

21. MAJ 2025

GREEN POWER DENMARK

LANGEBROGADE 3H

1411 KØBENHAVN K

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet
Kontor for Klimafremskrivningen
Holmens Kanal 20
1060 København K

DOK. ANSVARLIG: JWR

SEKRETÆR:

SAGSNR.: S2025-175

DOKNR: D2025-1593907-05-2024

Høringssvar til Klimastatus- og fremskrivning 2025 - resultater

Green Power Denmark vil gerne takke Klima- Energi- og Forsyningsministeriet for muligheden for at kommentere på den årlige analyse og fremskrivning af Danmarks samlede energi- og klimaregnskab, *Klimastatus og -fremskrivning 2025 ('KF25')*.

Danmark opfylder 70% målsætningen i 2030

Det er den femte Klimafremskrivning af sin art. For første gang viser analysen, at Danmark har kurs mod at opfylde Klimalovens 2030-mål. Vurderingen er, at udledningerne falder med 72% i forhold til 1990-niveauet i 2030.

Derudover anskuer Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet (KEFM), at 2025-delmålet nås med en forventet reduktion på 58 pct., og at Danmark overholder sin EU-forpligtigelse på de ikke-kvoteomfattede udledninger mod 2030.

Udledninger falder ligeledes med 80 % i 2035 i forhold til 1990. Det er et interessant udgangspunkt, når en ny klimalov for 2035 skal fastlægges i løbet af 2025. I KF24 var vurderingen 74 %, og den store ændring kommer dels som følge af indregning af Grøn Trepert og dels fra en meget hastigere udrulning af elbiler.

Fremskrivningen understreger samtidigt tydeligt behov for politisk handling

Selvom hovedkonklusionen er positivt, viser fremskrivningen også områder, hvor udviklingen er stagneret eller ligefrem i tilbagegang.

Udbygningen af landvindmøller står nærmest helt stille. I fremskrivningen stiger den samlede onshore kapacitet fra 4,8 GW til 5 GW i 2030 – og falder derefter på grund af nedtag. Udbygningen af solceller fortsætter stadigvæk, men resultatet er en 2,7-dobling af vedvarende energi på land i forhold til 2021-niveau. Den politiske målsætning er 4-dobling.

Et andet område er gasudfasningen, som er på retræte. EU-kommissionen er netop udkommet med plan for at blive fri fra russisk gas senest i 2027. På samme tid vurderer KF25, at der er 268.000 husholdninger med gasfyr tilbage i 2030 mod 130.000 i KF24. I 2035 er der 117.000 gasfyr tilbage. Det er langt fra den politiske ambition om at udfase gas til rumopvarmning i 2035.

Fremskrivningen understreger således også behovet for politisk handling.

Høringssvarets struktur

Green Power Denmark's høringssvar fremhæver tre centrale kommentarer. Derefter efterspørges en række værdifulde data at få offentliggjort. Til sidst kommer sektorspecifikke kommentarer.

Green Power Denmark står til rådighed, hvis kommentarerne rejser spørgsmål, og de kan rettes mod Jonas Westphal Rasmussen jwr@greenpowerdenmark.dk.

Med venlig hilsen

Green Power Denmark
Jonas Westphal Rasmussen

Chefkonsulent

Fremhævede kommentarer

Forslag om at implementere en risikovurdering af udledningsforløb i KF

KF er en analyse af fremtidigt energiforbrug og -produktion samt drivhusgasudledninger under et "frozen policy"-scenarie, hvor alle klima- og energitiltag vedtaget før 1. januar indgår, hvis de er støttet af konkrete og finansierede virkemidler. KF er en helhedsvurdering af alle tiltag, hvilket gør det til et stærkt styringsværktøj.

Tiltagenes forventede effekt indgår som gennemsnitseffekter, men der kan være store usikkerheder på grund af manglende viden, datagrundlag, nye teknologier og markedsudviklinger. Den forventede effekt vurderes ud fra udfaldsrummet, som i praksis kan være vanskeligt at påvise for hvert enkelt tiltag.

KF25 vurderer, at Danmark opfylder sit klimamål i 2030. Nu handler det om at *sikre, at vi når det* og at sikre implementering af samtlige politiske aftaler, som bidrager til at frembringe de estimerede reduktioner.

For bedre at kunne vurdere sandsynligheden for, at reduktionerne realiseres, anbefaler Green Power Denmark, at KEFM udarbejder en risikovurdering af signifikante og usikre klimatiltag, og deres effekt på målopfylde af klimamålene. Denne risikovurdering bør fremgå tydeligt i kapitel 1 for beslutningstagerne.

Herunder giver Green Power Denmark tre forslag til, hvordan det kunne gribes an.

1. I den danske elforsyning hersker der et princip om, at kunder altid skal kunne forsynes, også hvis et energianlæg svigter. Det princip kaldes *N-1 (N minus 1) princippet*. Princippet besvarer spørgsmålet: Hvis det N'te anlæg sætter ud, hvor står vi så henne?

Fx skriver KEFM i sektornotat om CCS, at *"Effekten af CCS-puljen er behæftet med betydelig usikkerhed. Der vurderes at være stor usikkerhed om både de konkrete opførelstidspunkter og tidspunktet for CCS-værdikædens etablering og kapacitetstilpasning."* CCS skal ifølge KF25 levere 2,9 mio. tons CO₂ reduktioner i 2030, og langt størstedelen af effekten indregnes i 2029-2030.

Effekterne heraf kan på baggrund af citatet ovenfor vurderes at være meget usikre. Hvis det N-1 klimatiltag (her CCS) ikke leverer, som forventet (fx bliver forsinket 2 år), hvad gør Danmark så? Hvilke andre sektorer eller

klimatiltag skal så træde til for at sikre 70 pct. målet? Udfordringen med denne tilgang er naturligvis at udvælge det N'te tiltag, og hvad der skal træde til, som vil være politisk.

2. Risikovurdering kan også ske gennem en sandsynlighedsvurdering af centrale klimatiltag. Det kan enten gøres formelt set eller gennem faglige ekspertvurderinger.

Concito har søgt at gøre det formelt med KF24¹. Udfordringen ved denne tilgang er, at vurderingen af sandsynlighedsfordelinger kan risikere at blive subjektive, når der mangler tilstrækkelige mængder datapunkter til at anslå en sandsynlighedsfordeling, og at man i stedet er nødsaget til at vælge en efter bedste evne.

3. Klimarådet opdeler reduktionseffekter i forskellige risikoprofiler i deres årlige statusrapporter gennem faglige argumentationer². Udfordringen er her det omvendte. Det er svært at vurdere kvantitative betydning af den fagligt vurderede risiko.

Overstående risikovurderinger handler om klimatiltag.

KEFM og andre bidragsydere bliver løbende klogere på virkeligheden. Derfor opdateres beregningsforudsætninger, og nogle ændringer har signifikante effekter. Derfor anbefaler Green Power Denmark ligeledes, at KEFM udarbejder en tabel over usikre forudsætninger, datagrundlag og metoder, som kan have signifikant betydning for målopfyldeelse.

Ændringer i forudsætninger om emissionsfaktorer fra lavbundslande, antagelser om import af affald i affaldssektoren og grænsehandelseffekten i transportsektoren er eksempler på områder, hvor usikre forudsætningerne har medført store ændringer i udledninger uden politisk handling eller nye markedstendenser.

Risiko for at nysalget af elbiler er overvurderet

I KF25 er forventningerne til udrulningen af elbiler steget *markant*. I KF25 kommer man frem til 1.400.000 elbiler i 2030, hvilket er en stigning på ca. 500.000 ift. KF24 på ca. 930.000. Det har væsentlig betydning for klimamålene.

Udviklingen er behæftet med usikkerhed. Derfor er der udarbejdet følsomhedsberegninger for salgsandele i KF25, jf. sektornotatet om transport, hvor konsekvensen er +/- 100.000 elbiler i 2030 ift. hovedscenariet. Det kvitterer Green Power Denmark positivt om, men ønsker alligevel at knytte kommentar til udviklingen.

Green Power Denmark har tidligere vurderet, at 1.200.000 grønne biler er muligt *hvis afgifterne fastfryses*, og at yderligere tiltag er nødvendige for at komme op på 1.500.000 i 2030³. I frozen policy står de nuværende afgiftsfritagelser på elbiler til at

¹ <https://concito.dk/concito-bloggen/stor-usikkerhed-om-opfyldelse-2030-klimamaal>

² Fx, Tabel 4.7 i Statusrapport 2024

³ <https://danskemobilitet.dk/nyheder/elektrisk-mobilitet-paa-ti-aar-er-alt-forandret>

blive delvist rullet tilbage mellem 2026 og 2030. Det må alt andet lige påvirke salget negativt.

I KF er modelværktøjet opdateret og kalibreret med de seneste markedsdata på salget af personbiler og udviklingen af bilparken. De seneste markedsdata har dog risiko for ikke at være retvisende for den strukturelle udvikling.

Forbrugerne ved nemlig, at de står overfor en afgiftsstigning af elbiler fra næste år, og derfor forventer vi en fremskyndelse af køb af elbiler. KF25 tager højde for dette ved, at nysalget af elbiler stagnerer i årene, hvor registreringsafgiften øges på elbiler på ca. 205.000 om året. Men *andelen* af elbiler ud af salget af personbiler stiger dog stadig stødt, jf. figuren nedenfor. Det betyder, at det totale nybilsalg stagnerer mere end nybilssalget af elbiler i 2026-2030.

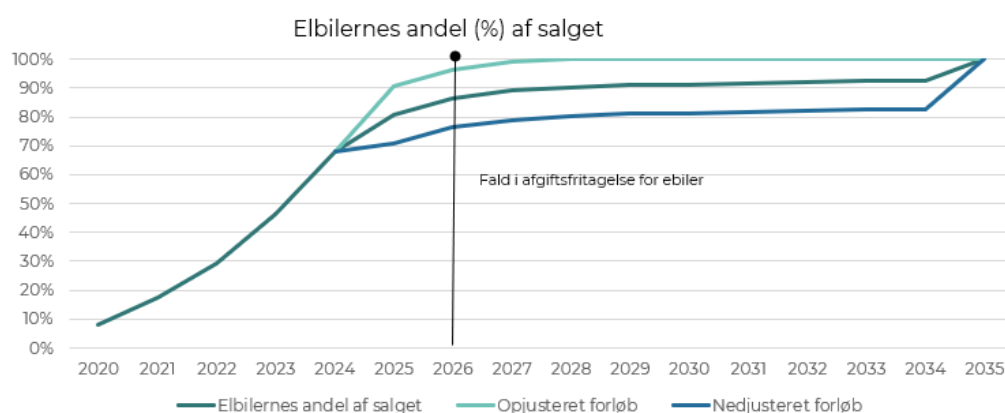
Det fremgår, at det totale forventede salg af personbiler i 2025 er 253.200 og ca. 25.000 flere end i 2026-2030. Forventningen om det store salg kommer som følge af, at der forventes at blive solgt enormt mange elbiler i 2025 (204.500 ift. 150.000 i 2024) med omtrent uændret salg af øvrige typer.

2025-niveauet risikerer at få indvirkning på salget de efterfølgende år, da nysalget for elbiler forbliver på 2025-niveauet, mens det totale bilsalg falder. Det er uklart, om det nuværende salg af elbiler skyldes en varig ændring i forbrugsmønstre eller blot en midlertidig fremskyndelse forud for afgiftsstigninger.

Hvis det er udtryk for en fremskyndelsesadfærd, vil betyde, at der er færre bilkunder, som skal investere i elbiler i de følgende år. Samtidigt bliver dyrere at investere i en elbil relativt til en fossil bil. Derfor forventer Green Power Denmark, at andelen risikerer at *stagnere eller i værste tilfælde falde* uden en fastfrysning.

Derfor mener Green Power Denmark, at det er nødvendigt at fastfryse afgifterne for at skabe større forudsigelighed – både for forbrugerne og for klimaindsatsen. Det vil styrke sandsynligheden for, at klimamålene nås, især set i lyset af den usikkerhed, der knytter sig til flere andre virkemidler.

Andelen af elbiler i salget af personbiler pr. år i KF25 med ned- og opjusteret forløb
%



Kilde: KEFM

Prisforskellene bør være bedste-bud, når grænsehandelseffekten estimeres

Det danske klimaregnskab inkluderer alle udledninger knyttet til salget af brændstoffer inden for landets grænser uanset om solgt brændstof efterfølgende føres ud af landet i tanken på et køretøj og dermed forbruges i et andet land. Det skaber en grænsehandelseffekt. Dette følger af FN's regneregler for udledningsopgørelser.

I KF24 udviklede man en ny model for at fremskrive grænsehandelseffekten. Tidligere var fremskrivningen af effekten nær konstant. Med den opdaterede model vurderes den forventede udvikling i grænsehandlen med et delelement, som afhænger af antallet af køretøjer, og et delelement, som vægter prisforskellen til udlandet på benzin- og diesel. Metoden anvendes fortsat i KF25.

Metodeskiftet har imidlertid ændret fremskrivningen af udledningerne drastisk, som vises i figuren herunder.

Udledninger fra grænsehandel i KF23, KF24 og KF25 2020-2035

Mio. tons CO₂e



Kilde: Energistyrelsen og KEFM (KF23, KF24 og KF25)

Årsagerne bag den nye vurdering kan deles op i to, som beskrives i sektornotatet 22 Transportsektoren:

1. "En stigende bestand af eldrevne køretøjer medfører generelt mindre salg af fossile brændstoffer, hvormed potentialet for grænsehandel er aftagende frem mod 2050."
2. "Udviklingen i grænsehandlen er primært drevet af ændret regulering i Sverige, hvilket har reduceret prisen på fossile brændstoffer i Sverige relativt til Danmark. Dermed forventes et større forbrug af svensk-tanket brændstof i Danmark, som dermed tæller med i de svenske CO₂e-udledninger. Brændstofpriserne forventes at stige i Tyskland relativt til Danmark, hvorfor der skønnes en dæmpende effekt."

Prisforskellen på diesel mellem Danmark og Sverige er næsten konstant mellem 2025 og 2035 på 2 kr. pr. liter. Forskellen kommer fra, at man i Sverige har ændret både på afgifterne og CO₂e-fortræningskravene af flere omgange siden 2023 for at

afbøde husholdningernes energiomkostninger. At det skulle trække grænsehandelseffekten ned i Danmark, giver intuitiv mening.

Men prisforskellene anvendt mellem Danmark og Sverige, og Danmark og Tyskland beregnes ud fra en frozen policy tilgang til udlandet. Det går imod princippet om, at udlandet skal reflektere den forventede udvikling i KF (på nær policy i EU-regi), jf. fx KF24 forudsætningsnotat *Principper og Politikker*.

Prisforskellene bør ændres til at være et bedste-bud. Ellers risikerer KF implicit at antage, at udlandet ikke lever op til sine klimamål. F.eks. har Sverige og Tyskland har sine egne nationale og EU-klimamål.

I Sverige har dets klimaråd netop fastslået, at Sverige ikke kommer til at leve op til nationale klimamål og EU's ESR-forpligtigelser i 2030 med nuværende politiske virkemidler⁴: *"The Government's current climate policies are insufficient to meet Sweden's climate targets and EU commitments by 2030. While some decisions and announced measures in 2024 represented steps in the right direction, they do not offset other decisions made during the mandate period that have led to increased emissions, particularly in the transport sector."* (S.39). Udover det vil mindre dansk grænsehandel i Danmark lede til flere udledninger i Sverige, og forværrer deres udledninger indenfor transportområdet.

Det er derfor sandsynligt, Sverige bliver nødt til at skrue op for afgifterne på benzin og diesel igen. Green Power Denmark anerkender, at det er område med stor usikkerhed.

Derfor roser Green Power Denmark, at der i KF25 fremgår en følsomhedsberegning for grænsehandelseffekten. Hvis prisforskellen mellem Danmark og udlandet (Sverige og Tyskland) stiger/falder med 1 kr. pr. liter vurderes det, at udledningerne i Danmark falder/stiger med 0,3 mio. tons CO₂ i 2030.

Nødvendige datagrundlag som ønskes udgivet

Opdelinger af reduktionseffekter

Det er på nuværende tidspunkt svært at danne sig et præcist overblik over forskellige klimatiltags effekter på tværs af sektorer i KF. Green Power Denmark opfordrer til at der udarbejdes en samlet oversigt over reduktionseffekter i 2030-perspektiv og 2035-perspektiv fordelt på tiltag og effekter.

Som eksempel indtræder CO₂-afgiften i industrien i 2025 og samtidigt starter den nye omstillingsstøtte, hvor der er afsat 2 mia. kr. I sektornotatet om fremstillingsvirksomheder under Sektion 23.2 står der, at *"Reduktionen følger særligt af en stigende VE-andel i ledningsgassen, jf. kapitel 25 Produktion af olie, gas og VE-brændsler. Dertil forventes en øget udnyttelse af intern overskuds- og omgivelsesvarme ved hjælp af varmepumper, elektrificering og energibesparelser."*

Og videre *"Den samlede udledning fra cementsektoren skønnes at falde med ca. 0,3 mio. ton CO₂e mellem 2023 og 2030. Det vurderes, at CO₂-afgiften vil medføre et*

⁴ <https://www.klimapolitiskaradet.se/wp-content/uploads/2025/04/swedishclimatepolicycouncilclimatepolicyreport2025.pdf>

fald i den samlede cementproduktion fra 2025 og frem til 2030, samt at en teknologisk udvikling inden for cementtyper vil bidrage til en reduceret klinkerandel, som er den mest energi- og CO₂-intensive del af cementproduktionen.”

Hvor meget bidrager faldende / stigende aktivitet med? Hvad bidrager CO₂-afgiften med og støtteordningerne? Og på hvilken måde – er det energieffektiviseringer, strukturel nedgang, elektrificering, biomasse eller andet? CCS? Og hvor meget af reduktionerne er, at ledningsgassen bliver grønnere?

Green Power Denmark er forstående overfor, at modelværktøjet er en helhedsvurdering, og der vil være overlap mellem tiltag og effekter, som ikke adskilles 1-til-1, men må gøres ved en faglig vurdering med en vis usikkerhed.

Data på grænsehandelseffekten

Grænsehandelseffekten er en central komponent i udledningerne mod 2030, men det er uklart hvilke delkomponenter (fx svenske eller tyske grænse), som leder til faldet i udledninger, og om hvad det faktiske forhold viser. Derfor opfordrer Green Power Denmark, at der udarbejdes et notat eller et nyt dataark, hvis muligt.

Datagrundlaget stammer fra data på handels- og grænsemønstre, som Skatteministeriet overvåger til deres grænsehandelsmodel, jf. s. 14 i sektornotatet om Transportsektoren.

Elforbrug per priszone er nødvendig

Green Power Denmark vil gerne rose KEFM samt andre bidragsydere til at udgive det overvældende datagrundlag i KF25 på en overkommende måde.

Green Power Denmark såvel som mange andre markedsaktører anvender datagrundlaget, når der skal udvikles ny datadreven politik. I det nuværende datamateriale er elforbruget per priszone ikke opgjort i *KF25_dataark_EL_og_fjernvarme*. Det savner Green Power Denmark.

I takt med, at vi nærmer os 2030, er det nødvendigt at have et overblik over elforbruget i modelapparatet i KF25. Det er essentielt til konsekvensberegninger / vurderinger inden for Power-to-X og RFNBO-krav. Vi anbefaler, at data på elforbrug i KF25 udgives, og som minimum, så VE-andelene i forbrug i DK1 og DK2 kan beregnes, ligesom i Energistyrelsens notat kaldet *”VE-andele for elforbrug opdelt efter budzoner”* fra august 2024.

Hvis muligt kunne elforbruget indgå i *KF25_dataark_elsystemer_timeserier* for at kunne vurdere det mere granulært.

Opgørelse over elforbruget fordelt på energitjenester

Elektrificeringen af industrien er et område, hvor der endnu ikke sker den store udvikling. Der er brug for ny politik udvikling, hvis vi ønsker at omstille industrisektoren med grøn strøm og eldrevne teknologier.

Green Power Denmark efterlyser en oversigt over *”Fremstillingsvirksomheder”* (eller *alle erhvervssektorer*) elforbrug fordelt på energitjenester – rumvarme, proces (lav, mellem, høj), intern transport, forsyning, belysning osv. KEFM og Energistyrelsen har tidligere udgivet en tabel med tre nedslagsår i KF23, kaldet *”Elforbrug i*

erhvervslivet", og en ny udgave fra KF25 er nødvendig for politikudviklingen indenfor området.

Udfasningen af olie- og gasfyr i husholdningerne er på retræte i KF25, som beskrevet i introduktionen. Derfor er behov for at tænke nyt, så flere fyr kan erstattes med fjernvarme og *varmepumper*.

Derfor efterlyser Green Power Denmark ligeledes en opgørelse over det samme for husholdningerne. Den blev udgivet i KF23 under "*Elforbrug i husholdninger*".

Detaljeret opgørelse over energiforbrug og CO2-emissioner fra KF25

I KF23 blev der udgivet en excel-tabel, som viser branchernes (Fremstillingsvirksomhed, husholdninger) energiforbrug fordelt på energitype og energitjeneste samt det tilknyttede CO₂-udledninger pr. år. Den er kaldet *Energiforbrug og CO2-emissioner (fordelt på sektorer, energitjenester og temperaturintervaller)*.

En lignende opgørelse for KF25 er værdifuld for Green Power Denmark såvel som andre aktører. Det vil højne kvaliteten, præcisionen og mindske brugen af antagelser, når der udvikles ny politik diverse områder.

Sektorspecifikke kommentarer

KF25 Kapitel 24 El og fjernvarme

Udbygningen af solceller

I KF25 er der næsten ingen udbygning af onshore vind, og der kommer ca. 1 GW ny havvind i frozen policy scenariet følgende *et skuffende udbud i December*. Den nye grønne strøm til at dække det stigende elforbrug er derfor næsten udelukkende fra solceller.

Vi vurderer, at udbygning af solceller virker meget høj, og der er flere punkter, som taler imod, at niveauet af solceller bliver så højt, som det antages i KF25. Der er beregnet en udbygning af solceller 2035 svarende til ca. 3 TWh/år eller ca. 2 GW/år.

- Den historiske udbygning toppede i 2022, hvor der blev tilføjet ca. 1,5-2 TWh ny solkapacitet på et år inden vilkårene for opstilling af solceller blev væsentligt forringet fra 2023. Siden har udbygningen ligget omkring 0,5 TWh pr. år. Set i det lys, og uden markedet for solcelleudbygning har ændret sig nævneværdigt de seneste år, virker accelerationen af udbygning ude af trit med virkeligheden.
- Green Power Denmark har lavet en rundspørge i branchen om hvor meget sol og landvind udviklerne har i deres pipeline. For projekter med både nettilslutningsaftale og godkendt lokalplan er pipeline på 6 TWh i perioden 2025-2027 - eller 2 TWh om året over en treårig periode. Det er 1 TWh/år lavere end KF25 fremskrivningen. Det inkluderer også landvindsprojekter. Deres samlede pipeline er omkring 35 TWh. Det vil derfor kærve, at noget nær hele pipelinen realiseres inden 2035 for at ramme niveauet i 2035 i KF25.
- Danske solcelleprojekter presses allerede i dag af udenlandske projekter med gunstigere vilkår. Det gælder både større solindstråling syd på, men

også lukrative støtte- og nettomålerordninger til solceller i andre lande. Dette er med til at erodere business casen for danske solceller allerede i dag. Afregningsprisen for solceller er på få år gået fra at ligge omkring den gennemsnitlige spotpris til nu at ligge 40% under spotprisen.

Batterierne kommer, men hvordan?

Green Power Denmark savner en beskrivelse af antagelserne for batterier og andet fleksibelt forbrug, som kan sandsynliggøre de meget store, mængder sol, som KF25 finder.

Kapitel 25 Produktion af olie, gas og VE-brændstoffer

Produktion af grøn brint i Danmark

I 2022 med *Aftale om udvikling og fremme af brint og grønne brændstoffer* blev der sat en politisk ambition om at opnå en elektrolysekapacitet på 4-6 GW inden udgangen af 2030.

I KF25 ses en meget konservativ fremskrivning af dansk brintproduktion. 6 PJ = 1,7 TWh, som svarer til ca. 400 MW elektrolyse, som på ingen måder lever op til den politiske ambition, jf. Figur 25.8.

KEFM beskriver, at fremskrivningen *ikke* indregner en fremtidig brintinfrastruktur mellem Danmark og Tyskland "*idet den politiske aftale om Brintinfrastruktur til Tyskland: Muliggørelse af Syvtallet af 6. februar 2025 blev indgået efter skæringsdatoen for politiske tiltag*", og peger på hvordan en ny brintinfrastruktur kan påvirke udviklingen af elektrolysekapaciteten i Danmark.

Alligevel ser vi Danmarks rolle i frozen policy undervurderet i KF25, da brintinfrastrukturen ikke alene danner efterspørgslen efter grønne brændstoffer fra Danmark.

Her vurderer KEFM, at "*...selvom den europæiske efterspørgsel kan forventes at stige, indregnes der ikke yderligere elektrolysekapacitet efter 2030 i KF25. Fremskrivningen afspejler den nuværende viden om markedets udvikling, hvor der stadig er usikkerhed om Danmarks konkurrenceevne i forhold til andre europæiske lande. Danmarks konkurrenceevne vil bl.a. afhænge af udviklingen i VE-elproduktion og elpriser, national og europæisk regulering, eltariiffer, tilskud, iblandingskrav mv.*"

Det står i kontrast til Green Power Denmarks analyse af Danmarks potentiale for konkurrencedygtig grøn brintproduktion beregnes Danmarks produktion i scenarier med bl.a. varierende Europæisk brintefterspørgsel frem mod hhv. 20, 40 og 60 mio tons brintforbrug i 2050⁵. Hovedkonklusionen er, at Danmark er konkurrencedygtig i et europæisk produktionsperspektiv, og at den europæiske efterspørgsel har stor indflydelse på behovet for dansk brintproduktion. *Derfor er der på trods af dansk frozen-policy et stort mulighedsrum for dansk brintproduktion.*

Green Power Denmark opfordrer til Klimafremskrivningen gentænkes, så europæisk efterspørgselsscenerier langt bedre reflekteres i potentialer for dansk

⁵ Figur 13 i <https://greenpowerdenmark.dk/udgivelser/danmarks-potentiale-konkurrencedygtig-groen-brintproduktion>

produktion⁶. Det er indenfor regneprincipper af KF, hvor udlandet *ikke* nødvendigvis er tvunget ind under et frozen policy regime, jf. Principper og Politikker.

Tilsvarende anbefaler Green Power Denmark, at mulighederne for at skabe national efterspørgsel på PtX-produktion bliver prioriteret politisk – bl.a. via implementering af VEIII samt ved at sætte [produktionsmål for fly og skibe i 2035](#).

KF25 Kapitel 32 DK's EU-forpligtigelser ift. VE- og EE-direktiv

Klarhed om målsætninger i VE-direktivet

På side 2 står der, at *"Industri: Anvendelse af VE skal øges med 1,6 pct.-point årligt. Desuden skal 42 pct. af den anvendte brint, senest i 2030, komme fra vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, stigende til 60 pct. i 2035. Det første mål er vejledende, det andet er bindende."*

Her anbefaler Green Power Denmark, at beskrivelsen gøres mere tydelig. Det bør stå mere klart, at det første vejledende mål er anvendelsen af vedvarende energi (VE), hvor det bindende mål er anvendelse af RFNBO-brint i henholdsvis 2030 og 2035.

På nuværende tidspunkt, kan læseren få indtrykket af, at det første målsætning er på RFNBO-brint i 2030 (vejledende), og det andet mål er for RFNBO-brint i 2035 (bindende).

Risiko for at RFNBO-mål ikke opfyldes i tide

I KF25 skønner KEFM, at RFNBO-målsætningen (bindende) i transportsektoren på minimum 1 % i 2030 opfyldes. Green Power Denmark læser det, at hensigten er, at Regeringen planlægger at løse målsætningen med at pålægge brændstofleverandører at iblande 1%. Men det fremmer dog ikke dansk produktion af Power-to-x brændstoffer.

Der er overhængende risiko for at produktionen af Power-to-X brændstoffer ikke kommer i gang i tide til at levere i 2030 og dermed bliver 1%-RFNBO-målet ikke opfyldt *alligevel*.

Dette skyldes bl.a. at brændstofleverandører ikke er i stand til at tegne langsigtede aftager-kontrakter som er en nødvendighed for investeringsbeslutninger i Power-to-X produktionsanlæg. Ikke på baggrund af overstående iblandingskrav. Denne risiko ønsker Green Power Denmark fremhævet i notatet.

Green Power Denmark mener, at indsatsen for RFNBO-brændstoffer særligt målrettes mod skibs- og luftfartindustrien, som er de dele af transportsektoren der på længere sigt har størst potentiale for RFNBO-brændstoffer. Green Power Denmark har derfor foreslået produktionsmål for PtX-brændstoffer i luft- og skibsfart som vil indfri 1%-målet i 2030, og samtidig lægge vejen til en ambitiøs indsats for opskalering mod 2035. Se s. 17 i [Dansk produktion af grønne PtX-brændstoffer til luft- og skibsfarten](#)

⁶ <https://greenpowerdenmark.dk/udgivelser/dansk-produktion-groenne-ptx-braendstoffer-til-luft-skibsfarten>