

Den 28. februar 2025

Høringssvar fra Dansk Industri

Høring om forudsætningerne for klimastatus og -fremskrivning 2025

DI takker for muligheden for at kommentere på forudsætningsmaterialet for klimastatus og -fremskrivning 2025. 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

DI vil gerne kvittere for, at KEFM for første gang fremskriver til 2050. Det er en stor hjælp, når der skal træffes langsigtede beslutninger, der kan få os i mål med klimamålene i 2045 og 2050. Her er fremskrivningen et effektivt værktøj til at vurdere, hvor langt der er igen for at kunne opfylde vores klimamål. DI anerkender samtidig, at fremskrivninger, der går længere frem i tiden, alt andet lige øger usikkerheden forbundet med fremskrivningen, og dermed også i forhold til, hvordan den kan anvendes.

Kommentarer til priser og vækst

I afsnit 1.2 beskrives metoden til fremskrivning af brændselspriser, der baserer sig på både kortsigtede og langsigtede prisforløb. Det kortsigtede prisforløb anvender forwardpriser, som afspejler de aktuelle forventninger til fremtidige markedsforhold. Frem mod 2030 vægtes forwardpriser og IEA's strukturelle pris ligeligt (50/50), så prisen i 2030 består af lige dele markedsforventninger og IEA's strukturelle pris. Da fremskrivningen fra 2031 og frem baseres på niveauet for 2030, vil dette niveau have stor indflydelse på den langsigtede prisudvikling. Udfordringen ved niveauet i 2030 er, at det baseres på dagens forventninger snarere end en ren strukturel tilgang, hvilket kan fastholde visse u hensigtsmæssige markedsforhold. Derfor kunne man gradvist udfase forwardpriser i årene 2027-2030, så IEA's prisudvikling udgør hele grundlaget for prisvurderingen i 2030. Dette kan give et mere retvisende langsigtet prisniveau.

I forhold til kapitel 2 om kvoteprisen er det uhensigtsmæssigt at lade den observerede kvotepris i 2024 være udgangspunkt for fremskrivningen. Kvoteprisen kan være konjunkturafhængig, herunder renteafhængig. For eksempel vil en højkonjunktur øge efterspørgslen på kvotebelagte sektorer midlertidigt og dermed kvoteprisen. Når efterspørgslen vender tilbage til sit strukturelle niveau, normaliseres kvoteprisen også. Derfor vil det være hensigtsmæssigt at korrigere udgangspunktet for konjunktursving, så fremskrivningen ikke baseres på et forkert udgangspunkt. Finansministeriets metode baseres på danske data omkring renter m.v. og forudsætter, at aktører har sat sig ind i EU-lovgivning. Den danske metode knyttes ikke sammen med forskellige markedsaktørers forventninger til kvoteprisen. I forudsetningsmaterialet kunne det overvejes at vise andre aktørers bud på CO₂-kvotepriser.

Kommentarer til landbrugsprocesser, landbrugsarealer og skov

I kapitel 3 om skov er det godt at se bestræbelserne på at forbedre metoden, inklusive opdateringer med hugstsandsynlighed og litterlagsforhold. Disse forbedringer gør fremskrivningen af skovens klimaeffekt mere præcis og pålidelig.

I afsnittet om usikkerheder er DI enige i, at arealanvendelse, herunder skov, har større usikkerhed end andre KF-sektorer. Eksport af uforarbejdet gavntræ bidrager yderligere til usikkerheden, da det ikke tælles med i det danske HWP-lager (høstede træprodukter), og fraskær fra eksporteret træ ikke anvendes til bioenergi i Danmark. Denne usikkerhed bør nævnes specifikt, da det har stor betydning for skovens bogførte klimaeffekt.

DI bemærker, at tabel 3.1 estimerer skovrejsning til over 250.000 ha i perioden 2024-2045. Det kan skyldes, at tabellen inkluderer skovrejsning ud over de 250.000 ha nævnt i treparts-aftalen. DI undrer os over, at privat skovrejsning summerer til 163.730 ha, mod aftalte 150.000 ha. Statslig og privat urørt skov stemmer med aftalen på hhv. 20.000 ha og 80.000 ha. DI anbefaler at gennemgå skovrejsningskategorierne for at sikre, at arealerne er korrekte og i overensstemmelse med aftalerne.

Beregninger fra DCE bygger på forventningen om færre husdyr frem mod 2030 på grund af CO₂e-afgift, som øger omkostningerne ved husdyrhold og reducerer incitamentet til at producere mælk og oksekød. DI påpeger, at treparts-aftalen fokuserer på teknologiudvikling og emissionsstandarder. Hvis teknologiudviklingen skrider frem som forventet, kan produktionsomfanget afkobles fra drivhusgasudledninger. En uddybende beskrivelse af teknologidrevne klimaindsatser og fremtidige initiativer bør overvejes. Hvis teknologiudviklingen ikke går som ønsket, vil strukturelle drivhusgasudledninger få større betydning.

Kommentarer til transport

En del af de elektriske lastbiler er i realiteten varebiler med en mervægt på op til 750 kg til batteriet, hvorved totalvægten når op på 4250 kg, som kan køres med et almindeligt B-kørekort. Ministeriet kunne med fordel opdele lastbilerne efter totalvægt, hvilket også vil reflektere, at lastbiler ikke er en homogen størrelse, men løser flere forskellige opgaver. Den nuværende opdeling er for simpel og risikerer at tegne et skævt billede af forventningerne til el-lastbiler i 2035.

I forhold til forventningerne til salget og bestanden af personbiler frem mod 2050 er der i KF25 foretaget en række forbedringer i det teoretiske grundlag. DI finder dog, at der ikke er foretaget et grundlæggende kvalitetstjek af modellernes antagelser, hvilket har ført til systematiske undervurderinger af bilsalgets sammensætning i tidligere fremskrivninger.

Primært bemærker DI:

1. Det er positivt, at der nu tages højde for den høje brugtvognsimport af særligt elbiler, som har været markant de seneste år. DI er enig i, at denne effekt er aftagende over tid og vil være nogenlunde neutraliseret i 2035. Den nuværende situation skyldes i høj grad det udbudspres, som europæiske bilproducenter er underlagt, hvilket har øget salget af elbiler i nordeuropæiske lande. Med tiden vil elbiler udgøre en større del af salget i syd- og østeuropa, hvilket vil normalisere markedet.
2. Det er problematisk, at FLEETSIZE-modellen implicit tillægger BNP-udvikling samme vægt som befolkningsudviklingen i forhold til bilbestanden. Historisk har højere BNP ført til, at danskerne har købt dyrere biler, men ikke nødvendigvis flere biler. For eksempel er gennemsnitsprisen på nye biler steget fra ca. 250.000 kr til 450.000 kr siden 2020, uden tilsvarende stigning i bilsalget. Derudover tages der ikke højde for mætningseffekter i bilsalget, hvor efterspørgslen er mættet, og sammenhængen mellem BNP og bilsalget er svækket.
3. Modellen antager, at overlevelseshraten er den samme for alle biler uanset drivmiddel. Denne antagelse er misvisende og bør erstattes af drivmiddeldifferentierede overlevelseshrater baseret på data fra bilparkens afregistreringer. Fra 2020 er 65 % af dieselbilerne og 75 % af både plug-in hybrider og benzinbiler stadig på vejene, mens 95 % af elbilerne er. De nuværende antagelser undervurderer antallet af elbiler og overvurderer antallet af dieselbiler. DI opfordrer til at anvende empirisk baserede overlevelseshrater, der er differentieret efter drivmiddel.

4. DI mener, at KF25 anlægger en for optimistisk forventning til salget af fossile benzin- og dieselmotorer. Om end erfaringerne fra vores nabolande viser, at stigninger i afgiften på elbiler slår markant igennem i salget – og de kommende stigninger i afgifterne på elbiler ved frozen policy derfor forventeligt vil have en stor effekt – synes udviklingen i salget meget optimistisk – ikke mindst i årene frem mod 2035, hvor salget af fossilbiler forbydes i EU. Det skal ikke mindst ses i lyset af, at andre faktorer må forventes at spille kraftigt ind på salget af benzin og dieselmotorer – bl.a. et kraftigt faldende udbud fra bilproducenterne, gradvist ringere infrastruktur for fossile biler, lavere fremtidsværdi af fossile biler, når de i 2035 mv. Det bør der derfor kalibreres for i højere grad, end det er tilfældet i med de nuværende antagelser. I forlængelse heraf bør der også her tages eksplicit højde for mætningseffekter i det samlede bilsalg.

Kommentarer til produktion af olie, gas og VE-brændstoffer

Fsva. kapitel 3 om biogasproduktion vurderer DI, at den forventede vækst i biogasproduktionen er urealistisk med de nuværende rammevilkår og forudsætter vellykkede udbud, som en samlet biogasbranche i deres nuværende form ikke vil byde på. Ministeriet burde i stedet vurdere den forventede biogasudbygning uden udbud, da det vil give et mere klart billede af, hvor meget der mangler i forhold til målet om 100 pct. grøn gasforbrug i 2030.

DI vil opfordre til en generel CO₂-afgiftsfritagelse af al ledningsført biogas, da det ud over at anerkende det klimavenlige brændsel i CO₂-afgiften, ligesom det allerede er anerkendt i EU, 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.

Evidas nye produktionstariffer udgør en væsentlig økonomisk belastning af biogasanlæggene, uden at det dog afspejles i en sænket prognose ift. KF2024 – ud over den sænkelse, der forklæres med forsinkede udbud. Ministeriet bør som minimum forklare hvorfor de ikke mener, at produktionstariffen påvirker biogasproduktionen.

Produktion af PtX-brændstoffer har ikke i sig selv en reduktionseffekt på udledningsopgørelsen, selvom produktionen indebærer CO₂-fangst. Det skyldes, at produktion af PtX-brændstoffer er en form for midlertidig ”lagring” af den indfangede CO₂ i et brændstof, og at CO₂-fangst kun kan fratrækkes i klimaregnskabet, såfremt det lagres permanent fx i undergrunden. Reduktionseffekten opnås i praksis ved, at fossilt brændsel erstattes af PtX-brændstoffer, men dette kan ikke tages i betragtning i

udledningsopgørelsen, da der ikke kan redegøres for, i hvilket land det fossile brændsel undgås (produktionssted). Udledning fra elproduktionen som følge af brugen af elektricitet til produktion af et PtX-brændstof medregnes i udledningsopgørelsen for det land, hvor elektriciteten produceres.

Dog er der visse situationer, hvor CO₂-anvendelse i PtX-produkter kan regnes som netto negativt. Det er logisk at redegøre for CO₂-anvendelse/-input i PtX-produkter som netto negativt, hvis to elementer eksisterer:

1. Den anvendte CO₂ bliver allerede frigivet til atmosfæren (dvs. det er et affaldsprodukt).
2. PtX-produktet forbruges ikke senere for at frigive emissioner til atmosfæren; eller PtX-produktet er forbrændt, men alle emissioner opfanges.

Det vurderes ikke muligt at redegøre for CO₂-forbruget som netto negativt, hvis element (1) ovenfor mangler - med andre ord, hvis PtX-produktet derefter forbrændes for at frigive (uopfangede) emissioner, fordi det bare ville "forsinke" CO₂-emissionerne.

Kommentarer til el og fjernvarme

I kapitel 2 om de danske interkonnektorer efterspørger DI en yderligere uddybning af, hvorledes en øget elektrificering, større VE-produktionskapacitet og spørgsmålet om forsyningssikkerhed påvirker behovet for udbygning af interkonnektorer til udlandet og mellem de to prisområder DK1 og DK2.

I kapitel 3 om havvindmøller noterer DI, at udbygningen med havvind, givet udbuddene af 3 GW i Nordsøen og 3 GW i indre farvande er annulleret, ikke indgår i KF25. På den baggrund efterspørgeres en nærmere forklaring af, hvorledes det forventes at påvirke klimafremskrivningerne. Det må forstås, at KF25 fremskrives til 2050, men det fremgår ikke, hvorledes havvindsudbygningen er regnet ind efter 2030 og frem mod 2050.

I afsnit 4.2.1 "VE-pipeline og økonomisk afskæring" forlænges fremskrivningsperioden til 2050. Frem til 2032 baseres udbygningen på projekter i VE-pipeline og begrænses af et økonomisk afskæringsprincip. Efter 2032 styres udbygningen af projektøkonomien. Der ønskes tabeller og grafer, der viser udbygningen frem mod 2050, målt på kapacitet og produceret energi, hvilket vil tydeliggøre udbygningen af landvindmøller og solceller frem mod 2050.

Kommentarer til husholdninger og erhvervs energiforbrug og procesudledninger

KF25 vurderer særskilt effekten af CBAM og udfasningen af gratis kvoter for CBAM-sektorerne. Konklusionen er, at dette ikke

har en mærkbar effekt på den danske cementproduktion. Dette tyder på, at CBAM fungerer efter hensigten ved at forhindre CO₂-lækage uden for EU i stedet for at benytte gratis kvoter. Det skal dog bemærkes, at CBAM ikke udligner konkurrencevilkårene på ikke-EU-markeder, hvilket udfordrer EU-producenteres konkurrenceevne ved eksport. Desuden er produktionen af hvid cement faldet betydeligt.

DI noterer, at forudsætningsnotatet ikke inddrager *Tillægsaftale mellem regeringen (Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne) og Socialistisk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Enhedslisten, Radikale Venstre og Alternativet om national strategi for bæredygtigt byggeri* af 30. maj 2024. I denne aftale fastsættes der maksimale udledninger for bl.a. byggepladsen og udledninger ifm. byggeriet, som må have en effekt på de samlede udledninger fra bygge- og anlægsbranchen. DI mener derfor, at det er relevant, at inddrage aftalen i forudsætningerne for KF25.

Kommentarer til affald (inkl. affaldsforbrænding og øvrigt affald)

DI finder det problematisk, at der antages en konstant affaldsforbrændingskapacitet frem til 2050. Der har været monitorering af kapaciteten og økonomien i affaldsforbrændingsanlægene i over 10 år, og Energistyrelsen har et teknologikatalog med omkostningerne for forskellige anlæg. Rammevilkårene for forbrænding er blevet påvirket af konkurrenceudsættelse af el, affald og varmeforsyningslovens substitutionsprisprincip. Det er derfor muligt at vurdere, hvor og i hvilket omfang det vil være relevant at investere i at fastholde eller udbygge affaldsforbrændingskapaciteten frem til 2050, samt hvordan kapaciteten forventes at udvikle sig. DI anerkender udfordringerne og usikkerhederne, men en fælles begrundet forventning til kapacitetsudviklingen er nødvendig for at kunne vurdere fremdriften.

Emissionsfaktorerne burde opdateres, da der er sket betydelige ændringer i affaldssorteringen siden 2010. Det samme gælder fossilindholdet af importeret affald. Med hensyn til komposteret affald er der et initiativ i Klimaafspraken om en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi, der sigter mod at begrænse metanudledningen, herunder eventuelle krav om udvinding af metan fra komposteringen. Status for dette initiativ burde nævnes, da diverse projekter arbejder på at reducere udledningen.

Kommentarer til CCS

DI bemærker, at det er vigtigt at følge udviklingen af CCS for at understøtte realiseringen af CCS og de skønnede reduktioner heraf.