



Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Notat til Folketingets Europaudvalg

Center

Center for international klima
og energi

Kontor

EU-kontoret

Dato

02-09-2025

J nr. 2024 - 3526

Akt-id 603771

/ LADEL

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) .../... om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/1788 for så vidt angår præcisering af en metode til vurdering af drivhusgas-emissionsbesparelser fra kulstoffattige brændsler

Resumé

Europa-Kommissionen har den 8. juli 2025 vedtaget en delegeret retsakt om kulstoffattige brændstoffer, som en del af implementeringen af gasdirektivet. Den delegerede retsakt regulerer beregningen af drivhusgasintensiteten for kulstoffattige brændstoffer, herunder brint, og dermed hvornår brændstoffer kan antages at være kulstoffattige.

Den delegerede retsakt træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende, medmindre Rådet eller Europa-Parlamentet forinden gør indsigelse. Indsigelsesfristen er forlænget fra to til fire måneder fra vedtagelsen.

Retsakten skønnes med væsentlig usikkerhed at kunne påvirke danske virksomheders mulighed for at afsætte grøn brint negativt, da kulstoffattige brændstoffer i nogen grad kan konkurrere med PtX-brændstoffer baseret på vedvarende energikilder, bl.a. til målopfyldelse til dele af EU's klimakrav til transport og industri. Omvendt vil vedtagelsen af retsakten give markedsaktørerne den nødvendige regulatorisk klarhed og samtidigt kan retsakten have positive økonomiske konsekvenser for den danske luftfart- og søfartsbranche, da det kan reducere omkostningerne for opfyldelse af EU's klimakrav i disse sektorer.

Retsakten afspejler et kompromis mellem medlemsstaternes forskellige interesser. Hvis Rådet gør indsigelse, og Kommissionen skal præsentere en ny version af retsakten, vurderes det ikke sandsynligt, at den nye version vil være tættere på danske interesser.

Regeringen kan på den baggrund støtte, at Rådet ikke gør indsigelse mod udstedelsen af den konkrete delegerede retsakt og vil otte dage fra oversendelsen af nærværende notat lægge dette til grund.



1. Baggrund

Europa-Kommissionen har den 8. juli 2025 vedtaget en delegeret retsakt om kulstoffattige brændstoffer. Den delegerede retsakt vedtages i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/1788 af 13. juni 2024 om fælles regler for de indre markeder for vedvarende gas, naturgas og brint ("gasdirektivet").

I medfør af gasdirektivets artikel 9, stk. 5, kræves det, at Kommissionen specificerer en metode til vurdering af drivhusgasemissions-reduktioner fra kulstoffattige brændstoffer. Regnskabsmetoden skal tage højde for emissioner i hele livscyklussen, indirekte emissioner fra produktion af kulstoffattige brændstoffer, metanlækage samt faktiske emissioner og faktiske kulstofopsamlingsrater. For at sikre den nødvendige konsistens skal der anvendes en lignende tilgang som til den delegerede forordning (EU) 2023/1185 for vedvarende brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse (RFNBOs).

Den delegerede retsakt træder i kraft på tyvendedagen for offentliggørelse i Den Europæiske Unions Tidende, medmindre Rådet eller Europa-Parlamentet inden for en given frist fra Kommissionens vedtagelse gør indsigelse. Indsigelsesfristen er forlænget fra fire til fire måneder fra vedtagelsen.

2. Formål og indhold

Formålet med retsakten er at fastsætte en metode for at beregne drivhusgasintensitet for brændstoffer, der hverken er vedvarende eller fossile. Derved gives der fx mulighed for, at et elektrolyseanlæg kan producere både RFNBO-brint og kulstoffattig brint. RFNBO-brint skal leve op til hårdere krav end kulstoffattige brændstoffer, bl.a. at brinten skal produceres med strøm fra vedvarende energikilder.

Produktionsmetoder

Kulstoffattige brændstoffer omfatter flydende og gasformige brændstoffer og kan være produceret med udgangspunkt i brint ved fx elektrolyse eller dampreformering af naturgas med kulstoffangst (CCS) (også kaldet blå brint). Kulstoffattige brændstoffer skal som minimum opnå en reduktion af vugge til grav-udledninger på 70 pct. ift. en fossil reference (ligesom RFNBOs).

Kulstoffattige brændstoffer ved elektrolyse

Retsakten indeholder fire metoder til at bestemme drivhusgasintensiteten for brændstoffer produceret ved elektrolyse med strøm fra det kollektive elnet. Brændstofproducenterne kan vælge én af de fire metoder til anvendelse i et kalenderår.

- *Metode A) Gennemsnitlig drivhusgasintensitet for elproduktionen i et kalenderår.*

Drivhusgasintensiteten for strøm fra det kollektive elnet bestemmes ved at anvende et gennemsnit for elproduktionen i et kalenderår. Drivhusgasintensiteten udregnes ud fra brændselsforbruget til elproduktion, hvor el baseret på VE og atomkraft regnes som nul. Kalenderåret, der anvendes, er det år med senest tilgængelige data, som vil være to år før produktionsåret.



- *Metode B) Gennemsnitlig drivhusgasintensitet for elproduktion på timeniveau.*
Drivhusgasintensiteten for strøm fra det kollektive elnet bestemmes ved at anvende et gennemsnit for elproduktion i den time, hvor brinten er produceret. Drivhusgasintensiteten på timeniveau baseres på en fremskrivning udarbejdet af transmissions-systemoperatøren, som udarbejdes to timer før day-ahead markedet lukker. I det omfang, der er en harmoniseret metode tilgængelig, skal en sådan anvendes. Indtil da skal metoden anvendt af TSO'en godkendes af den kompetente myndighed.

- *Metode C) Antal timer med vedvarende energikilder og atomkraft som marginal elproduktion*

Drivhusgasintensiteten for strøm fra det kollektive elnet bestemmes ud fra anlæggets antal fulldlastimer i et kalenderår. Er anlæggets antal fulldlastimer i kalenderåret lig eller lavere end antallet af timer, hvor vedvarende energikilder og atomkraft var den marginale produktionsenhed i det foregående kalenderår, så tildeles strøm fra elnettet en drivhusgasintensitet på nul. Overstiger antallet af fulldlastimer tildeles en drivhusgasintensitet på 183 gCO₂e/MJ, som er referencen for fossil elproduktion.

- *Metode D) Marginale produktionsenhed*

Drivhusgasintensiteten for strøm fra det kollektive elnet bestemmes ud fra den marginale elproduktionsenhed i perioden, hvor det kulstoffattige brændstof er produceret. Dvs. ud fra den elproduktionsenhed, der fastsætter elprisen i budzonen, på produktionstidspunktet. Metoden forudsætter, at transmissionssystemoperatøren gør data offentligt tilgængelig.

Kulstoffattige brændstoffer produceret ved dampreforming af naturgas med kulstoffangst og -lagring (blå brint)

For at kulstoffattige brændstoffer baseret på brint produceret ved fx dampreforming af naturgas kan overholde emissionstærsklen kræver det, at der installeres kulstoffangst på dampreformeringsanlægget, samt at det indfangede kulstof lagres permanent eller bindes i langtidsholdbare produkter.

Til beregningerne anvendes anlæggets faktiske fangstrate af CO₂. Desuden indgår opstrømsudledninger forbundet med indvinding og transport af metangas i beregningen af den samlede drivhusgasemission, herunder metanlækage. Naturgasoperatører er fra 2027 forpligtet til at måle og indberette metanlækage fra deres anlæg *jf. (EU) 2024/1787 metanforordningen*. Standardværdierne for metanudledninger er samlet fastsat til 10,3 gCO₂e/MJ. Anvendes der flydende naturgas skal drivhusgasudledninger forbundet med fordråbning, transport og forgasning også inkluderes.

Senest 1. juli 2028 skal EU Kommissionen undersøge muligheden for at introducere lande- eller regionsspecifikke standardværdier for fx opstrømsudledninger for naturgas.

Anvendelse af kulstoffattige brændstoffer



Kulstoffattige brændstoffer kan i nogen grad anvendes til at bidrage til efterlevelse af de forskellige drivhusgasemissionsmål i EU-reguleringen. Muligheden for at bidrage er dog forskellig på tværs af den forskellige regulering. Det er ikke alle steder kulstoffattige brændstoffer kan bidrage til målopfyldelse, fx kan de ikke bidrage til opfyldelse af medlemsstaternes VE-forpligtigelser i transportsektoren iht. VE-direktivet.

Der skelnes mellem 1) kulstoffattige brændstoffer produceret via en fossil produktionsvej, hvilket inkluderer dampreformerer af naturgas med kulstoffangst (blå brint), og 2) kulstoffattige brændstoffer produceret ved en ikke-fossil produktionsvej, hvilket inkluderer elektrolyse.

Kulstoffattige brændstoffer fra en fossil produktionsvej kan kun bidrage til at opfylde rederiernes drivhusgasfortrængningsforpligtigelse fastsat i FuelEU Maritime-forordningen. Derimod kan kulstoffattige brændstoffer fra en ikke-fossil produktionsvej bidrage til både at opfylde rederiernes drivhusgasfortrængningsforpligtigelse fastsat i FuelEU Maritime-forordningen og flybrændstofleverandørernes iblandingsforpligtigelse for bæredygtige flybrændstoffer og syntetiske flybrændstoffer fastsat i ReFuelEU Aviation-forordningen. Dertil kan kulstoffattige brændstoffer fra en ikke-fossil produktionsvej også anvendes i industrien og bidrage til at sænke medlemsstaternes industriforpligtigelse for grøn brint (RFNBOs) iht. VE-direktivet.

3. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet vil få forelagt den delegerede retsakt og har ligesom Rådet mulighed for at gøre indsigelse.

Europa-Parlamentet har den 19. juni 2025 vedtaget en resolution om "Clean Industrial Deal" (2025/2656(RSP)). Her kalder Europa-Parlamentet på en hurtig vedtagelse af retsакten og en teknologineutral, simpel og investeringsvenlig definition af kulstoffattige brændstoffer. På den baggrund ventes Europa-Parlamentet at støtte retsакten i sin nærværende form.

4. Nærhedsprincippet

Der er tale om gennemførsel af en allerede vedtaget forordning. Det er derfor KEFM's vurdering, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

5. Gældende dansk ret

Den delegerede retsakt er direkte gældende i dansk ret. Den delegerede retsakt er udstedt med hjemmel i artikel 9, stk. 5, af gasdirektivet (Direktiv nr. 2024/1788 af 13. juni 2024).

6. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Den delegerede retsakt har direkte virkning og får ikke konsekvenser for dansk lovgivning.

Økonomiske konsekvenser



Det har ikke været muligt at kvantificere de økonomiske konsekvenser af den delegerede retsakt.

Det forventes som udgangspunkt ikke, at danske virksomheder vil efterstræbe at producere kulstoffattige brændstoffer. Det skyldes, at danske virksomheder umiddelbart vurderes at være bedre stillet til at efterleve RFNBO-reglerne og dermed producere grønne brændstoffer end virksomheder i andre medlemsstater. Det skyldes Danmarks høje andel af vedvarende elproduktion.

Imidlertid muliggør retsaken, at kulstoffattige brændstoffer, som ikke er certificeret efter RFNBO-kravene, i nogen grad kan anvendes til efterlevelse af forskellige drivhusgasemissionsmål i EU-reguleringen. Det kan potentielt medføre en mindre efterspørgsel efter PtX-brændstoffer certificeret efter RFNBO-kravene, som er den type PtX-brændstof, som Danmark primært skønnes at producere. Retsaken skønnes derfor med væsentlig usikkerhed at kunne have negative økonomiske konsekvenser for særligt PtX-branchen i Danmark, da den kan medføre en mindre efterspørgsel efter PtX-brændstoffer baseret på vedvarende energikilder, herunder grøn brint, på EU-niveau.

Dertil bliver kulstoffattige brændstoffer med nærværende retsakt et anerkendt produkt og kan fremrettet fx omfattes af EU's støtteordninger. Konkret forventes støttemidlerne i den kommende runde (Q4 2025) af EU's brintbank til støtte af brint- og PtX-produktion i EU at kunne gå til at støtte produktion af kulstoffattige brændstoffer - og ikke kun RFNBO-brændstoffer, som hidtil. Det kan alt andet lige forringe danske virksomheder med produktion af RFNBO-brændstoffers mulighed for at få del af støttemidler fra EU, da produktionsomkostningerne ved kulstoffattige brændstoffer kan forventes at være lavere end RFNBO-brændstoffer, omend det ikke vides om de to typer af brændstof får ens vilkår i brintbanken.

Nærværende retsakt indeholder ikke en produktionsmetode baseret på elektricitet fra atomkraftværker (pink brint). Det fremgår imidlertid, at Kommissionen senest den 1. juli 2028 skal forelægge en konsekvensvurdering af at introducere nye metoder i retsaken med el fra atomkraftværker. Denne justering vil falde sammen med en vurdering og evt. revision af RFNBO-retsaken. På sigt kan kulstoffattige brændstoffer potentielt omfatte brændstoffer produceret baseret på strøm fra atomkraftværker.

Omvendt kan retsaken have positive økonomiske konsekvenser for den danske luftfart- og søfartsbranche, da det kan reducere omkostningerne for opfyldelse af deres klimakrav fastsat i hhv. ReFuelEU Aviation og FuelEU Maritime forordningerne. Den danske industri skønnes at aftage ubetydelige mængder brint, og skønnes derfor ikke at påvirkes af reglerne.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Den delegerede retsakt får ikke konsekvenser for beskyttelsesniveauet.



7. Høring

Kommissionens delegeret retsakt om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/1788 for så vidt angår præcisering af en metode til vurdering af drivhusgasemissionsbesparelser fra kulstoffattige brændsler er den 9. juli 2025 sendt i høring i specialudvalget for Klima-, Energi og Forsyningspolitik. Der er modtaget to høringssvar med bemærkninger.

Green Power Danmark bemærker, at de finder, at den endelige lovtekst har bevæget sig i den forkerte retning ift. at sikre reduktioner af drivhusgasudledninger samt fair konkurrence mellem kulstoffattig- og RFNBO-brint.

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har bemærket, at de vurderer, at forordningsforslaget kan medføre administrative konsekvenser for dansk erhvervsliv. Der er dog tale om meget overordnet rammelovgivning, og det er derfor vanskeligt at kvantificere, hvad denne vil betyde i en national kontekst. OBR står til rådighed, når reguleringen er blevet fastsat eller mere konkretiseret, for at kvantificere og identificere potentielle administrative omkostninger.

8. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det forventes, at øvrige medlemslande generelt vil være positive over for den delegerede retsakt, omend de fleste medlemsstater har forslag til retsakten, der ikke er imødekommet. Det forventes særligt, at flere lande, der er venligt stemte over for atomkraft, vil forholde sig skeptisk, da deres bemærkninger ikke er blevet imødekommet. Det forventes imidlertid ikke, at Rådet gør indsigelse mod den delegerede retsakt, da den vurderes at have ramt en balance, hvor alle medlemslande har ønsker, men samtidigt har bekymringer for at justere andre dele af retsakten.

9. Regeringens generelle holdning

Regeringen anerkender, at kulstoffattige brændstoffer spiller en rolle som en overgangsteknologi for den grønne omstilling, men mener at vedvarende brændstoffer bør prioriteres i en langsigtet grøn omstilling. Beregningen af drivhusgasreduktioner fra kulstoffattige brændstoffer bør derfor designes således, at de understøtter vedvarende brændstofproduktion.

Regeringen finder, at retsaktens metoder til at bestemme drivhusgasintensiteten af strøm fra det kollektive elnet ikke er designet ideelt, og regeringen mener at retsakten bør indeholde mere retvisende metoder herfor for bl.a. at undgå, at produktion af kulstoffattige brændstoffer medfører øget fossil elproduktion. En yderligere bekymring er, at de angivne standardværdier i retsaktens bilag for CO₂e-udledninger ved anvendelse af metan vurderes at være for lave ift. de reelle udledninger. Desuden indeholder retsakten ikke et incitament til at anvende faktiske værdier i de tilfælde, hvor de faktiske udledninger for fx naturgas overstiger standardværdierne. Det er imidlertid positivt, at retsakten eksplicit fastlægger, at producenter skal medregne læk ved transport og produktion af flydende naturgas.



Retsakten afspejler imidlertid et kompromis mellem medlemsstaternes forskellige interesser. Hvis Rådet gør indsigelse, og Kommissionen skal præsentere en ny version af retsakten, vurderes det ikke sandsynligt, at den nye version vil være tættere på danske interesser. Regeringen kan derfor støtte, at Rådet ikke gør indsigelse imod udstedelsen af den delegerede retsakt, og vil otte dage fra oversendelsen af nærværende notat lægge dette til grund.

10. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.