



DEN EUROPÆISKE UNION

EUROPA-PARLAMENTET

RÅDET

Strasbourg, den 29. april 2026
(OR. en)

2025/0423(COD)
LEX 2516

PE-CONS 12/1/26
REV 1

CLIMA 87
ENV 163
TRANS 99
MI 177
CODEC 314

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
OM ÆNDRING AF FORORDNING (EU) 2019/1242
FOR SÅ VIDT ANGÅR BEREKNINGEN AF EMISSIONSKREDITTER
FOR TUNGE KØRETØJER FOR INDBERETNINGSPERIODERNE FOR ÅR 2025-2029**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2026/...

af 29. april 2026

om ændring af forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår beregningen af emissionskreditter for tunge køretøjer for indberetningsperioderne for år 2025-2029

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure², og

ud fra følgende betragtninger:

¹ Udtalelse af 18.3.2026 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

² Europa-Parlamentets holdning af 12.3.2026 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 30.3.2026.

- (1) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242³ fastsættes CO₂-målene for nye tunge køretøjer. Disse mål udgør en central del af Unionens ramme for senest i 2030 at reducere nettodrivhusgasemissionerne med mindst 55 % i forhold til niveauet i 1990 og opnå klimaneutralitet i hele økonomien senest i 2050.
- (2) I forordning (EU) 2019/1242 er der fastsat gradvist strengere CO₂-emissionsreduktionsmål for fabrikanter. Disse mål giver langsigtet sikkerhed og forudsigelighed for investorer i hele værdikæden, samtidig med at de giver tilstrækkelig tid til en retfærdig omstilling til klimaneutralitet. Det er derfor afgørende, at niveauet for de CO₂-emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/1242, forbliver uændret.
- (3) For at lette opfyldelsen af de mål, der gælder fra 2030, og i lyset af forsinkelsen i etableringen af den offentlige opladningsinfrastruktur langs motorveje for tunge køretøjer bør fabrikanterne have mulighed for at generere flere emissionskreditter inden det pågældende år, hvilket også kan tilskynde til tidligere udbredelse af tunge nulemissionskøretøjer.
- (4) Fabrikanterne bør indhente emissionskreditter i indberetningsperioderne for år 2025-2029, hvis deres specifikke CO₂-emissioner ligger under de specifikke CO₂-emissionsmål snarere end under CO₂-emissionsreduktionskurven.

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

- (5) Da udbredelsen af nulemissionsbybusser allerede er fremskreden, og anvendelsen heraf ikke påvirkes negativt af eventuel manglende offentlig opladningsinfrastruktur langs motorveje, bør denne forordning ikke finde anvendelse på bybusser.
- (6) Målet for denne forordning, nemlig at give fabrikanterne yderligere fleksibilitet med hensyn til deres opfyldelse samtidigt med, at ambitionsniveauet for CO₂-reduktionsmålene bevares, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af foranstaltningernes omfang og virkninger, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (7) Forordning (EU) 2019/1242 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) 2019/1242 foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 7, stk. 1, litra a), affattes således:
 - "a) differencen mellem CO₂-emissionsreduktionskurven omhandlet i stk. 2 for indberetningsperioden for år 2025 og de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for denne fabrikant for indberetningsperioderne for år 2025-2029 og differencen mellem CO₂-emissionsreduktionskurven for indberetningsperioder for andre år end 2025-2029 og de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for denne fabrikant for samme indberetningsperiode, hvis denne difference er positiv ("emissionskreditter"), eller".
- 2) Bilag I ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den ...

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

BILAG

Bilag I ændres således:

1) Tabellen i punkt 5.2 affattes således:

"

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO_2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO_2(2025)_Y] \times V_Y$	$[ET2025(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$	$[ET(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$
$dCO_2(NO)_Y$	0	$[CO_2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_Y$	$[CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_Y$
$cCO_2(M)_Y$	0	$[ET2025(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$	$[ET(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$
$dCO_2(M)_Y$	0	0	$[CO_2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_Y$

".

2) I punkt 5.2 tilføjes følgende:

"Hvor $ET2025(NO)_Y$ og $ET2025(M)_Y$ bestemmes som følger:

$$ET2025(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,2025}$$

$$ET2025(MCO_2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,2025} + pv_{sg} \times ETp_{sg,2025}]$$

$$ET2025(M)_Y = ET2025(MCO_2)_Y + ET(MZE)_Y".$$