

---

## Høring til Klimastatus- og fremskrivning 2022

---

CONCITO takker for muligheden for at kommentere på Klimastatus og -fremskrivning 2022. Der er en række punkter, som vi gerne vil fremhæve. [Vores kommentarer til forudsætninger for Klimastatus og -fremskrivning 2022<sup>1</sup>](#), i det omfang de ikke er imødekommet, er også fortsat gældende.

Vi vil gerne bemærke, at med baggrundsnotater, der først kommer et pænt stykke tid efter selve Klimafremskrivningen giver det unødigt presset tid til at kommentere.

### Håndtering af kvotepris

CONCITO anbefaler, at man som minimum bør arbejde med en række følsomheder, evt. med tal fra eksterne analyser eller Europa-Kommissionen. Det er kun blevet endnu mere relevant i lyset af Grøn Skattereform. Det kan også bemærkes, at kvoteprisen i et nyt kvotehandelssystem for vejtransport og bygninger skal håndteres fremadrettet, såfremt forslaget vedtages.

Sådanne følsomhedsberegninger vil også kunne give værdifuld information om Energistyrelsens modellers evne til at reflektere aktøradfærd som følge af højere priser på CO<sub>2</sub>. Det er uklart i hvilket omfang modellerne i dag har mulighed for at håndtere højere priser. Følsomhedsberegninger med meget høje priser kan afsløre dette og danne grundlag for diskussioner om evt. vigtige tilføjelser/opdateringer af Energistyrelsens modeller.

### Transportarbejdet

I høringen af analyseforudsætningerne [anførte CONCITO<sup>2</sup>](#), at det ikke kan siges at være 'frozen policy', når Energistyrelsen i arbejdet med klimafremskrivningen opjusterer den mest realistiske frozen policy-prognose for trafikarbejdet, nemlig den som kommer fra Landstrafikmodellen (LTM). I KF21 blev transportarbejdet fremskrevet med historiske vækstrater. Det betød konkret, at Energistyrelsen opjusterede Landstrafikmodellens fremskrivning, og konkluderede derfor i KF21 at: "Fra 2019-2030 forventes det samlede trafikarbejde for vejtransporten at stige med ca. 21 pct." Det svarer til 1,7% om året.

I KF22 gør man stadig lidt det samme, men læner sig dog mere op ad Infrastrukturaftalen. Det giver mening, da Infrastrukturaftalen går frem til 2035, så det vil være forkert igen at forudsætte mere infrastruktur end hvad der er i Landstrafikmodellen.

I transportsektornotatet nr. 4a står der: "For personbiler fremskrives trafikarbejdet i KF22 med udgangspunkt i bilbestandens størrelse og sammensætning samt tilhørende årskørsler. Dette forløb giver anledning til et trafikarbejde, som ligger lidt over, hvad der forudsættes ifølge LTM og omfatter dermed ligeledes

---

<sup>1</sup> [https://concito.dk/sites/concito.dk/files/media/document/H%C3%B8ringssvar\\_foruds%C3%A6tningtilKF22.pdf](https://concito.dk/sites/concito.dk/files/media/document/H%C3%B8ringssvar_foruds%C3%A6tningtilKF22.pdf)

<sup>2</sup> <https://concito.dk/udgivelser/hoeringssvar-til-forudsætning-klimastatus-fremskrivning-2022>

infrastrukturplanen". I KF22 er fremskrivningen nu derfor: "Det samlede trafikarbejde for hele vejtransporten forventes at stige med ca. 20 pct. fra 2020 til 2035 og omfatter blandt andet effekterne af 'Aftale om infrastrukturplan 2035'." Bemærk at perioden ikke er 11 år, men 15 år. Den årlige vækst er altså nede på 1,2%.

CONCITO finder denne ændring positiv, men undrer sig over at man ikke mere tydeligt forklarer hvorfor fremskrivningen af trafikarbejdet er reduceret fra 1,7% årligt til 1,2% årligt.

## **Produktion af olie, gas og VE**

Vi kunne ønske os en mere detaljeret modellering af raffinaderiernes fremtidige aktiviteter, herunder hvordan den højere CO<sub>2</sub>-kvotepris påvirker udledningerne. Raffinaderiernes udledninger kan blive vigtige for opfyldelsen af både 2025- og 2030-målet, og det er derfor godt, at Energistyrelsen planlægger at videreudvikle håndteringen af raffinaderiernes udledninger. Det vil blive nyttigt, når effekten af en kommende grøn skattereform skal vurderes.

Energistyrelsen antager, at aktiviteten på de danske raffinaderier er uændret frem mod 2035 ud fra argumentet om, at der stadig vil være efterspørgsel på raffinerede olieprodukter i Danmark såvel som internationalt. CONCITO opfordrer Energistyrelsen til at anvende scenarier for forbruget af fossile brændsler der er kompatible med Paris-aftalen, også [jf. CONCITOs høringssvar til forudsætningerne<sup>3</sup>](#).

CONCITO noterer sig, at Energistyrelsen alene forventer en udbygning af elektrolysekapaciteten til 0,25 GW fra 2025 under fravær af nye tiltag. Udviklingen i elektrolysekapaciteten drives primært af det kommende PtX-udbud, hvor der er afsat en pulje på 1,25 mia. kr. I følsomhedsberegningen, hvor IPCEI-projekterne godkendes, forventes en elektrolysekapacitet på 0,65 GW. Med udgangspunkt i KF22 ses det at Energistyrelsen umiddelbart vurderer, at en opfyldelse af målet om 4-6 GW fra Power-to-X-strategien, der ifølge aftalen "så vidt muligt skal ske på markedsvilkår", ikke kan drives af markedet under de nuværende rammevilkår. Der er behov for, at det afklares, hvad der udestår for at realisere målet.

Det er bemærkelsesværdigt, at en stor andel af biogassen anvendes til elproduktion frem til 2032. Der burde være markant bedre økonomi i opgradering.

CONCITO vil opfordre til, at udledninger fra biogaslækage allokeres til sektoren "produktion af VE-brændstoffer", i stedet for affaldssektoren, hvor den ligger nu, da disse udledninger er relateret til produktionen af biogas og skal håndteres derefter.

## **El og fjernvarme**

CONCITO noterer sig, at fremskrivningen tilsiger, at der forbruges 84 PJ biomasse i 2030 til elproduktion og fjernvarme i 2030. Vi opfordrer Energistyrelsen til at opgøre merudledningen fra afbrænding af biomasse. Ea Energianalyse har estimeret denne til i gennemsnit 35 kg CO<sub>2</sub> pr. GJ træbiomasse og 15 kg CO<sub>2</sub> pr. GJ halm.

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-

---

<sup>3</sup> [https://concito.dk/sites/concito.dk/files/media/document/H%C3%B8ringssvar\\_foruds%C3%A6tningtilKF22.pdf](https://concito.dk/sites/concito.dk/files/media/document/H%C3%B8ringssvar_foruds%C3%A6tningtilKF22.pdf)

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.

Energilagring nævnes ikke i KF22. [IEA forventer<sup>4</sup>](#), at energilagring i form af øget batterikapacitet bliver en vigtig teknologi i deres nettonul-scenarie og i Tyskland installeres vindmølle- og solcelleparker med indbygget lagringskapacitet. CONCITO opfordrer Energistyrelsen til at undersøge nærmere, hvilken rolle energilagring kan forventes at spille i energisystemet i fremtiden. I lyset af netbegrænsninger for tilslutning af VE-anlæg og en i fremtiden mere presset effektbalance kan det forventes at blive en vigtig teknologi.

### **Fremstilling og bygge-anlæg**

Det ville være nyttigt, hvis Energistyrelsen også opgjorde brændselsforbruget til lav- og mellemtemperaturprocesser i industrien, både historisk og fremskrivning, som det gøres i figur 11 i sektornotat 6A for højtemperaturprocesser i cementproduktion. Det ville også være interessant at se opgørelsen for rumvarme, intern transport og andre højtemperaturprocesser.

CONCITO noterer sig, at der fortsat er et betydeligt potentiale for gasbesparelser i industrien. I figurerne med udledninger maskeres dette dog af at de stigende mængder bionaturgassen stort set eliminerer de gasrelaterede udledninger. Idet ændringer i gasforbruget alene vil påvirke mængden af fossil gas på marginalen opfordrer vi til at figur 6A.6 anvendes i kommunikationen af resultaterne. Af denne figur fremgår det tydeligt, at omstillingen i industrien er begrænset og der fortsat er stort potentiale for at reducere gasforbruget.

### **Serviceerhverv**

Det er nyttigt, at udledningen af F-gasser for serviceerhverv opgøres.

### **Energi**

Det vil være en fordel hvis resultaterne fra KF22, eksempelvis arket National Energibalance, kan deles i et databaseformat, der muliggør, at man nemt kan lave analyser med fx pivot-tabeller.

Vi anbefaler at petrokoks flyttes fra at opgøres som olie og i stedet aggregeres under kategorien Kul & Koks. Udover at det giver bedre mening ift. navnet, så har brændslet også omtrent samme udledning som kul.

Energistyrelsen kan overveje at angive gasreduktionspotentialet i hver enkelt sektor klarere ved at opgøre det samlede gasforbrug på tværs af sektorer. Idet ændringer i gasforbruget alene vil påvirke mængden af fossil gas, kan det hjælpe til at skabe klarhed over hvor der er mulighed for at reducere forbruget.

### **Håndtering af grænsehandel**

CONCITO vil gerne kvittere for den udførlige beskrivelse af overvejelserne omkring grænsehandel i [sektornotat 4b](#).

Vi mener dog, det er problematisk at Energistyrelsen vælger at holde grænsehandlen konstant på ca. 10 PJ i hele fremskrivningsperioden, når det vides, at de tyske afgiftssatser vil stige i de kommende år, mens de danske ligger fast med frozen policy.

---

<sup>4</sup> <https://www.iea.org/reports/energy-storage>

Valget er problematisk af to årsager. Dels undervurderer Energistyrelsen formentlig reduktionsmankoen for 2025 og 2030, da grænsehandlen pga. et større afgiftsspænd vil blive større end antaget. Dels bliver det vanskeligt at anvende KF22 som baseline for fremtidige vurderinger af grænsehandels-effekten ved ændringer i danske afgifter på transportbrændsler. Hvis man ikke har indregnet en højere grænsehandel pga. et større afgiftsspænd mellem Danmark og Tyskland, så kan man heller ikke få mindre grænsehandel ved at reducere spændet gennem en forhøjelse af den danske afgift.

Energistyrelsen citerer Skatteministeriet for at de højere tyske satser på ca. 50 øre/liter giver anledning til 0,3 mio. tons CO<sub>2</sub>. Den tyske afgift vil med nuværende beslutninger stige frem mod 2025, således at spændet øges med yderligere ca. 65 øre/liter. Hvis effekten er proportional, betyder det, at mankoen undervurderes med 0,4 mio. tons.