

Høringssvar til Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet

Høring af Klimastatus og -Fremskrivning 2026

DI takker for muligheden for at kommentere på Klimastatus og -fremskrivning 2026 (KF26). Materialet giver en grundig fremstilling af status på opfyldelsen af Danmarks klimamål og spiller en afgørende rolle i at sikre et solidt, gennearbejdet og fælles vidensgrundlag. DI vil i den sammenhæng rose Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet for det øget fokus, KF26 ligger på usikkerhed og følsomhedsanalyser.

DI mener om 2030-målet og vejen dertil

1. Kommentarer til det samlede billede

DI noterer sig, at der mellem 2024 og 2030 skønnes en samlet reduktion af nettoudledninger på cirka 13,5 mio. ton CO₂e, hvilket svarer til cirka 7 pct. reduktion hvert år i perioden. Det viser med alt tydelighed, at omstillingen er i gang. KF26 viser også, at vi med vedtaget politik står til at opfylde både 2025- og 2030-målet. Nu handler det om snuden i sporet og fokus på implementering, for at sikre de stabile rammer, der skal til, for at vi kommer helt i mål.

DI mener om 2035-målet og de langsigtede klimamål

DI understreger, at fastsættelse af klimamål skal ske samtidig med, at der afsættes finansiering og træffes beslutninger om virkemidler. Ved at foreslå klimamål, som i regeringsgrundlaget, uden samtidig at fremlægge en konkret plan for, hvordan de skal realiseres, bliver det vanskeligere for virksomhederne at navigere sikkert og investere langsigtet i omstillingen. Derfor er der behov for klare rammer og en sammenhængende plan for, hvordan målene skal nås – og tiden kalder på mere gulerod end stok. CCS er det mest nærliggende virkemiddel til at nå klimaambitioner i 2035, og uden yderligere CCS når man ikke klimaneutralitet. Derfor er der behov for at skabe klare rammer for, hvordan CCS skal bidrage med reduktioner frem mod 2035 og videre. DI har længe støttet en fremrykning af klimaneutralitetsmålet fra 2050 til 2045 og ser i den forbindelse frem til, at det fremrykkede mål skrives ind i klimaloven, så at det ligeledes kan regnes på i KF.

DI mener om ændringer i sektoropdeling

DI bemærker, at KF26 introducerer en ny sektorinddeling, hvor affaldsforbrænding overføres til energiforsyning, en ny samlekategori "Erhverv og husholdninger" dækker flere erhverv samt husholdninger og energiforbrug i landbrug, skovbrug, gartneri

og fiskeri, mens sektoren "Landbrug, skov og øvrige arealer" samler LULUCF og landbrugsprocesser. DI vil gerne rose, at denne opdeling afspejler de systemmæssige sammenhænge mellem sektorerne og tilnærmer sig FN's internationale opdeling. Med henblik på at styrke brugernes sammenligningsgrundlag i en overgangsperiode, kan det overvejes tillige at offentliggøre en sammenligningstabel eller opgørelse efter den tidligere sektorstruktur. Dette vil gøre det lettere for brugere at følge udviklingen over tid.

2. Kommentarer til usikkerheder og følsomhedsanalyser

DI mener om kapitlet om usikkerheder

DI vil gerne takke KEFM for, at KF26 i høj grad belyser de usikkerheder, der naturligt følger med en kompleks fremskrivning, med et helt kapitel dedikeret til usikkerheder og følsomhedsberegninger. Den øgede transparens omkring usikkerheder imødekommer et ønske, DI tidligere har rejst, og giver brugerne et solidt indblik i både betydningen af enkeltstående tiltag og de overordnede grundforudsætninger.

DI mener om følsomhedsanalyser

DI vil opfordre til, at der fremadrettet suppleres med følsomhedsanalyser, der belyser mulige udfaldsrum baseret på alternative forudsætninger. Dette vil give et endnu bedre grundlag for at vurdere implementeringsbehov og samspillet mellem forskellige rammevilkår, ikke mindst i lyset af den øgede betydning af forsyningssikkerhed efter de seneste års internationale udvikling. DI noterer sig glædeligt, at KF26 allerede indeholder analyser af gasprisens betydning for udledninger, og ser gerne, at tilsvarende ressourcer afsættes til analyser af andre centrale forudsætninger såsom kvotepriser. DI bemærker, at de anvendte CO₂-prisforudsætninger i KF26 trods mindre opjusteringer fortsat er lave og med asymmetrisk følsomhed, hvilket øger risikoen for, at kvoteprisen undervurderes. Det kan føre til undervurdering af ETS' klimabidrag. DI opfordrer til at supplere med følsomhedsanalyser på kvoteprisen – både for ETS og ETS2. Med det kommende udspil i juli fra EU-Kommissionen til revision af ETS1 er der god grund til at følge udviklingen nøje.

3. Kommentarer til landbrug, skov og øvrige arealer

DI mener om stigning i udledninger i landbrug, skov og øvrige arealer

DI bemærker, at stigningen i udledninger (0,6 mio. ton CO₂e) primært skyldes metodiske opdateringer og administrativ forsinkelse i skovrejsning, hvor effekt af skovrejsning nu først indregnes 2-3 år efter tilsagn mod umiddelbar effekt før, og altså ikke en egentlig ændring i den forventede udvikling. Det er positivt, at datagrundlaget løbende forbedres i overensstemmelse med internationale standarder.

DI mener om implementering og usikkerheder i landbrugssektoren

DI anbefaler samtidig, at effekten af den administrative forlængelse af skovrejsningsfristen følges nøje, da målopfyldelsen er følsom over for implementeringstempoet. Derudover værdsætter DI transparensen i fremskrivningens antagelser, herunder

den 5-årige periode for arealudtagning og klare angivelser af områder, hvor der endnu afventes konsolidering. DI bemærker, at både kvælstofreguleringen og CO₂-afgiften vil få stor betydning for landbrugets reduktionspotentiale, og ser gerne, at den strategiske betydning af disse usikkerheder adresseres mere eksplicit i fremskrivningen.

4. Kommentarer til transportsektoren

DI mener om metodiske forbedringer og markedsudvikling

DI kvitterer for, at KF26 har indarbejdet væsentlige metodiske forbedringer. Særligt positivt fremhæves, at inddragelsen af S-kurvetilgangen nu også anvendes på fremskrivningen af varebiler ligesom på elbiler, differentieringen af årskørsler for personbiler afhængig af drivmiddel samt metodiske justeringer for dieselforbrugets fordeling. Ligeledes vurderes opdelingen med en separat indfasningsprofil for brintlastbiler som et væsentligt fremskridt, der styrker KF26.

DI mener om overlevelseshastigheder og segmentering

DI bemærker, at overlevelseshastighederne i fremskrivningen fortsat ikke differentieres efter drivmiddel. Dette kan over tid give anledning til overvurdering af fossile biler og undervurdering af elbiler i bilbestanden. DI opfordrer til, at kommende fremskrivninger medtager en differentiering af overlevelseshastigheder. DI fastholder samtidig anbefalingen om at opdele lastbiler efter totalvægt. Det vil sikre, at tunge ellastbiler ikke fejlagtigt opgøres sammen med lette segmenter, hvor batteriets mervægt kan skævvride billedet af elektrificeringen.

DI mener om salgsforventninger og implementering

Salgsandelen af elbiler for personbiler vurderes som realistisk, især grundet fremgangen i de mere prisvenlige segmenter. DI finder derimod, at prognosen for elektrificering af vare- og lastbiler er forbundet med større usikkerhed, og prognosen kan risikere at overvurdere implementeringstempoet sammenholdt med de faktiske markedsforhold.

DI mener om EU-regulering og markedeffekter

For elvarebiler peges på, at gældende europæisk regulering medfører, at tungere elvarebiler ofte omfattes af lastbilregulering, hvilket skaber yderligere adgangsbarrierer og bremser implementeringen. DI bemærker desuden, at de eksisterende tilskudspuljer til ellastbiler endnu ikke har haft den ønskede markedeffekt.

DI mener om ladeinfrastruktur, netkapacitet og praktiske barrierer

Den største barriere for omstillingen af tung vejtransport er fortsat adgang til tilstrækkelig strøm og netkapacitet for etablering af ladeløsninger, især depotladning, men også udbygning af den offentlige ladeinfrastruktur. DI anerkender, at KF26 tager højde for en forventet styrkelse af ladeinfrastrukturen, men anbefaler, at kommende fremskrivninger i højere grad illustrerer betydningen af netkapacitet, adgang til ladestander og praktiske tilladelser – eksempelvis gennem følsomhedsanalyser. Selvom at banetransport og indenrigssøfart udgør markant mindre andele af transportsektorens udledninger, udgør adgang til

tilstrækkelig strøm og netkapacitet også en barriere for disse sektorer. Vi har allerede set et udbud på batteritog udskudt på baggrund af usikkerhed om nettilslutning efter Energinets udmelding om pause for nye tilslutninger. Det vurderes også usikkert om havnene når mål om landstrøm i AFIR i 2030. Dette kan gøre det vanskeligt at opnå det forventede niveau af reduktioner for henholdsvis banetransport og indenrigssøfart.

Derudover peger DI på, at incitamenterne til at vælge en ellastbil frem for en diesellastbil fortsat er utilstrækkelige, blandt andet grundet investeringsomkostninger, driftsøkonomi og usikkerhed om restværdi. Det vurderes på den baggrund vanskeligt at nå det forventede niveau af elektriske lastbiler i 2030, som prognosen forudsætter. DI bemærker, at en fremskrivningsmodel, der primært er baseret på totalomkostninger (TCO) ikke ser på udbuddet af ellastbiler, teknologiudvikling, ladeinfrastruktur, kundernes efterspørgsel og ellastbilens produktivitet, som er parametre, der har stor betydning for omstillingstempoet.

DI mener om opgørelse af udledninger for byggeri og fremstillingserhverv

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

DI har stor forståelse for, at fremstillings- og bygge- og anlægs-erhverv grupperes sammen i KF. DI vil foreslå, at man i det fælles kapitel fremover tydeliggør, hvilke udledninger og fremskrivninger der knytter sig til henholdsvis byggeri og fremstilling. En sådan præcisering vil styrke overblikket og gøre det nemmere for virksomheder i begge brancher at målrette indsatser til den grønne omstilling. En opdeling, hvor udledninger fra fx fremstilling af byggematerialer og maskiner uddybes, vil give et mere anvendeligt beslutningsgrundlag for erhvervet og sikre, at reduktionstiltag kan sættes ind der, hvor de har størst effekt. Dette vil fremme en effektiv indsats for CO₂e-reduktioner.

DI mener om elproduktion, elektrificering og datacentre

6. Kommentarer til el og fjernvarme

DI bemærker positivt, at Danmark ifølge KF26 forventes at blive nettoeksportør af elektricitet fra og med 2035, blandt andet som følge af 3 GW havvindskapacitet fra Energiø Bornholm. Det er glædeligt, at ny havvind bidrager stærkt til elforsyningen. Samtidig fremgår det af figur 25.12, at elproduktionen fra havvind falder efter 2036, mens elforsyningen primært stiger på grund af en kraftig udbygning med solceller. DI vil gerne opfordre til, at der sikres en langsigtet balanceret plan for elektrificering og udbygningen af havvind, så elsystemets robusthed bevares, og afhængigheden af teknologier uden for EU reduceres.

DI mener om elektrificering og datacentre

DI noterer samtidig, at nettoeksporten bl.a. skyldes et lavere forventet elforbrug – især fra datacentre og fremstillingsvirksomheder – og at andelen af el i slutforbruget er faldet. DI foreslår derfor, at kommende fremskrivninger indeholder konkrete tal og figurer for elektrificeringsgrader og elektrificeringsrater,

så udviklingen kan følges tæt, og indsatsområder kan identificeres. DI kvitterer for, at KF26 fremskriver elforbruget for datacentre. I den forbindelse efterspørger DI en nærmere redegørelse for, hvordan energiforsyningen og nettilslutningsmuligheder for datacentre tænkes håndteret fremadrettet.

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

DI mener om biogas rammevilkår og fremdrift for biogasproduktion

DI bemærker, at biogasproduktionen igen i år nedjusteres; blandt andet fordi beslutningen om åbning af udbud til biogas fortsat udestår. DI fastholder anbefalingen om, at de planlagte biogasudbud aflyses, idet udbudsbetingelserne er forringet. DI foreslår i stedet, at ledningsført biogas CO₂-afgiftsfritages samtidig med, at der indføres et CO₂-fortrængningskrav i ledningsgassen til opvarmning. I KF26 vil det ifølge fremskrivningens beregning have en negativ effekt på budgetsaldoen på 0,7 mia. kr. i 2035, men vil samtidig sikre fremdrift, bidrage til CO₂-reduktioner og mulighed for at fremrykke det grønne kryds fra 2035 til 2030. DI bemærker, at det grønne kryds i de seneste to års fremskrivninger er flyttet fra 2030 til først 2032 og nu 2035. Dette er ikke i overensstemmelse med den nye regerings ambition om 100 pct. grøn gas i 2030.

DI mener om gasforbrug og usikkerhed om udviklingen

KF26 fastholder gasforbruget på et højere niveau end i KF25, hvilket DI vurderer som rimeligt, da flere fjernvarmeprojekter udskydes eller aflyses, og Energinets nettilslutningsmuligheder er udfordret. DI gør opmærksom på, at gasbehovet kan vise sig at blive endnu højere end antaget, selv med de markant højere gaspriser, vi ser i øjeblikket. DI bemærker desuden, at gaspriserne forventes at falde, når Hormuz-strædet genåbnes, og ny LNG-kapacitet er tilgængelig på markedet.

DI mener om elektrolysekapacitet og EU-regulatorisk efterspørgsel

DI bemærker, at KF26 skønner en elektrolysekapacitet på ca. 1.200 MW i 2031, som herefter fastholdes uændret frem mod 2050. DI anerkender, at der er betydelig usikkerhed om udviklingen i PtX-markedet. Samtidig fremstår den forudsatte flade udvikling forsigtig set i lyset af de EU-regulativer, som KF26 selv fremhæver, herunder FuelEU Maritime, ReFuelEU Aviation og RED III, der ventes at øge den regulatorisk drevne efterspørgsel efter grøn brint og PtX-brændstoffer.

DI mener om det samlede PtX-potentiale og efterspørgsel

DI bemærker desuden, at fremskrivningen alene omfatter grøn brint produceret via elektrolyse, mens viderekonvertering til fx ammoniak, metanol og syntetiske flybrændstoffer ikke indgår. Efter DI's vurdering skal det helst fremgå tydeligere, at fremskrivningen dermed alene belyser elektrolysebaseret brintproduktion og ikke det samlede danske PtX-potentiale. Hertil kommer, at hensynet til forsyningssikkerhed og øget selvforsyning i strategiske sektorer kan blive en yderligere efterspørgselsdriver

for grøn brint og PtX-brændstoffer, særligt i anvendelser hvor direkte elektrificering ikke er mulig eller ikke kan stå alene.

DI mener om rammevilkår og udviklingspotentialer for brintprojekter

DI noterer sig endvidere, at fem projekter lokaliseret i Danmark har kvalificeret sig til støtte gennem den Europæiske Brintbank og det tilhørende tyske Auction-as-a-Service-spor. Det er et markant resultat, som understøtter, at danske projekter kan være konkurrencedygtige under de rette rammevilkår. Den fremtidige udvikling vil i høj grad afhænge af adgang til konkurrencedygtig grøn el, hensigtsmæssige eltariffer samt rettidig udbygning af brint- og elinfrastruktur. På den baggrund finder DI, at KF26 med fordel kan læses som en forsigtig vurdering baseret på nuværende viden, og at en for statisk fremskrivning kan indebære en risiko for at undervurdere udviklingspotentialer og det fremtidige behov for understøttende infrastruktur.

DI mener om datagrundlag og affaldsmængder

8. Kommentarer til affald

DI kvitterer for, at KF26 bygger på Miljøstyrelsens opdaterede affaldsfremskrivning, som bedre afspejler sektoren og nye krav om sortering, modtagekontrol og tilsyn. DI opfordrer til, at affaldsfremskrivningen gøres offentligt tilgængelig, så det er muligt at give høringssvar på et oplyst grundlag. DI bemærker, at mængden af dansk affald til forbrænding ifølge KF26 er skønnet til ca. 3,2 mio. ton i 2025 og forventes at stige svagt til 3,4 mio. ton i 2050 (figur 25.6), hvilket virker uforeneligt med Affaldsstatistikken for 2019-2023, hvor mængden falder fra godt 3 mio. ton til knap 2,8 mio. ton. DI vurderer, at sorteringspotentialer stadig er betydeligt og med fordel kan forventes udnyttet i højere grad fra 2023 til 2030.

DI mener om kapacitet, nyinvesteringer og rammevilkår for affaldsforbrænding

DI bemærker, at KF26 fortsat antager konstant affaldsforbrændingskapacitet fra 2035 til 2050. DI gentager vurderingen fra tidligere høringssvar om, at denne antagelse er problematisk; den tager ikke tilstrækkeligt højde for kapacitetsmonitorering, indfasning af CO₂-afgift, økonomien i de enkelte anlæg, Energiestyrelsens teknologikatalog samt de gældende rammevilkår – herunder konkurrenceudsættelsen af el og affald samt substitutionsprisprincippet i varmeforsyningsloven. Ved at antage uændret kapacitet forudsættes reelt nyinvesteringer, selv om grundlaget herfor er meget usikkert, da mange anlæg allerede er af ældre dato og næppe kan fastholdes i drift frem til 2050. DI vurderer, at det ville være mere retvisende at lade kapaciteten falde bort, når anlæg når en alder omkring 40 år. Derfor efterspørger DI en fælles og mere realistisk forventning til kapacitetsudviklingen, navnlig med fokus på Fyn og Jylland.

DI mener om kompostering af haveaffald

DI gentager, ligesom tidligere år, at der er vedtaget målsætninger for reduktion af udledninger fra kompostering af haveaffald, og at regeringens analyser viser, at direkte udbringning er den mest klimaskadelige håndteringsform. DI spørger, om

rapporternes vurderinger ligger til grund for fremskrivningen, og hvorfor der ikke forudsættes en reduktion i overensstemmelse med målsætningerne og det beskrevne potentiale?

**DI mener om de
langsigtede rammer
for CCS**

9. Kommentarer til CCS

CCS er afgørende for at sikre en samfundsøkonomisk optimal klimaomstilling, da CCS vurderes at være blandt de billigste virkemidler til at opnå reduktioner. CCS er det mest nærliggende virkemiddel til at nå klimaambitionerne i 2035, og uden en vel fungerende CCS-værdikæde når vi ikke klimaneutralitet. Derfor er der behov for at få truffet beslutning om de langsigtede rammer for CCS, så det i fremskrivningen fremadrettet afspejles, hvordan teknologien ventes at bidrage, og virksomheder kan investere herefter.

DI mener om afgørelsen af CCS-udbuddet

DI bemærker, at afgørelsen af CCS-udbuddet er endnu en milepæl for etableringen af en samlet værdikæde for CO₂-fangst, lagring og transport i Danmark, ligesom det er en milepæl for omstillingen af cementindustrien i Danmark. Det skaber grobund for fremtidige projekter, og det gør det muligt at sektorfordele puljens klimaeffekt, så at man eksempelvis nu kan fremskrive, at cementindustrien forventes at blive klimaneutral i 2030 ved hjælp fra CCS. I afgørelsen af udbuddet tilbød Energistyrelsen også Gaia ProjectCo P/S at blive marginalbyder, men de valgte at takke nej. Det er helt oplagt politisk at afsøge, om de midler, der mangler, kan findes, så også dette projekt kan realisere deres fulde potentiale på 500.000 tons.

DI mener om byrdefordeling og LULUCF

10. Kommentarer til Danmarks EU-forpligtigelser

DI noterer, at KF26 viser, at Danmark forventes at opfylde klimaforpligtelserne under byrdefordelingen, mens der resterer en manko på 2,3 mio. ton CO₂e i forhold til LULUCF-forordningen for perioden 2026-2030 – dog med opfyldelse af punktmålet for 2030. DI bemærker den øgede usikkerhed i opgørelserne, især da optaget i LULUCF er faldet i forhold til KF25. Det fremgår ikke tydeligt af KF26, om der forventes igangsat initiativer for at lukke denne manko. DI anbefaler, at området følges tæt de kommende år, særligt i lyset af implementering af initiativer under den grønne trepart. En mere tydelig redegørelse for håndteringen af mankoer vil styrke kommende fremskrivninger. Endelig bemærker DI, at det indikative EU-mål for 2035 ikke er politisk vedtaget, og at udformningen af klimareguleringen efter 2030 fortsat afventer forhandling. Danmark har således endnu ingen juridiske EU-forpligtigelser på dette område efter 2030.