
Høring til forudsætning for Klimastatus og -fremskrivning 2023

CONCITO takker for muligheden for at kommentere på forudsætningerne til Klimafremskrivning '23.

CONCITO har gennemset de forudsætninger, som Energistyrelsen lægger op til at anvende til den næste fremskrivning (KF23). Vi har en række kommentarer. Der er en del pointer, der går igen i forhold til sidste års høring. Vores kommentarer til analyseforudsætninger til Energinet 2023, i det omfang de ikke er imødekommet, er også fortsat gældende. ([Høringsvar til analyseforudsætninger](#))

Tidshorisont for klimafremskrivning

I lyset af regeringens mål om nettonul i 2045, bør Energistyrelsen overveje at forlænge tidshorisont for Klimafremskrivning til netop 2045.

Håndtering af frozen policy

Som tidligere påpeget 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.

Anvendelse af brændselspriser

Der regnes ikke på brændselspriser, der er kompatible med Paris-aftalen. De nuværende gaspriser til trods, så kan fremtidsscenariet for fossile brændsler meget vel være et lavprisscenario. Virkemidler bliver utilstrækkelige, hvis ikke man anerkender, at fossile brændsler bliver billige eller i større omfang anvender følsomheder.

Behov for følsomheder er også gældende for priser på biomasse. Som tidligere nævnt vurderer CONCITO, 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. Vi fik det indtryk i forbindelse med sidste års Klimafremskrivning, at der arbejdes med at indarbejde følsomheder.

Håndtering af kvotepriser

CONCITO anbefaler fortsat, at man som minimum bør arbejde med en række følsomheder i kvoteprisfremskrivningen, evt. med tal fra eksterne analyser eller Europa-Kommissionen. Det kan desuden være u hensigtsmæssigt, at kvoteprisfremskrivningen tager udgangspunkt i den gennemsnitlige markedspris for kvoter for én måned (oktober 2022) pga. de løbende markedsudsving. Det bemærkes også, at kvoteprisen i et nyt kvotehandelssystem for vejtransport, bygninger og små energi- og industri anlæg skal håndteres fremadrettet og ikke vil indgå i KF23.

Følsomhedsberegninger vil kunne give værdifuld information om Energistyrelsens modellers evne til at reflektere aktøradfærd som følge af højere priser på CO₂. Det er uklart i, hvilket omfang modellerne i dag har mulighed for at håndtere højere priser. Følsomhedsberegninger med høje priser kan afsløre dette og danne grundlag for diskussioner om evt. vigtige tilføjelser/opdateringer af Energistyrelsens modeller.

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.

Kondenseffekt fra luftfart

Ikke-CO₂ effekter i emissionsopgørelsen for international luftfart omfattes fortsat ikke. Dets effekt bør nævnes.

Forudsætninger for transport

CONCITO finder det positivt at den nye lastbilvalgsmodel fra Transportministeriet vil blive anvendt, samt at der indarbejdes et mætningspunkt i personbilejerskabet.

CONCITO finder det fortsat uhensigtsmæssigt at LTM/GMM ikke anvendes til fremskrivning af trafikarbejdet for personbiler.

I afsnittene om indenrigsluftfart og -søfart fremgår det at der vil ske en omkostningsstigning pga. CO₂-afgift og/eller iblanding af grønne brændstoffer. Særligt for indenrigsluftfarten på det påregnes at have en efterspørgselseffekt.

I omtalen af aftalen om Grøn Skattereform mener vi, at den i indledningen nuværende formulering om at reformen "vil have en begrænset effekt på brændstofprisen for vejtransporten, da det samlede afgiftsaftryk for fossile brændstoffer vil være uændret", er misvisende. Det er jo ikke givet at den samlede afgift ikke kan blive anbefalet, og politisk besluttet, at stige.

I afsnit 3.4 angives at der anvendes et estimat for hybridbilers el-andel af kørte km. på 50%, på baggrund af en spørgeskemaundersøgelse fra Skatteministeriet. Vi finder det mere retvisende at anvende undersøgelsen lavet af COWI for Vejdirektoratet, som baserer sig på reelle bildata, i stedet for spørgeskemaer.