

Hørings svar til Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet

Høring af Klimastatus og -Fremskrivning 2024

DI takker for muligheden for at kommentere på Klimastatus og -fremskrivning 2024. Materialet giver en god fremstilling af status på at nå Danmarks klimamål. Høringsmødet var ligeledes med til at styrke dette overblik.

1. Kommentarer til det samlede billede

DI er glade for endnu en god udgave af rapporten, hvor særligt det nye fokus på at fremhæve, hvad der er årsag til ændringen af de samlede udledninger ift. sidste år, modtages positivt. DI savner dog et samlet overblik over udledningerne, hvor der benyttes samme kategorier som tidligere år. Den nye figur, figur 1.3, er nemmere at aflæse, men man skal nu ned i sektornotaterne for at skille grupperingerne ad. Derudover vil DI gerne rose for en fortsat transparent opgørelse af status for den danske klimaindsats. Det er afgørende, at vi har et fælles grundlag at drøfte ud fra, og her er klimastatus- og fremskrivning nøglen.

2. Kommentarer til usikkerheder og følsomhedsanalyser

DI anerkender, at enhver form for fremskrivning vil være behæftet med usikkerhed, særligt når der fremskrives længere ud i fremtiden. Det vil dog være gavnligt for den langsigtede klimapolitik at kunne fremskrive længere end 2035. Det bliver også relevant ift. EU's 2040-mål og målet om klimaneutralitet.

Grundet de usikkerheder, som ministeriet selv fremhæver, skal man 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. Ændringerne fra KF23 til KF24 viser, at ny data og viden kan skubbe til mankoen.

3. Kommentarer til el og fjernvarme

DI bemærker, at det antages, at der udbygges med 4 GW havvind frem mod 2030. Hvis de 4 GW ikke realiseres, men det igangværende udbud resulterer i 0 GW, vil det medføre at Danmark fra 2030 vil blive nettoimportør af el. Givet et fastholdt elforbrug vil det øge elprisen. Det kan styrke rentabiliteten i

landvind- og solcelleprojekter, men kan samtidig også medføre reduceret elektrificering i andre sektorer og en betydelig udfordring for ambitionerne om en dansk PtX-industri.

Givet at KF24 understreger, at den danske elproduktion forventes at være CO₂-neutral i 2028 vil DI opfordre til, at behovet for en lempelse af den danske elafgift genbesøges. Det skal ikke mindst ses i lyset af at Danmark – til trods for sin CO₂-neutrale elproduktion – fortsat har den højeste elafgift i EU, som isoleret modvirker den elektrificering af samfundet, der kan være med til at sikre opnåelse af Danmarks reduktionsmål i 2030. I den forbindelse vil DI også foreslå, at der sker en sanering af elafgifterne, så alle dele af erhvervslivet er omfattet af afgiftssatsen for proces-el på 0,4 øre/kWh.

4. Kommentarer til transportsektoren

DI foreslår, at transportmidlerne opdeles lidt anderledes af hensyn til modellering af emissioner og effekter. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet bør opdele kategorien busser i hhv. bybusser og turistbusser/turbusser. DI's anbefaling tager udgangspunkt i, at de netop vedtagne og skærpede EU-krav til CO₂-udledning fra nye tunge køretøjer opdeler kategorien i de to bustyper. Derudover analyserer sektornotatet segmenterne Mikro, Lille, Mellem, Stor, Premium og Luksus/Sport, men ikke SUV-segmentet, som ellers er det største i nybilsalget og det andet største i personbilsbestanden, og derfor bør inkluderes. Det kan overvejes til gengæld at kombinere segmenterne Premium og Luksus/Sport.

DI anbefaler, at Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet i modellering af personbiler undersøger en række generelle trends på bilmarkedet. Ifølge sektornotatet for transport øges ligevægtsbestanden for personbiler med faldende priser på køb af bil og med faldende omkostninger ved bilejerskab. Her til bør overvejes, hvordan prisudviklingen og tilgængeligheden af substitutydelser som kollektiv trafik påvirker tilvalget af bilen. Derudover idet brugtbilmarkedet har oplevet markante ændringer de senere år, anbefaler DI, at Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet overvejer, om de seneste års historiske prisudvikling for henholdsvis nye og brugte biler giver anledning til at bryde med proportionaliteten mellem nye og brugte biler, som CAPEX-beregningen antager. Alene i 2023 faldt brugtbilpriserne ca. 12 pct., imens prisen på nye biler faldt ca. to pct.¹

Derudover foreslår DI et særligt fokus på elbiler, hvor modelleringen i højere grad bør afspejle udviklingen. Den faktiske prisudvikling siden 2020 har bl.a. grundet svingende inflation ikke fulgt den forventede prisudvikling fra Bilkommissionen, som KF24 anvender. Derfor mener DI, at ministeriet bør overveje at genbesøge Bilkommissionens fremskrivninger for

¹ [Nyt Tendens: Fortsætter elbilfesten? - DI Bilbranchen - DI \(danskindustri.dk\)](#)

prisudviklingen på elbiler, der ikke er faldet som forudsat. Yderligere mener DI, at elbilernes 'vedligeholdelses- og slitageomkostninger' er sat for lavt i forhold til, hvad bilbranchen oplever. Niveauet bør være i omegnen 25-30 pct. under benzinbiler og ikke 50 pct. under benzinbiler, som KF24 antager, hvilket kan bakkes op af seneste analyser fra FDM.

De mange tilskudsordninger til elbiler på tværs af Europa giver alt andet lige et højere antal brugtimporterede elbiler til Danmark. 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. DI finder det yderligere påfaldende, at det europæiske forbud for fossile person- og varebiler fra 2035 først antages at have en effekt i det år, forbuddet træder i kraft. Eftersom at bilproducenterne planlægger deres produktion mange år i forvejen, opfordrer DI til at der indbygges en mere blid udfasning af salget i KF24.

Fsva. den aftalte forhøjelse af dieselaafgiften på 50 øre/l ekskl. er det vigtigt at huske, at forhøjelsen isoleret påvirker en række andre transportpolitiske tiltag, da forhøjelsen også rammer biodiesel som f.eks. det 100 biogene brændstof HVO. At afgiften har nogenlunde samme gennemslag for diesel og HVO medfører derfor indirekte, at tilskyndelsen til at skifte til grønnere brændstoffer mindskes, hvilket vil påvirke udledningerne for diesel-drevne person-, vare- og lastbiler. DI havde på den baggrund ønsket, at de samlede afgifter på HVO som minimum var blevet holdt i ro, og vil under alle omstændigheder opfordre til, at effekten af afgiftsforhøjelsen i KF25 indregnes med afledte effekter og det gennemslag det har for transportsektoren generelt. Yderligere ser DI gerne, at effekten fra de enkelte år gøres tilgængelige.

5. Kommentarer til produktion af olie, gas og VE-brændstoffer

DI ser desværre ikke mulighed for at nå den prognosticerede biogasproduktion, da der må forventes begrænset succes med de kommende og meget forsinkede biogasudbud. Som det fremgår af KF24, planlægges der et større udbud på biogas, der efter den politiske aftaleindgåelse er ændret, så oprindelsesgarantier ikke vil blive udstedt til biogasproducenterne. De mistede indtægter fra salg af oprindelsesgarantier forringer økonomien så meget, at der ikke kan forventes bud i de kommende udbud.

Yderligere forventes en fordyrelse af biogasproduktionen som følge af betydelige producentstariffer, der er indeholdt i en ny tarifmodel for Evida, der planlægges at træde i kraft den 1. januar 2025. Den prognosticerede biogasproduktion kan kun opnås ved tilretning af udbuddet og Evidas producenttariffer

og/eller indførelse af andre politikker, som kan fremme overgangen fra naturgas til biogas.

DI vil opfordre til, at man giver mulighed for at afgiftsfritage certificeret ledningsført biogas, da det alt andet lige vil stimulere efterspørgslen efter ledningsført biogas og er helt afgørende for, at industri, der har brug for høje temperaturer, kan foretage en konkurrencedygtig grøn omstilling.

6. Kommentarer til energieffektivisering

Energieffektiviseringsdirektivet, som skal implementeres i dansk lov inden for det næste 1,5 år, fastsætter en national energispareforpligtelse på 386,1 PJ for perioden 2021 til 2030. Energispareforpligtelsen er væsentlig, men ikke det eneste element, der har betydning for klimaet. Derfor opfordrer DI endnu en gang regeringen til, at opgørelsen af energieffektivitet udvides til blandt andet også at omfatte øget fleksibilitet på efterspørgselsiden, hvilket kan medføre bredere økonomiske, miljømæssige og samfundsmæssige fordele for forbrugerne og samfundet som helhed. Decentral elproduktion, energilagring og intelligente løsninger er derudover væsentlige elementer i det netop vedtagne Bygningsdirektiv (EPBD), hvilket ikke er behandlet i nærværende fremskrivning.

7. Kommentarer til fremstillings- og bygge-anlægs-erhverv

I KF24 anføres det, at udledningerne fra fremstillings- og bygge- og anlægserhvervene generelt forventes at være højere i KF24, end de var i KF23. Det skyldes bl.a. en forventning om, at cementindustrien fortsat vil anvende kul og petrokoks i sin produktion frem mod 2030, henset til den forventede favorable prisudvikling på begge brændsler. På baggrund af dialog med cementindustrien forventer DI dog, at KF24 antager et for pessimistisk skøn til prisudviklingen for industriens fortsatte forbrug af kul og petrokoks, idet meromkostningen ved at overgå til alternative brændsler - særligt natur- og biogas - må forventes at falde. I det lys vil DI opfordre til, at der foretages en nedjustering af det forventede forbrug af kul og petrokoks i cementindustrien i KF24

8. Kommentarer til affald

Fremskrivningen af dansk forbrændingseget affald hviler på et skift til Miljøstyrelsens datamodel, som DI ikke har haft adgang til. Baseret på det aktuelle marked, anser DI det dog umiddelbart ikke som realistisk med en så stor forsøgelse i mængden af dansk affald til forbrænding. De modtagne mængder dansk affald til forbrænding har været faldende over en længere periode og forventes at falde yderligere i kraft af den øgede sortering og genanvendelse i forlængelse af indførelsen af producentansvaret for emballage, det nye affaldstilsyn og nye krav til behandling af hveaffald, hvor det faglige grundlag fra Miljøstyrelsen peger på

en fordeling af mængderne mellem bioforgasning og pyrolyse og ingen affaldsforbrænding.

DI stiller spørgsmålstegn ved antagelsen om, at de stigende affaldsmængder fra 2025 vil føre til nul import af affald. Omvendt er DI enige i, at der må forventes en nedgang i kapaciteten fra ca. 2032-2035 grundet behovet for reinvesteringer i fortsat drift. DI ønsker derudover, at der indføres en mere præcis definition af "biomasse", der gør det muligt at skelne mellem biomasse, der kommer fra affald som f.eks. kød, og biomasse, som forbrændes i energisektoren, som f.eks. træflis.

9. Kommentarer til husholdninger

I KF24 fremgår en fremskrivning af husholdningernes energiforbrug, som ikke tager højde for implementeringen af det nye bygningsdirektiv. I bygningsdirektivet er det vedtaget, at det gennemsnitlige primærenergiforbrug for boligmassen skal reduceres med 20-22 pct. i 2035 i forhold til 2020. Med bygningsdirektivet er der endvidere truffet beslutninger om implementering af solceller på tage samt anskuelse af boligmassen ud fra et smart readiness indicator princip. Disse faktorer bør tages med i betragtning, da disse vil øge husholdningernes fleksibilitet i forhold til efterspørgsel på energi.

10. Kommentarer til landbrugsprocesser

KF24 fremskriver færre slagtesvin og produktion af smågrise. Strukturudviklingen har også vist, at dette er en trend, hvor der for nyligt blev annonceret lukning af et slagteri i Ringsted som følge af, at flere smågrise eksporteres. I lyset af denne udvikling, mener DI, at det er et åbent spørgsmål, om KF24 reelt overvurderer antallet af slagtesvin frem mod 2025 og 2030. Der er en reel sandsynlighed for, at de slagtinger 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 KF24.