opfattet ulempe forbundet med elbilerne langt ude i fremtiden. Der er selvfølgelig stor usikkerhed i forhold til, 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. 32.000, mens *Basisfremskrivning 2020* viste et salg på ca. 12.000. Klimarådet foreslår, at Energistyrelsen bruger et forløb for den alternative specifikke konstant, hvor konstanten er konsistent med de nyeste data for faktisk bilsalg. Dette vil medføre en forventet udvikling i elbilsalg, der er tættere på det positive scenarie i Kommissionen for grøn omstilling af personbilers rapport.

## Produktionsmængderne for cement

Klimarådet foreslår, at Energistyrelsen foretager følsomhedsberegninger for produktionsniveauet af grå cement og overvejer at opjustere produktionsmængderne for hvid cement, da vi vurderer, at cementproduktionen i Danmark ikke nødvendigvis stagnerer frem mod 2030. Produktionen af både hvid og grå cement har været støt stigende siden efter finanskrisen. Fremadrettet er der trends, der trækker i begge retninger i forhold til produktionsmængderne. Klimarådet vurderer, at hvid cement, som hovedsageligt eksporteres, højst sandsynligt vil være i vækst, hvorfor denne kan opjusteres. For grå cement er Klimarådet enige i, at det er vanskeligt at forudsige efterspørgslen frem mod 2030. Mere effektivt forbrug af cement i byggebranchen, nye CO<sub>2</sub>-standarder for byggeri, samt skift til andre mindre klimabelastende materialer, vil reducere behovet, mens øget økonomisk aktivitet og udbuddet af flere grønne cementprodukter vil øge behovet.

Det er desuden uklart, hvad der ligger til grund for antagelserne om andelen af klinker i cementproduktion, andelen af alternative brændsler og mængden af cement produceret i Danmark.

---

<sup>6</sup> [https://fm.dk/media/18227/delrapport-1\\_veje-til-en-groen-bilbeskatning\\_kommissionen-for-groen-omstilling-af-personbiler\\_web-a.pdf](https://fm.dk/media/18227/delrapport-1_veje-til-en-groen-bilbeskatning_kommissionen-for-groen-omstilling-af-personbiler_web-a.pdf)