



Dansk Industri

Den 6. juni 2023

Hørings svar til Energistyrelsen

Høring af Klimastatus og -Fremskrivning 2023

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

[9A Sektornotat Affaldsforbrænding var ikke tilgængeligt på tidspunktet for kommentering]

1. Kommentarer til usikkerheder og følsomhedsanalyser

DI anser Energistyrelsens fokus på usikkerheder og følsomhedsberegninger i materialet som værende positivt særligt i lyset af invasionen af Ukraine og Covid-pandemien, som kun har øget usikkerheden. DI mener ligesom Energistyrelsen, at en fremskrivning er et godt redskab, men man skal passe på, at der ikke sættes to streger under resultaterne i fremskrivningen. Danmark skal fortsat finde klimaforbedrende løsninger, særligt hvis dele af den vedtagne politik ikke medfører de reduktioner, der forventes.

2. Kommentarer til kvoteprisen

DI bakker op om den opjustering af forventningen til EU's CO₂-kvotepris, der indgår i KF23, idet Energistyrelsens forventning dermed benytter det mest opdaterede data for den europæiske kvotepris. Fremskrivningen afspejler dermed i højere grad det faktiske nuværende prisniveau.

3. Kommentarer til CCUS

Energistyrelsen vurderer ikke, at kvoteprisen og den danske CO₂-afgift har indflydelse på de allerede vedtagne CCUS-udbud. Derudover forventer Energistyrelsen, at reduktionerne opnået vi NECCS-puljen vil stoppe efter støtteophør.

DI ser frem til, at CCS-reduktionerne fra 1. udbud indregnes med den faktiske effekt. Desuden ser DI frem til næste fremskrivning, hvor CCUS vil indgå mere integreret i systemberegningerne.

DI anerkender udfordringerne ved at indregne CCUS 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 Klimaaftale for energi og industri mv. 2020. I forudsætningsmaterialet påpeger Energistyrelsen selv, at "(...) *Det [ikke kan] 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. I forbindelse med udarbejdelsen af *Økonomi og Miljø 2020: Dansk klimapolitik frem mod 2030* estimerede Ea Energianalyse omkostninger i 2030 for CCS på cementindustri til 495-1161 kr./ton CO₂. I begge prisscenarier vil en kvotepris på 850 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 er urealistisk. DI vurderer, at Danmark har et potentiale for at blive en EU-Hub for CCS og mulighed for at fange 10,5 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.

4. Kommentarer til biogas

DI er enig med Energistyrelsen i, at biogas vil kunne dække hele efterspørgslen efter ledningsgas i eller umiddelbart før 2030. DI mener i den forbindelse, at det bør overvejes, om der i et scenarie med 100 pct. grøn biogas i gasnettet fortsat er grundlag for at CO₂-afgift pålægge ledningsført biogas.

DI mener desuden, at det er en mangelfuld antagelse, at der ikke er en effekt af øget efterspørgsel efter biogas på produktionen. Dermed giver de stigende certifikatpriser ikke øget incitament til biogasproduktion. Den stigende internationale efterspørgsel på oprindelsescertifikater har bidraget til et opadgående pres på prisen for certificeret biogas, som successivt har bidraget til at gøre biogasproduktion mere favorabel. Dernæst tyder den betragtelige danske eksport af biogascertifikater til særligt Sverige og Tyskland på, at der i lande, hvor certificeret bionaturgas giver mulighed for fradrag i CO₂-afgiftsbetalingen, er en øget efterspørgsel efter biogascertifikater, som er med til at holde prisen på certifikaterne oppe.

5. Kommentarer til transportsektoren

Ift. nybilsalget af personbiler lægges der i KF23 til grund, at det europæiske forbud mod salg af fossile person- og varebiler fra 2035 ikke vil have nævneværdig effekt på personbilsalget i årene frem mod 2035. Det mener DI er en meget konservativ antagelse, som næppe giver et retvisende billede af fordelingen af nybilsalget. Det skyldes dels, at forbudet må forventes at have en negativ indvirkning på producenters incitament til at lancere nye benzin- og dieseldrevne bilmodeller i årene inden 2035, og dels at der hos forbrugerne vil være en tilbageholdenhed med at købe dieselbiler i f.eks. 2034, når bilen året efter vil udgå af produktion. Det fremstår på den baggrund urealistisk at antage, at forbuddet mod benzin- og dieselbiler reelt først vil have effekt i det år, det træder i kraft.

Ift. effekten af den aftalte km.-baserede afgift på lastbiler er DI enig med Energistyrelsen (og Skatteministeriet) i, at afgiften primært vil påvirke den ekstensive margin, og at stort set hele CO₂-effekten ved forslaget derfor kan henføres til, at lastbilerne generelt vil køre *mindre* og ikke nødvendigvis *grønnere*.

Ift. brugen af VE-brændstoffer i transporten mener DI, at det er for pesimistisk at antage, at den grønne skattereform slet ikke vil have nogen effekt på salgsfordelingen af hhv. konventionelle og biobaserede motorbrændstoffer. Selvom afgiften ikke ændrer på afgiften på de standardiserede versioner af benzin og diesel (hhv. E10 og B7), så medfører den forhøjede CO₂-afgift og tilsvarende lavere energiafgift på brændstofferne, at der sker en mærkbar reduktion i afgiften på brændstoffer med større iblanding af biobrændstof - herunder ikke mindst HVO og B25-diesel. Givet at der – trods de høje indkøbspriser - i dag er et ikke uanseligt forbrug af begge brændstoffer, virker det for pessimistisk at antage, at der slet ikke vil være en effekt ved at omlægge beskatningen af motorbrændstof i HVO's favør.

I forlængelse heraf noterer DI sig, at Energistyrelsen ikke ser noget potentiale for øget iblanding af VE-brændstoffer i idenrigsluftfarten eller indenrigssørfarten med henvisning til, at

det ikke ”*vurderes driftsøkonomisk rentabelt uden yderligere regulering*”. Dette understreger for DI blot behovet for at forløse det potentiale, der ligger i brugen af biobrændstoffer, sådan som det f.eks. illustreres i Klimarådets statusrapport fra 2022. Det kunne f.eks. ske ved at afgiftsfritage biobrændstof så meget som det er muligt indenfor EU’s energibeskatningsdirektiv, så der gives maksimal skattepolitisk tilskyndelse til at bruge biobrændstof.

Energistyrelsen fremskriver igen i år grænsehandlen fladt. 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-data af grænsehandel og undersøger de effekter, som EU-regulering og national regulering kan have på grænsehandlen.

6. Kommentar til energieffektivisering

DI opfordrer Energistyrelsen til at passe på med at begrænse begrebet energieffektivisering til energibesparende tiltag. Energieffektivisering indebærer naturligvis energibesparende tiltag, men omhandler også fleksibelt energiforbrug (brug energien på de rigtige tidspunkter og når den er billigst), elektrificering, der hvor det er muligt og giver mening, samt sektorintegration (f.eks. udnyttelse af overskudsvarme).

7. Kommentar til slagtesvin og produktion af smågrise

I KF23 forudsætter Energistyrelsen færre slagtesvin og produktion af smågrise end i KF22. Strukturudviklingen har også vist, at dette er en trend. Imidlertid er der aktuelt sket en lukning af et slagteri i Nordjylland som følge af nedgang i råvaregrundlaget, idet flere smågrise eksporteres.

DI finder, at det i lyset af den aktuelle udvikling på slagteriområdet er et åbent spørgsmål, om KF23 reelt overvurderer antallet af slagtesvin frem mod 2025 og 2030. Der er en reel sandsynlighed for, at de slagtninger ikke kommer igen, når først slagteriet er lukket. Det bør derfor overvejes, om forudsætningerne omkring denne udvikling bør justeres og effekterne genberegnes i en tilpasset version af KF23.