



Drivkraft Danmark hørings svar på forudsætningsnotater til KF26

Den 24. februar 2026

Vi vil indledningsvis takke for muligheden for at kommentere på forudsætningsnotaterne til Klimastatus og -fremskrivning 2026.

Ref.
AP, KSM

Drivkraft Danmark støtter overordnet de principper, som anvendes i materialet, og som ligger til grund for den kommende Klimastatus og -fremskrivning for 2025. Notaterne er generelt velunderbyggede og gennemarbejdede. Derfor har vi kun kommentarer til enkelte punkter i sektornotaterne for transport og tilhørende bilag vedrørende vejtransportmodellen.

Kommentarer til forudsætningsnotat 5 ”Transport”:

Notatet fremhæver, at punktmålet på 5,1 % iblanding af avancerede brændstoffer og RFNBO lægges til grund i KF26 for iblanding af VE-brændstoffer i 2030. I den forbindelse nævnes det, at forventningerne til opfyldelse i begrænset omfang vil omfatte anvendelse af biogas.

Drivkraft Danmark er enige i denne antagelse for så vidt angår fortrængningskravet. Vi vurderer, at biogas leveret til transport kun i begrænset omfang vil blive anvendt til opfyldelse af dette krav.

Derimod forventer vi, at biogas injiceret i gasnettet i betydeligt omfang vil blive anvendt til opfyldelse af det avancerede krav i 2030. Efter vores vurdering vil biogas være den mest omkostningseffektive løsning til at sikre efterlevelse af denne del af forpligtelsen.

Vi henviser i den forbindelse til BEK nr. 1401 af 27. november 2025, § 3, stk. 5, som giver mulighed for at anvende biogas injiceret i gasnettet til opfyldelse af kravet. Det fremgår ikke heraf, at biogassen skal være ustøttet:

Stk. 5. Til brug for opfyldelse af forpligtelsen i stk. 2 kan en virksomhed indregne mere biogas fra gassystemet til anvendelse til transport, undtagen luftfart, end den mængde ledningsgas, som virksomheden har dokumenteret leveret til transport, undtagen luftfart, jf. afsnit 2 i bekendtgørelse om håndbog om dokumentation for reduktion af drivhusgasser fra transportsektoren m.v. Det er en forudsætning, at biogassen er fysisk injiceret i det danske gastransmissions- og gasdistributionssystem, og at der ikke samtidig gøres krav på biogassen i andre sektorer eller af andre aktører.

Udover muligheden for anvendelse af biogas er der også adgang til at anvende co-processed, sambehandlede, brændstoffer til opfyldelse af kravet.

DrivkraftDanmark
Esplanaden 34A, 1. sal th.
1263 København K

T +45 3345 6510
E info@drivkraftdanmark.dk
W drivkraftdanmark.dk

Co-processing indebærer, at der i raffinaderiprocessen anvendes både biologiske og fossile input, som behandles sammen i de eksisterende anlæg. Resultatet er fx et dieselprodukt, hvor en dokumenteret andel stammer fra bæredygtigt biogent input.

Produktionsformen giver mulighed for at øge den samlede VE andel i brændstof-forsyningen, samtidig med at produktet fortsat overholder gældende brændstof-standarder og iblanding kan ske inden for de tekniske rammer, ligesom mulighe-den ved iblanding af HVO.

Kommentar til forudsætningsnotat 5a "Vejtransportmodellen":

Drivkraft Danmark ser positivt på, at den offentlige ladeinfrastruktur inddrages som en faktor i bilvalgsmodellen. En bredt dækkende ladeinfrastruktur med gen-nemsigtige priser og lettilgængelige betalingsmuligheder er afgørende for at gøre elbilen til det foretrukne valg på de danske veje.

Den nuværende opdeling mellem ladepunkter under og over 50 kW giver imid-lertid efter vores vurdering ikke et retvisende billede af markedets udvikling. Langt de fleste elbiler kan i dag modtage væsentligt mere end 50 kW, selv mindre modeller typisk omkring 100 kW og hovedparten omkring 150 kW. Samtidig ses der en stigende udrulning af ladepunkter med meget høje effekter på 350 kW og derover.

Samtidig opererer [bilag II til AFI-Forordningen](#) med en mere differentieret ef-fektklassificering bestående af:

- Normalladning: $P < 50 \text{ kW}$
- Hurtigladning: $50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$
- Lynladning, niveau 1: $150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$
- Lynladning, niveau 2: $P \geq 350 \text{ kW}$

Vi anbefaler derfor, at statistikker og markedsopgørelser afspejler denne struk-tur, fx ved at anvende intervallerne $1 - 50 \text{ kW}$, $50 - 150 \text{ kW}$, $150 - 350 \text{ kW}$ og $\geq 350 \text{ kW}$. En sådan opdeling vil være i overensstemmelse med AFIR og samtidig give et mere retvisende billede af markedets udvikling, herunder udbredelsen af høj- og ultrahøjeffekt lynladning, som også vil blive fremhævet i branchens egne opgørelser.

Drivkraft Danmarks medlemmer investerer milliarder i udrulningen af ladeinfra-struktur til både personbiler og tunge køretøjer. Ambitionen er at etablere 100 ladepunkter til tung transport frem mod 2030 på markedsvilkår. Denne udvik-ling kan endnu ikke fuldt ud afspejles i forudsætningsnotaterne, men vi anbefa-ler, at kommende fremskrivninger i højere grad inddrager udviklingen i lademar-kedet for tung transport – på samme måde som udviklingen i salget af elbiler indgår i modellen. En løbende modeltilpasning er vigtig for at sikre, at beslut-ningstagere har et retvisende grundlag for eventuel ny regulering.

Modellens skøn for 2025 synes desuden at undervurdere det faktiske marked. Lastbilbestanden er, trods indførelsen af vejafgifter for tung transport, steget

med ca. 500 enheder i 2025 i modsætning til forventningen i KF25. Vi anbefaler derfor, at forudsætningerne for estimatet af lastbilbestanden genbesøges.

Endelig vil vi gøre opmærksom på, at data fra bilstatistik.dk vedrørende lastbiler benytter en simpel vægtdimension. Det indebærer, at elvarebiler over 3.500 kg indgår i opgørelsen af ellastbiler. Hvis segmentet 3.500–4.250 kg ikke frasorteres, kan det medføre en overvurdering af antallet af egentlige ellastbiler. Når dette segment fratrækkes, udgør tallet ca. 1.300 og ikke de 1.600, der anvendes i opgørelsen.

Vi anbefaler derfor, at vægtsegmenterne håndteres konsistent i analysen.

Afslutningsvis arbejder branchen på at udarbejde en mere fyldestgørende statistik over ladepunkter, som vi ved færdiggørelse gerne deler med Klima-, Energi-, og Forsyningsministeriet med henblik på at styrke datagrundlaget fremadrettet.

Hvis der er behov for en nærmere uddybning af vores kommentarer, står vi til rådighed for dialog og deltager gerne i et møde.