



Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
04-12-2024

J nr. 2024 - 4566

Akt-id 537226

KEF alm. del – svar på spm. 32

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af d. 6. november 2024 stillet mig følgende alm. del spørgsmål 32, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Theresa Scavenius (UFG).

Spørgsmål 32

I »Klimastatus og -fremskrivning 2024«, www.kefm.dk, står der på side 49, at »I 2023 skønnes en anvendt forbrændingskapacitet på de danske affaldsforbrændingsanlæg til ca. 3,5 mio. ton affald, hvoraf ca. 0,3 mio. ton består af importeret forbrændingseget affald. Fra 2025 skønnes der ikke længere at ske import af affald til affaldsforbrænding. Dette skyldes, at det antages, at der er større transportomkostninger ved importeret affald end dansk affald. Det betyder, at den danske affaldsforbrændingskapacitet forventes tilpasset til de danske forbrændingsegnede affaldsmængder inkl. haveaffald og farligt affald fra 2025. En række affaldsforbrændingsanlæg skønnes efter 2032 at stå over for større reinvesteringer, der ikke længere vil være rentable. På den baggrund skønnes eksport af dansk affald.« Vil ministeren på den baggrund besvare følgende spørgsmål:

1. Hvad er beregningsforudsætningerne for de ændrede transportomkostninger?
2. Er der ikke en stor modsigelse mellem, at der ikke skønnes en import af affald grundet større transportomkostninger, men at det samtidig skønnes, at der vil være en større eksport af affald, uden de samme transportomkostninger bliver indregnet?
3. Hvad forventer ministeren, der vil ske med transportomkostningerne i fremtiden i forhold til en større nettoeksport af affald?
4. Når danske forbrændingsanlæg lukker, grundet at de ikke længere er rentable i forbindelse med reinvesteringer, hvad bliver så meromkostningerne for borgere, virksomheder og kommuner, da affald nu skal eksporteres i højere grad?
5. Hvis det afgørende er rentabiliteten i forhold til, om forbrændingsanlæg i 2032 skal lukke, hvordan hænger dette så sammen med, at der i kapitel V i den politiske aftale »Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi«, www.kefm.dk, den 16. juni 2020, står, at målet er, at det skal være

**Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20
1060 København K

T: +45 3392 2800
E: kefm@kefm.dk

www.kefm.dk



de mest miljørigtige anlæg, som bør fortsætte deres drift? Kan ministeren garantere, at denne udvikling ikke vil lukke de mest miljømæssigt optimerede anlæg, frem for dem som bare er mest økonomisk rentable?

Svar

Ad 1: Det er i beregningerne lagt til grund, at transportomkostningerne ved at transportere dansk affald til anlæg i Danmark er lavere end omkostningerne ved at transportere affald til eller fra udlandet. Det vil give danske anlæg en konkurrencefordel ift. håndteringen af dansk affald sammenlignet med udenlandske anlæg. Det betyder samtidig, at danske anlæg skønnes kun at importere affald, såfremt kapaciteten på værkerne overstiger de danske affaldsmængder.

En reduktion i den danske kapacitet til affaldsforbrænding skønnes dermed at medføre en reduktion i de forbrændte mængder, som først vil ske gennem lavere import af affald, og dernæst eksport af affald, såfremt den konkurrencedygtige kapacitet skønnes lavere end de danske affaldsmængder, *jf. L 115 bilag 2 Dokumentationsnotat - Beregning af lovforslag om affaldsforbrænding*

Ad 2: Det skønnes med betydelig usikkerhed pba. analyse bag *Afrapportering fra den tværministerielle arbejdsgruppe vedrørende organisering af affaldsforbrændingsområdet* en importpris på godt 500 kr. per ton affald. Transportomkostningerne til Tyskland skønnes at være 200 kr. per ton affald pba. bl.a. løn, udgifter til diesel, afgifter, lastbilernes størrelse og distancer. Dermed skønnes tysk affald at blive afsat til Danmark for 700 kr. per ton.

Det skønnes ligeledes med betydelig usikkerhed, en eksportpris på ca. 900 kr. Dette svarer til prisen for at afbrænde et ton affald i Tyskland inkl. transport, hvor forbrænding koster ca. 700 kr. per ton, og transport koster ca. 200 kr. per ton, når der tages højde for bl.a. løn, udgifter til diesel, afgifter, lastbilernes størrelse og distancer, *jf. L 115 bilag 2 Dokumentationsnotat - Beregning af lovforslag om affaldsforbrænding*.

Ad 3: Der er ikke fundet anledning til at justere transportomkostningerne, da der ikke vurderes at være væsentlige ændringer i de forhold, der påvirker transportomkostningerne, fx løn, afgifter, dieselpriiser, lastbilstørrelser m.v.

Ad 4: Affaldstaksterne bliver indirekte betalt af borgere og erhverv, bl.a. gennem det kommunale affaldsgebyr. Effekten ved ændrede affaldstakster er således regnet som ændringen i nettoudgifter v. afskaffelse af affald. Det er forudsat, at 64 pct. af affaldstaksterne bliver betalt af husholdningerne, hvilket svarer til husholdningernes andel af det forbrændingsegnede affald, *jf. MST affaldsstatistik 2020*. Den resterende del forudsættes betalt af erhvervet. Dertil vil konkurrenceudsættelsen påvirke husholdninger og erhverv gennem ændrede varmepriser, som ved konkurrenceudsættelse skønnes fastsat pba. af VE-prisloftet. Anlæg, der skønnes at blive på markedet, er i konsekvensberegningen antaget at kunne tilpasse



deres affaldsvarmepriser til det pågældende prisloft. For anlæg, der skønnes at blive udkonkurreret som resultat af konkurrenceudsættelsen, vil husholdninger og erhverv skulle dække deres varmebehov gennem alternative varmekilder. Da VE-prisloftet bestemmes af prisen på alternative grønne varmekilder skønnes det at ske ved en varmepris svarende til VE-prisloftet, jf. *L 115 bilag 2 Dokumentationsnotat - Beregning af lovforslag om affaldsforbrænding*. Det forudsættes i beregningerne, at husholdningerne betaler 66 pct. af fjernvarmeudgifterne og at den resterende andel betales af erhvervet. Det bemærkes, at de faktiske effekter vil afhænge af de lokale forhold, fx prisen på alternative varmekilder, behovet for investeringer i nye varmekilder ved lukning af anlæg, og de eksisterende priser på affaldsvarme i området.

Husholdninger og erhverv skønnes samlet set at opnå en reduktion i deres udgifter til affaldshåndtering og varme. Det skyldes dels, at øget konkurrence vil medføre en effektivisering bl.a. gennem øget kapacitetsudnyttelse på anlæggene, dels overgang til billigere VE-alternativer jf. *Dokumentationsnotat – Effektivisering af lovforslag om ny organisering af affaldsforbrændingssektoren*.

Ad 5. Det er hensigten med konkurrenceudsættelsen, at forbrændingsanlæggene skal konkurrere om at behandle affaldet med henblik på, at affaldet behandles, hvor det kan gøres mest miljørigtigt, bedst og billigst. Dette understøttes af flere mekanismer.

Fra december 2023 blev BAT-kravene strammet til affaldsforbrændingsanlæg. Disse krav sikrer en høj miljømæssig standard på tværs af alle anlæg.

Desuden giver udbudsmodellen kommunerne mulighed for at stille konkrete miljøkrav i forbindelse med deres udbud af forbrændingsegnet affald, så længe disse krav overholder de generelle udbudsregler. Forsyningstilsynet har udarbejdet en vejledning til brug for kommunerne i forbindelse med de pågældende udbud. Vejledningen skal understøtte kommunens tilrettelæggelse af udbud med henblik på at indkøbe den bedste ydelse ud fra kommunens ønsker til faktorer såsom miljø og pris.

Der henvises endvidere til svar på KEF L115 spm. 57 og 58.

Afslutningsvis bemærkes det, at med en markedsbaseret model vil der altid være en vis indbygget usikkerhed, og der kan være en række forhold, der afgør, om et givent anlæg vil være konkurrencedygtigt.

Med venlig hilsen

Lars Aagaard