

Den 24. februar 2026

Høringssvar fra Dansk Industri

Høring om forudsætningerne for klimastatus og -fremskrivning 2026 (KF26)

DI takker for muligheden for at kommentere på forudsætningsmaterialet for klimastatus og -fremskrivning 2026, samt for invitationen til at deltage i høringsmødet.

DI mener om de langsigtede fremskrivninger

Kommentarer til principper og politikker

DI vil igen i år anerkende, at Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet (KEFM) fremskriver udviklingen helt frem til år 2050. Denne tilgang gør det muligt at belyse langsigtede beslutninger allerede nu, hvilket vil bidrage til opfyldelsen af de klimamål, der er sat for 2045 og 2050. DI bemærker, at en længere fremskrivningshorisont medfører øget usikkerhed i vurderingerne og anvendelsen af data. DI foreslår, at den endelige KF26 styrker fremskrivningen efter 2035 ved at udarbejde forskellige scenarier med varierende antagelser for vejen mod klimamålene, således at frozen policy ikke alene danner grundlag for de politiske beslutninger. Dette vil bidrage til et mere retvisende billede af mulige udviklinger og dermed styrke det fælles vidensgrundlag. Derudover efterspørger DI en klarere oversigt over hvilke områder, som er reelt fremskrevet efter 2035 og hvilke sektorer, hvor udviklingen blot er fastholdt på 2035 niveau – som f.eks. gør sig gældende for affaldsområdet.

DI mener generelt om følsomhedsberegninger

På flere områder savner DI, at KEFM udarbejder følsomhedsberegninger for at styrke kvaliteten af fremskrivningerne. Dette uddybes senere i høringssvaret under de forskellige kapitler.

DI mener om mankoopgørelserne

DI er glade for at se, at 2035-målet er kommet med i mankoopgørelserne, så det i det endelige KF26 materiale bliver muligt at aflæse mankoer for målårene 2025, 2030, 2035, 2045, 2050.



Dansk Industri

DI mener om brændstofpriserne

Kommentarer til priser og vækst

DI antager, at der er medtaget priseffekter af ETS i tabel 1.3 om brændstofpriserne. DI vil i den sammenhæng efterspørge, at der også indgår prisfremskrivninger på biogas, som er en væsentlig omstillingsvej for bl.a. procesindustrien.

DI mener om frem- skrivningen af CO₂- kvoteprisen

De anvendte CO₂-prisforudsætninger er øget en smule sammenlignet med KF25. Generelt er de anvendte prisskøn dog sat lavt og er ikke symmetriske, med den risiko at der er langt større sandsynlighed for, at kvoteprisen undervurderes end overvurderes. Eksempelvis er den forventede kvotepris i 2030 ikke væsentligt højere end den aktuelle kvotepris, hvilket medfører, at forventningerne til klimabidraget fra ETS frem mod 2030 undervurderes, og der er dermed risiko for at overveje at intensivere anvendelsen af danske virkemidler unødigt. Det er efter DI's opfattelse et meget spinkelt grundlag blot at tage udgangspunkt i en gennemsnitlig kvotepris i oktober 2025. Der er god adgang til prisbuddene fra professionelle markedsagttagere, og DI opfordrer til at indarbejde følsomhedsskøn på kvoteprisen. Det samme gælder for kvoteprisen for ETS₂, om end DI her er enig i, at der er et mere begrænset grundlag for at vurdere prisudviklingen.

DI mener om en ny metode for CO₂- kvoteprisen

Fremskrivningen af CO₂-kvoteprisen i KF26 baseres – som tidligere – på en Hotelling-tilgang, hvor prisudviklingen primært bestemmes af et finansielt afkastkrav. Metoden indebærer en relativt glat prissti og modellerer ikke eksplicit effekten af fremtidige policyændringer. Hvis kommende stramninger – fx yderligere kvoteannulleringer, justeringer af MSR eller skærpede klimamål – ikke fuldt ud er indregnet i den aktuelle spotpris, kan fremskrivningen undervurdere den fremtidige kvotepris. Det kræver perfekt forudseenhed og perfekt rationelle markedsaktører, hvilket i praksis næppe er tilfældet. Særligt vil kvoteannulleringer reducere det effektive udbud og øge den strukturelle knaphed. DI opfordrer derfor til, at fremskrivningen fremover suppleres med en metode, der eksplicit inddrager udviklingen i det effektive kvoteudbud og policy-risiko.

Kommentarer til landbrugsprocesser, landbrugsarealer og skov

DI mener om frem- skrivningen for skovrejsning og jordarealer

DI anerkender det høje ambitionsniveau for skovrejsningen, men ser betydelig usikkerhed i implementeringen, da lodsejere tøver på grund af langsigtede rammevilkår, hvilket begrænser anvendelsen af skovrejsningsordninger. Der er også væsentlige barrierer hos kommunerne og flaskehalse hos planteskoler og entreprenører. DI efterlyser politisk fokus på at fjerne disse barrierer og accelerere skovrejsningen. DI bemærker antagelsen om, at 78 pct. af de nye skovarealer etableres på jorder med lav dyrkningsværdi og 22 pct. på jorder med middel dyrkningsværdi og undrer sig over, om KF26 tilstrækkeligt reflekterer treparts-aftalens ændrede fokus på kvælstofretention, der øger skovrejs-

ning på jorder med høj dyrkningsværdi, som vil påvirke klima-effekten.

DI mener om HWP-puljen

DI bemærker, at eksport af uforarbejdet råtræ korrekt udelades fra den danske HWP-pulje, og understreger samtidig vigtigheden af at styrke forarbejdningen af dansk råtræ, da dette vil påvirke HWP-puljen positivt. Reduktion af hugst i statslige skove kan medføre lavere tilvækst, reduceret CO₂-optag og mindre træ til substituering af klimaintensive alternativer og kulstoflagring i byggeri og møbler. Der bør være fokus på balancen mellem skovens kulstoflager og løbende bæredygtig træproduktion. DI bemærker, at klimafremskrivningen ikke tager højde for effekten af veteranisering eller græsning, herunder i urørt skov, som påvirker kulstoflagringen. Urørte skove bidrager desuden ikke til produktion af træprodukter og dermed heller ikke til kulstoflagring i den danske HWP-pulje.

DI mener om indregningen af Grøn Trepert

I henhold til aftalen om et Grøn Danmark indføres CO₂e-afgiften fra 2030. Af forudsætningsnotatet fremgår det, at afgiften forventes at reducere husdyrholdet, men der indgår ingen vurdering af effekterne ved teknologibidrag. Fremskrivningen kunne forbedres ved at tydeliggøre henholdsvis teknologiske og strukturelle betingede CO₂e-reduktioner. For teknologier, hvor der endnu ikke er godkendt en emissionsfaktor, eksempelvis for anvelsen af biokul på landbrugsjord, kan det overvejes at lave en følsomhedsvurdering baseret på politiske aftalers effektvurderinger. Det vil give relevant information om forventet teknologiindtræden til identificeringen og godkendelsen af fremtidige teknologier.

DI mener om fremskrivningen af varebiler

Kommentarer til transport

Det er positivt, at KEFM har opdelt fremskrivningen af varebiler i henholdsvis husholdninger og erhverv, baseret på deres historiske udviklingsprofil. DI bakker op om, at det vil være gavnligt for FREM-modellen, at Transportministeriet opdaterer analysen fra Danmarks Statistik 2020 om personbilers årskørsler, da kørsel efter coronaperioden har ændret sig, særligt med hensyn til hjemmearbejde og skift fra offentlig transport til egen bil. DI ser positivt på, at bestandstal for vare- og lastbiler nu er for seneste kalenderår, hvilket giver mere realistiske fremskrivninger og et retvisende billede af brændstofssammensætningen. En følsomhedsberegning, der følger en logistisk S-kurve, kunne fremadrettet være et realistisk scenarie for varevognssalget.

DI mener om fremskrivningen af lastbiler

Angående fremskrivningen af lastbiler, så er forudsætningsnotatet for lastbilvalgsmodellen ikke fremlagt, og der kan derfor ikke kommenteres på forudsætningerne, der lægges til grund. På baggrund af sidste års KF25, er det DI's vurdering at antallet af ellastbiler frem mod 2030 er overvurderet. Her bemærkes det også at flere af de ellastbiler, der blev registreret i 2025 og starten af 2026 var med en tilladt totalvægt på 4250, der i realiteten er varebiler med en mervægt på op til 750 kg til batteriet, som

kan køres med et almindeligt B-kørekort. Dette er medvirkende til at overvurdere antallet af ellastbiler. I arbejdet med udvikling af metoden for varebilsfremskrivningen vil DI derfor opfordre til at der tages højde for elektriske varebiler med en vægt på op til 4250 kg, der i dag registreres som lastbiler.

DI mener om data for busser og motorcykler

DI bemærker, at data for busser og motorcykler for 2024 leveres af DTU. DI foreslår, at disse data indhentes fra bilstatistik.dk ligesom vare- og lastbiler, så bestandstal er så opdaterede som muligt.

DI mener om vedligeholdelses- og slitageomkostninger

DI bemærker, at KF26 anvender FDM's bilbudget for vedligeholdelses- og slitageomkostninger. DI opfordrer ministeriet til at "hjemtage" beregningsmodellen for disse omkostninger, der er angivet i tabel 1.6. Af FDM's bilbudget 2025 (magasinet Motor januar 2025) er det billigste bilsegment en personbil til 200.000 kr. Heri står vedligeholdelsesomkostninger for henholdsvis en benzinbil og en elbil til 9.300 kr. og 8.100 kr., imens dækomkostninger er angivet til 4.604 kr. og 5.748 kr. Ud fra disse tal har vi svært ved at frembringe tallene i tabel 1.6 ud fra en årlig kørsel på de 20.000 km årligt, som FDM anvender i sit bilbudget 2025. Dækker omkostningerne andet end disse to poster, bør det fremgå af forudsætningsnotatet. FDM's bilbudget fokuserer kun på nyere biler op til fem år, og KF26 udelukker dermed omkostninger for biler ældre end fem år.

DI mener om bilbudgettet og bilsegmenterne

DI mener, at forsikringsomkostninger bør inkluderes som en betydelig omkostning i bilbudgettet, og priser bør baseres på et mere repræsentativt udsnit af bilsegmenterne, ikke kun mikrosegmentet. Bestandsdata fra bilstatistik.dk pr. 17. februar 2026 viser, at mikrosegmentet udgør 16 pct. af bilparken, overgået af SUV-segmentet (25 pct.) og lille-segmentet (23 pct.). DI er bekymret for, at den valgte metode giver et for lavt skøn af vedligeholdelses- og slitageomkostningerne.

DI mener om den elektriske rækkevidde for elbiler

KEFM skønner, at den elektriske rækkevidde for elbiler vil være konstant fra 2035, med en forbedring på 2-3 pct. i perioderne 2025-2030 og 2030-2035. DI finder dette skøn rimeligt baseret på nuværende markedsdata, men opfordrer ministeriet til at overvåge udviklingen, da nye batteriteknologier, såsom solid state-batterier og højenergiceller, kan medføre større forbedringer. DI anerkender dog, at der vil være et naturligt loft for, hvor lang rækkevidde bilproducenter vil sætte i nye køretøjer.

DI mener om fremskrivningen af personbilbestanden

KF25 har forbedret det teoretiske grundlag for fremskrivningen af personbilsbestanden, hvilket er fastholdt i KF26. DI ser positivt på dette, da tidligere fremskrivninger gav et misvisende billede af omstillingen. DI mener dog stadig, at der mangler et grundlæggende kvalitetstjek af modellernes antagelser, hvilket har ført til systematiske undervurderinger. DI har følgende kommentarer hertil:

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.

2. Det er problematisk, at FLEETSIZE-modellen implicit tillægger BNP-udvikling samme vægt som befolknings-udviklingen 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. Det medfører samlet set en væsentligt overvurdering af det fremtidige bilsalg.

3. DI mener, at KF26 anlægger en for optimistisk forventning til salget af fossile benzin- og dieslbiler. 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 dieslbiler – bl.a. et kraftigt faldende udbud fra bilproducenterne, gradvist ringere infrastruktur for fossile biler og lavere fremtidsværdi af fossile biler. I forlængelse heraf bør der også tages eksplicit højde for mætningseffekter i det samlede bilsalg. Dette kunne evt. opnås ved at lade fremtidige fremskrivninger kalibrere efter en sigmoid-funktionsfremskrivning af bilsalget.

DI ser positivt på, at KEFM har taget DI's kritik vedrørende overlevelseshastighederne til sig og arbejder på kalibreringen, hvilket giver en mere retvisende bestandopgørelse for personbiler.

Kommentarer til produktion af olie, gas og VE-brændstoffer

DI mener om indregningen af biogasudbud

Der er igen i år indregnet gennemførelse af biogasudbud, der ikke kan forventes gennemført - og slet ikke i år. Selvom udbudsordningen er statsstøttegodkendt, vil der sandsynligvis ikke komme bud under de nuværende vilkår. I stedet opfordrer DI og biogasbranchen til CO₂-afgiftsfritagelse af biogas og et grønt iblandingskrav for boligopvarmning. Hvis disse forslag ikke gennemføres snart, vil det være vanskeligt at opnå CO₂-reduktion fra ny biogas i 2030.

DI mener om PtX-projekter og energiplanlægning

DI anerkender den metodiske afgrænsning af KF26 til projekter med endelig investeringsbeslutning eller bindende støtte, men denne tilgang giver et konservativt billede af PtX-udviklingen i Danmark. De annoncerede ca. 5.500 MW PtX-projekter frem mod 2030 viser betydelig industriel interesse og modenhed, som ikke afspejles i fremskrivningen. Dermed risikerer KF26 at undervurdere fremtidigt elforbrug, behovet for netudbygning og PtX' rolle i energisystemet, hvilket kan svække energiplanlægningen. Dette kan imødekommes ved at tilføje regnescenarier hvor en større andel af de annoncerede projekter realiseres.



Dansk Industri

DI mener om elektrolysekapacitet og europæisk regulering

Forskellen mellem HySynergy og Endor illustrerer følsomheden over for timing af investeringsbeslutninger frem for den strukturelle udvikling i markedet. DI deler vurderingen af, at europæisk regulering vil drive efterspørgslen efter PtX-brændstoffer, og at det nuværende hjemmemarked i Danmark er begrænset. Det er restriktivt at antage, at dette ikke vil føre til yderligere elektrolysekapacitet efter 2030.

DI mener om indregning af scenarier for PtX-udbud

RFNBO-delegated Act under VE-direktivet fritager produktion af RFNBO'er, herunder grøn brint, for krav om additionalitet og samtidighed, når elnettet har en VE-andel over 90 pct. Danmark forventes at opfylde dette omkring 2030, før lande som Tyskland, hvilket giver en strukturel konkurrencefordel. Adgang til havvind, velfungerende elmarkeder og planlagt brintinfrastruktur mod Tyskland understøtter Danmarks potentiale som eksportør af grøn brint og PtX-brændstoffer, trods efterspørgslen primært ligger uden for Danmark. Derfor opfordrer DI til at medtage et scenarie, hvor det tyske PtX-udbud indregnes i KF26. Hvis ikke, undervurderes eksportdrevet PtX-produktion og business casen for danske virksomheder, da PtX-markedet i praksis er europæisk og ikke nationalt.

DI mener om usikkerheder, scenarier og energitab i PtX-produktion

DI erkender, at rentabiliteten af PtX-produktion er usikker og afhænger af teknologisk udvikling og elpriser. En fremskrivning, der antager nul yderligere elektrolyseudbygning efter 2030, risikerer at undervurdere dynamikken og Danmarks rolle i det europæiske PtX-marked. DI anbefaler, at KF26 arbejder med alternative scenarier for elektrolyseudbygning efter 2030 eller kvalificerer usikkerhederne. DI vurderer, at antagelsen om et energitab på 38 pct. ved brintproduktion er rimelig, men understreger behovet for følsomhedsanalyser, da teknologisk udvikling, systemintegration og udnyttelse af overskudsvarme kan forbedre systemeffektiviteten.

DI mener om fremskrivningerne for olie og gas

DI gør opmærksom på, at Energistyrelsens prognoser for produktion af olie og gas i Nordsøen generelt er præget af optimisme og typisk overvurderer indvindingsniveauerne og dermed klimaeffekterne. Dette er ikke blot et aktuelt forhold i den seneste prognose, men også en strukturel tendens. Fx viser en undersøgelse fra Aalborg Universitet, at Energistyrelsens historiske prognoser konsekvent har ligget væsentligt over den faktiske produktionen fra danske felter.¹ Overvurderede indvindingsprognoser giver et forkert billede af Danmarks mulige bidrag til europæisk forsyningssikkerhed og kan føre til strategiske dispositioner, der ikke stemmer overens med den reelle udvikling. DI anbefaler derfor, at der arbejdes mere konservativt og med større grad af forsigtighed i den fremadrettede fremskrivning, herunder tydeligere usikkerhedsangivelse og eventuelt alternative scenarier. Dette vil give både politikere og er-

¹ Hansen et al. (2022) "Why wait until 2050? Exploring possible scenarios for phasing out oil and gas production faster than planned in the Danish North Sea".

hvervsliv et mere retvisende grundlag for energipolitiske og sikkerhedspolitiske beslutninger.

DI mener om VE-pipeline af sol og landvind

Kommentarer til el og fjernvarme

Det bemærkes, at ændringerne fra KF25 til KF26 bl.a. skyldes opdaterede vægting og indregningsperioder af VE-pipeline, og at fremskrivningen af udbygning af VE på land frem mod 2033 tager udgangspunkt i denne VE-pipeline. DI vil, ligesom i sidste års høringssvar, opfordre til at tydeliggøre, hvilken VE-pipeline der refereres til, og om muligt præsentere den i et bilag. VE-pipeline af sol og landvind begrænses af principper om fremdrift i planlægningsprocessen, forventet etablering samt et økonomisk afskæringsprincip, men hvordan disse forhold påvirker det samlede resultat, er uigennemsigtigt for DI.

DI mener om usikkerheder for VE-udbygning

Afsnit 4.3 om usikkerheder inkluderer faktorer som projektøkonomi, areal- og netomkostninger samt fremtidig indtjening, som også på længere sigt vil påvirke udbygningen. DI savner en uddybning i afsnittet, herunder at usikkerhederne underbygges, særligt hvis KEFM tillægger disse usikkerheder stor betydning.

DI mener om omstillingen af maskinpakken i bygge- og anlægsbranchen

Kommentarer til husholdninger og erhverv

DI efterspørger Energistyrelsens endelige rapport: Tech Review om Intern transport, der ligger til grund for forventningerne til bygge- og anlægsbranchens muligheder for omstilling af maskinpakken i KF26 (Afsnit 6.1). Det har derfor ikke været muligt for DI at kommentere på denne forudsætning.

DI mener om håndtering af haveaffald

Kommentarer til affald

DI efterspørger opfølgning på projektet omkring håndtering af haveaffald. Der blev under dette projekt udarbejdet en række rapporter, som viste muligheder for at reducere udledningen fra kompostering af haveaffald, samt at direkte udbringning af neddelt haveaffald førte til høje udledninger. DI stiller sig nysgerrige over for, om fremskrivningerne tager højde for dette?

DI mener om fossilindholdet af affald

Dialog med EU-aktører indikerer, at fossilindholdet i importeret affald til forbrænding er 48 pct. og ikke 35 pct. DI ønsker, at grundlaget for antagelsen om 35 pct. uddybes. En følsomhedsberegning på variationen og konsekvenser bør foretages. DI undrer sig over, at udledningen fra deponier antages at fortsætte uændret frem mod 2050, da tilførslen af organisk materiale stoppede efter praksisændringen i 1997. Dette burde have en væsentlig effekt frem mod 2050.

DI mener om udsortering og genanvendelse

Der bør laves følsomhedsberegninger vedrørende øget udsortering. Implementeringen af reglerne fra klimaaftalen har taget længere tid end planlagt, og adfærdsændringen i befolkningen i forhold til sortering er ikke på plads. Der forventes øget udsor-

tering af husholdnings- og erhvervsaffald. Genanvendelsesmarkederne er udfordret, hvilket formentlig fører til øget afbrænding af genanvendbare ressourcer. Et skift forventes i forlængelse af emballageforordningen og andre EU-initiativer frem mod 2030. Følsomhedsberegninger bør laves for mængder og sammensætningen af affaldet, specielt plastindholdet.

DI mener om indregning af CCS-puljen

Kommentarer til CCS

DI bemærker, at det er væsentligt og bør være muligt, at der i KF26 tages højde for resultatet af CCS-puljens kontrakttildelinger i april 2026. DI bemærker derudover, at det er vigtigt at følge udviklingen af CCS for at understøtte realiseringen af CCS og de skønnede reduktioner heraf. Derfor er det for DI også væsentligt, at der foretages en opdatering af følgende analyse: [Ny analyse: Potentialet for CO₂-fangst vokser](#), så perspektiverne baserer sig på nyeste data og erfaringer.

Som en mindre bemærkning, vil DI gøre opmærksom på, at fristen for endelig bud i CCS puljen blev skubbet til d. 4. februar, og ikke 27. januar, som det fremgår af materialet.