

Den 24. januar 2024

## Hørings svar fra Dansk Industri

### Høring om forudsætningerne for klimastatus og - fremskrivning 2024

*DI takker for muligheden for at kommentere på forudsætningsmaterialet for klimastatus og -fremskrivning 2024. Materialet er struktureret og giver en god fremstilling af de forskellige forudsætninger. Vi takker ligeledes for høringsmødet, som var med til at give et godt overblik.*

#### **Kommentarer til principper og politikker (2)**

På side 7 beskriver ministeriet, at der ikke antages en fastfrysning af udviklingen i klimapolitikken i udlandet, ud over EU. Ministeriet bedes redegøre for, hvordan det indregnes.

På side 11 beskrives det, at *Aftale om kilometerbaseret vejafgift på lastbiler* medregnes med udgangspunkt i en justeret version af den oprindelige aftale. DI stiller sig i den forbindelse undrende overfor, at der ikke tages udgangspunkt i lovbemærkningerne til L 74 af 13. juni 2023, da der i denne også skete ændringer ift. den opdaterede aftale.

På side 18 skelnes der i mellem hhv. 'tilfældige udsving' og 'ekstraordinært tilfældige udsving'. Det bør i høringsmaterialet afgrænses hvad den indholdsmæssige forskel mellem disse to begreber er.

#### **Kommentarer til priser og vækst (3)**

I de makroøkonomiske vækstantagelser, der indgår i KF24 synes der at være en mindre afvigelse ift. de vækstantagelser, der fremgår i Finansministeriets skøn i *Grundlag for udgiftslofter 2027* fra august 2023. Afvigelserne forekommer kun på anden decimal og er derfor minimale, men der bør ikke desto mindre

redegøres for forskellen på hhv. forudsætningerne i KF24 og de vækstske, der ligger i Finansministeriets 2030-planforløb. På side 5 beskrives det, at ”udviklingen i brændsels- og CO<sub>2</sub>-kvotepris mv.” indgår i forventningen til indvinding af olie og gas i Nordsøen, *i det omfang disse er afspejlet i rettighedshavernes prognoser*. Det er imidlertid ikke klart, hvilken grad af afspejling i prognoserne, der lægges til grund i KF24, hvilket det kunne være relevant at opklare.

Fsva. den forventede produktion af biogas skriver ministeriet at produktionsmængden af biogas særligt vil afhænge af ”den forventede pris på naturgas *inkl. kvoteomkostninger og afgifter*”. Det er i den sammenhæng værd at bemærke, at prisen på biogas i vidt omfang er betinget af prisen på oprindelsescertifikater, og det derfor ville være mere retvisende at medregne råvareprisen på naturgas inkl. afgifter og *udgifter til oprindelsescertifikater*. Det skal ikke mindst ses i lyset af, at prisen på oprindelsescertifikater længe har ligget over niveauet for den europæiske CO<sub>2</sub>-kvotepris, fordi der bl.a. i Sverige har været stor betalingsvillighed ift. købet af (danske) oprindelsesgarantier, idet man med oprindelsesgarantierne kan opnå afgiftsfritagelse i den svenske CO<sub>2</sub>-afgift, der ligger pænt over niveauet for den europæiske CO<sub>2</sub>-kvotepris.

Idet prisen på oprindelsesgarantier derfor generelt har ligget over prisen på kvoteomkostninger, vil det alt andet lige lede til en undervurdering af biogasproduktionen hvis markedsprisen bliver tolket som råvareprisen inkl. afgifter og *kvoteomkostninger* snarere end råvareprisen inkl. afgifter og *omkostninger til oprindelsesgarantier*.

I forbindelse med prissignalet for biogas, efterspørger DI, at der i KF24 tages mere eksplicit stilling til den potentielle CO<sub>2</sub>-afgiftsfritagelse af biogas, der er beskrevet i *Aftale om grøn skattereform for Industri mv.* DI antager, at de midler, som der er afsat til en afgiftsfritagelse af biogas, ikke medregnes ift. prissignalet for biogas, men det bør alligevel adresseres eksplicit i teksten.

## **Kommentarer til transport (4)**

Sektorforudsætningsnotatet for transport opdeler vejtransportens køretøjer i personbiler, varebiler, lastbiler, busser, motorcykler og grænsehandel. Idet udkast til nye EU-krav til CO<sub>2</sub>-udledning fra nye tunge køretøjer, som er til afstemning i løbet af foråret 2024, opdeler busser i henholdsvis bybusser og turistbusser/ turbusser, og det er sandsynligt, at EU's CO<sub>2</sub>-krav vil være forskellige mellem disse to bustyper, foreslår DI, at Energistyrelsen fremad også opdeler busserne i disse to typer.

Ifølge forudsætningsnotatet for transport øges ligevægtsbestanden for personbiler med faldende priser på køb af bil og med faldende omkostninger ved bilejerskab. Her til bør samtidig overvejes, hvordan prisudviklingen og tilgængeligheden af substitutydelser som kollektiv trafik påvirker tilvalget af bilen. De seneste år, forstærket af coronatiden, har Danmark oplevet flere husholdninger med flere biler i husstanden. Mange af førerne i disse ekstra biler i husstandene kommer fra tidligere at have kørt i kollektiv trafik.

CAPEX-beregningen i bilbestandsmodellen antager, at prisen på nye og brugte biler er proportionale. Idet brugtbilmarkedet har oplevet markante ændringer de senere år, anbefaler DI, at Energistyrelsen overvejer, om de seneste års historiske prisudvikling for henholdsvis nye og brugte biler giver anledning til at bryde med denne proportionalitet mellem nye og brugte biler. Alene i 2023 faldt brugtbilpriserne ca. 12 pct., imens prisen på nye biler faldt ca. to pct.<sup>1</sup>

Bilbestandsmodellen inkluderer historisk data for brugtimporterede biler. De mange tilskudsordninger til elbiler på tværs af Europa giver alt andet lige et højere antal brugtimporterede elbiler til Danmark, hvilket – ud over at løfte antallet af elbiler i bestanden – giver et unaturligt højt antal brugtimporterede biler. Denne udvikling forventer DI vil fortsætte i 2024 og delvist i 2025 indtil tilskudsordningerne forventes enten helt at blive droppet eller blive justeret nedad i anden halvdel af 2020'erne. Herfra forventer DI alt andet lige, at udviklingen i antallet af brugtimporterede biler vil bremse en anelse op.

Forudsætningsnotatet analyserer segmenterne Mikro, Lille, Mellem, Stor, Premium og Luksus/Sport. Idet SUV-segmentet er det største i nybilsalget og det andet største i personbilbestanden burde dette segment inkluderes som et af de nævnte segmenter. Energistyrelsen kan overveje til gengæld at kombinere segmenterne Premium og Luksus/Sport.

Forudsætningerne bag anskaffelsespriserne ved køb af el- og pluginhybridbiler baserer sig grundlæggende på den såkaldte 'Bilkommissions' (Eldrup-kommissionens) forløb for prisudviklingen på blandt andet elbiler. Den relativt lange inflationsperiode har blandt andet medført højere priser på råmaterialer til elbilernes batterier. Efterfølgende er råmaterialepriserne faldet igen – nogle af dem til samme niveau som før inflationsperioden – men den faktiske prisudvikling siden 2020 har derfor ikke fulgt den forventede prisudvikling fra Bilkommissionen. Derfor mener DI, at Energistyrelsen bør overveje at genbesøge Bilkommissionens fremskrivninger for prisudviklingen på elbiler, der ikke er faldet som forudsat.

---

<sup>1</sup> [Se DI Bilbranchens seneste branche- og konjunkturanalyse, Tendens, januar 2024, side 12.](#)

I anvendelsesomkostningen pr. kilometer tillægges også en kilometerbaseret omkostning forbundet med vedligehold/slitage. Her er det lagt til grund, ”at udgiften for en elbil udgør 0,25 kr./km, svarende til halvdelen af udgiften for en konventionel bil (som er fastsat til 0,5 kr./km, på linje med Transportøkonomiske enhedspriser). DI mener, at elbilernes ’vedligeholdelses- og slitageomkostninger’ er sat for lavt i forhold til, hvad bilbranchen oplever. Niveaueet bør i stedet være i omegnen 25-30 pct. under benzinbiler, hvilket kan bakkes op af seneste analyser fra FDM.

### **Kommentarer til produktion af olie, gas og VE-brændstoffer (6)**

Vi ser desværre ikke mulighed for at nå den prognosticerede biogasproduktion, da der må forventes begrænset succes med de kommende biogasudbud.

Som det fremgår af KF2024, så planlægges et større udbud på biogas. Udbudsbetingelserne er pt. i høring og udbuddet planlægges nu afholdt uden udstedelse af oprindelsesgarantier til biogasproducenterne, og denne begrænsning i producenteres indtægtsmuligheder kan ikke kompenseres gennem et højere tilskud end det tilskudsloft og budget for udbuddet, der er aftalt med aftalepartierne. Yderligere forventes en fordyrelse af biogasproduktionen som følge af betydelige indfødningsstariffer, der er indeholdt i en ny tarifmodel for Evida, der pt. er i høring.

DI forventer derfor ingen eller kun få bud i de kommende udbud med mindre betingelserne ændres.

### **Kommentarer til el og fjernvarme (7)**

På elområdet, kapitel 4 Danske interkonnektorer, henleder vi opmærksomheden på klimafremskrivningernes sammenhæng med Energinets langsigtede udviklingsplan (LUP'en). Vi kan ikke umiddelbart finde en henvisning, men vi antager, at der en sammenhæng.

I den forbindelse må vi understrege vigtigheden af udlandsforbindelser og Storebæltsforbindelsen, såkaldte interkonnektorer. Det er vores forståelse, at Energinet løbende overvåger markeder og prognoser og ud fra dette tager initiativ til at foreslå nye interkonnektorer eller øget kapacitet i interkonnektorer. Det er forhold, som kan gøre danske vindparker mere rentable, og interkonnektorerne kan være selvfinansierende, da Energinet modtager flaskehalsindtægter fra markedet. Umiddelbart er det vores forståelse, at ”frozen policy” betyder, at Energinet løbende optimerer interkonnektorer, som ethvert anden kabel i deres system.

I kapitel 5, Havvind, noteres det, at forudsætningerne for udbudsparker og energiøer i grundforløbet KF24 er blevet justeret. Det anføres, at justeringen skyldes af metoden om rentable anlæg medregnes.

DI vil gerne påpege, at det ville fremme forståelsen af metoden yderligere, hvis det mere eksplicit var fremstillet, hvorledes rentable anlæg medregnes. Der savnes en grundigere gennemgang af ændringen, der også danner grundlag for, og er en forklaring af, de resultater, som fremkommer af KF24.

For åben-dør projektet Aflandshage vindmøllepark er der ligeledes anvendt den samme gennemsnitsbetragtning og sandsynlighed, der er lagt ned over de øvrige åben-dør projekter.

DI finder det bekymrende, at Aflandshage vindmøllepark til trods for den fremskredne karakter af projektet ikke tillægges større sandsynlighed for en egentlig realisering end de øvrige "gennemsnitlige" åben dør-projekter.

For de kommende udbud noteres det, at "det under betydelig usikkerhed at ikke alle havvindsprojekter er rentable i frozen policy forløb". Og dermed også at Hesselø og Kriegers Flak II på samme baggrund vurderes ikke rentable og derfor ikke er indregnet.

DI stiller sig undrende, idet der for nærværende pågår en markedsdialog om udbud af de 6 GW inklusiv de to nævnte projekter. I markedsdialogen ønskes så mange bydere som muligt, underforstået, at det må være attraktivt at byde på de udbudte havvindmølleparker. Denne forventning om, at det er attraktivt at byde, udfordres, når det således fremgår af KF24, at KEFM ikke selv forventer, at de to projekter er rentable i frozen policy.

I kapitel 6, Landvind, noteres særligt den partielle udbygning og testmøller i perioden 2024-2030, som fremgår af tabellerne 6.6, 6.7 og 6.9. Samlet er udbygningen ca. 1200 MW, hvilket langt fra afspejler målsætningen i Klimaaftale om grøn strøm og varme, 25. juni 2022, hvor ambitionen er en fordobling af landvindkapaciteten frem mod 2030.

Der redegøres ligeledes for, at aftalen om energiparker ikke indgår i KF24. Effekten af energiparker vil tidligst indgå i KF25.

Det skal dertil bemærkes, at for de nuværende 32 potentielle energiparker der er screenet, udgør landvind kun ca. 16 pct af den forventede installerede effekt svarende til 1.271 MW.

Samlet set bemærker DI, at den samlede udbygning med landvind forekommer særdeles beskeden og langt fra at opfylde de politiske målsætninger om udbygning med vind på land til trods for, at det samfundsøkonomisk er det billigste. Den særdeles beskeden udbygning reflekteres ligeledes i figur 6.3 med knap 5 GW installeret effekt i ultimo 2023 til knap 6 GW i 2030.

I kapitel 7, Solceller, bemærkes, at der i KF23 regnes med 19.700 MW i 2035, men i KF24 er kapaciteten øget til 27.500 MW. Det forklares med øget forventet udbygning med markanlæg og taganlæg, suppleret med en kobling til øgede forventninger om udbygning af PtX.

DI bemærker, at en så markant ændring på knap 40 pct. fra KF23 til KF24 er påfaldende på blot et år mellem de to fremskrivinger. Det ville være på sin plads, om det kunne yderligere substantieres i KF24, hvorledes en så markant ændring er fremkommet.

### **Kommentarer til CCS (11)**

DI ser positivt på, at der udvikles en ny model til skøn for effekten af tilskud til CCS. Det fremgår, at en nærmere beskrivelse af modellen vil blive offentliggjort i forbindelse med offentliggørelsen af dokumentationen for modellen. DI anmoder om, at KEFM offentliggør en forventet dato for offentliggørelsen og anmoder videre om, at der i den forbindelse gennemføres en tilsvarende høringsproces.

Videre opfordrer DI til, at den høje kvoteprisfremskrivning og danske CO<sub>2</sub>-afgifter retvisende inddrages i vurderingen af effekten af CCS-puljen.