

Bruxelles, den 15. juni 2026
(OR. en)

10065/1/26
REV 1

Interinstitutionel sag:
2025/0420 (COD)

CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084

NOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanternes Komité/Rådet
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår præstationsnormer for nye lette køretøjers CO ₂ -emissioner, om mærkning af køretøjer og om ophævelse af direktiv 1999/94/EF – Situationsrapport

I. INDLEDNING

1. Den 16. december 2025 fremlagde Kommissionen et forslag om ændring af forordningen om præstationsnormer for nye personbilers og varevognes CO₂-emissioner (i det følgende benævnt forslaget om CO₂-normer)¹. Det indeholder også regler om mærkning af køretøjer.
2. Forslaget blev fremlagt som en del af en pakke vedrørende bilindustrien, hvori også indgår et forslag om rene erhvervskøretøjer og forslag til forenkling af lovgivningen vedrørende bilindustrien) (omnibuspakken vedrørende bilindustrien).

¹ Dok. 17010/25 + ADD 1.

3. Forslaget har til formål at sikre en mere fleksibel og teknologineutral tilgang, der tager hensyn til den teknologiske og markedsmæssige udvikling, og samtidig fastholde kursen mod klimaneutralitet, bidrage til energisikkerhed og energiuafhængighed ved at gå bort fra brugen af fossile brændstoffer i vejtransport samt bevare forudsigeligheden for fabrikanten og investorer i en retfærdig omstilling mod nulemissionsmobilitet.

Forslaget sænker navnlig 2035-målene for biler og varevogne fra 100 % til 90 % og 2030-målet for varevogne fra 50 % til 40 % og indfører ny fleksibilitet for fabrikanten til at opfylde deres specifikke emissionsreduktionsmål: vurderingen af overholdelsen foreslås at være flerårig i perioden 2030-2032, indtil 2034 superkreditter til små elbiler "fremstillet i EU" og fra 2035 kreditter til anvendelse af bæredygtige vedvarende brændstoffer og kreditter til stål med lavt kulstofindhold "fremstillet i EU". De to sidstnævnte fleksibilitetsmuligheder skal anvendes til at kompensere for de resterende emissioner for at sikre forslaget klimaneutralitet. De øger teknologineutraliteten og tager hensyn til emissionsreduktioner ud over udstødningsemissioner.

4. Rådet (miljø) havde en orienterende debat om forslaget den 17. marts 2026 med fokus på forslaget hovedelementer, nemlig emissionsreduktionsmålene og de nye fleksibilitetsmuligheder.
5. I Europa-Parlamentet er Massimiliano SALINI (EPP, IT) blevet udpeget til ordfører på vegne af ENVI-udvalget. Der forventes en afstemning på plenarmødet i november 2026.
6. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse om forslaget den 29. april 2026. Regionsudvalget har endnu ikke afgivet sin udtalelse om forslaget.
7. Nedenfor redegør formandskabet for de hidtidige fremskridt med forslaget og giver et bredt overblik over status for de vigtigste udestående spørgsmål.

II. STATUS

Generelt

8. Forslaget om CO₂-normer er blevet gennemgået af Miljøgruppen på flere møder, senest den 21. maj 2026.

9. Den orienterende debat på samlingen i Rådet (miljø) i marts og den grundige gennemgang på gruppeniveau har gjort det muligt at indkredse de vigtigste spørgsmål i forslaget og delegationernes generelle holdninger hertil. Ikke desto mindre tager en række delegationer fortsat undersøgelsesforbehold med hensyn til hele teksten eller dele heraf.
10. Desuden er to centrale bestemmelser i forslaget, nemlig superkreditterne til små elbiler "fremstillet i EU" og kreditterne til stål med "lavt kulstofindhold" "fremstillet i EU", tæt forbundet med omnibusforslaget vedrørende bilindustrien og forslaget til en "retsakt om industriel fremskyndelse" (IAA – "Industrial Accelerator Act"). IAA-forslaget blev først forelagt den 4. marts 2026, og behandlingen befinder sig stadig på et relativt tidligt stadium. De Faste Repræsentanternes Komité drøftede de indbyrdes forbundne bestemmelser den 5. juni 2026.
11. Formandskabet har fortsat arbejdet med alle forslagets elementer i konkrete vendinger, men har på nuværende tidspunkt haft fokus på at udarbejde et kompromis, navnlig om mærkning og mere tekniske spørgsmål. Dette har ført til bred enighed om formandskabets seneste kompromistekst, dog med visse udestående spørgsmål, hovedsagelig om brugte køretøjer og medtagelsen af køretøjers energieffektivitet i mærkningen. Nogle få andre udestående spørgsmål er knyttet til forslagets vigtigste spørgsmål.
12. Det er formandskabets overordnede vurdering, at yderligere fremskridt med forslaget vil kræve, at alle de vigtigste udestående spørgsmål behandles som led i et samlet afbalanceret kompromis.

De vigtigste udestående spørgsmål

13. Lige siden behandlingen af forslaget startede, har det stået klart, at de vigtigste politiske spørgsmål omhandler emissionsreduktionsmålene for 2035 og 2030 og de nye fleksibilitetsmuligheder. På baggrund af en europæisk bilsektor, der står over for udfordringer i forbindelse med produktionsomkostninger, overkapacitet og øget global konkurrence, har debatten fokuseret på at finde den rette balance mellem at holde kursen mod klimaneutralitet og fremme elektrificering og samtidig give fabrikkerne flere muligheder og mere fleksibilitet med hensyn til at opfylde deres emissionsreduktionsmål og dermed styrke teknologineutraliteten, samtidig med at der sikres en stærk og konkurrencedygtig bilindustri i EU. Argumentet er på den ene side, at fleksibilitet for fabrikkerne og teknologineutralitet er afgørende for at sikre industriens konkurrenceevne, men på den anden side, at kursen og tempoet i retning af elektrificering som vejen frem for en fremtidssikring af konkurrenceevnen skal holdes.

I den forbindelse ønsker en række delegationer at udvide definitionen af nulemissionskøretøjer til at omfatte køretøjer, der udelukkende kører på "kulstofneutrale" brændstoffer. Disse delegationer foreslår, at definitionen af "kulstofneutral" skal omfatte alle de typer vedvarende brændstoffer, der er nævnt i direktivet om vedvarende energi. Én delegation ønsker at udvide definitionen til "vedvarende brændstoffer, herunder avancerede biobrændstoffer". Andre delegationer er imod dette, med henvisning til at definitionen fortsat bør baseres på udstødningsemissioner. Én delegation foreslår, at man går over til en tilgang med vurdering af hele livscyklussen.

At tage hensyn til forskellene mellem medlemsstaterne, herunder med hensyn til udbredelsen af elektriske køretøjer og udrulningen af infrastruktur, er også blevet fremført.

a) Emissionsreduktionsmål

En række delegationer har endnu ikke givet udtryk for nogen endelig eller konkret holdning til de foreslåede emissionsreduktionsmål. De holdninger, der er kommet til udtryk, er vidt forskellige.

14. 2030-mål for varevogne

Nogle delegationer har udtrykt klar støtte til at sænke 2030-målet for varevogne fra 50 % til 40 %, men mange delegationer opretholder forbehold med hensyn til substansen eller er stadig i gang med at vurdere forslaget. En række delegationer ser med tilfredshed på kursen, men opfordrer til at sænke målet yderligere i betragtning af de strukturelle hindringer for udbredelsen af elektriske varevogne. Andre har forbehold med hensyn til at sænke målet og sætter spørgsmålstegn ved behovet herfor. Én delegation har eksplicit opfordret til også at sænke 2030-målet for personbiler.

Der synes at være bred støtte til det treårige gennemsnit for overholdelse af 2030-målet (både biler og varevogne). Nogle få har forbehold med hensyn til gennemsnittet, mens en række delegationer finder, at der er behov for yderligere fleksibilitet, og ønsker at forlænge det til fem år, nogle også for 2025-målet. Andre er imod en generel forlængelse til fem år.

15. 2035-målet for biler og varevogne og forpligtelse til at kompensere for de resterende emissioner

Nogle delegationer har udtrykt støtte til målet på 90 % kombineret med forpligtelsen til at kompensere for de resterende emissioner, og nogle opfordrer også til at sikre, at emissionsreduktionerne er i overensstemmelse med den europæiske klimalov.

Andre har fremført, at de kan støtte de 90 % med visse forbehold, navnlig at de 90 % bør være ubetingede eller i det mindste kun delvist kompenserede, og/eller at fabrikanternes fleksibilitet til at opfylde deres specifikke mål bør øges og udvides for at afspejle markedsforholdene. Nogle delegationer går ind for en yderligere sænkning af 2035-målene for både biler og varevogne eller kun for varevogne og sætter spørgsmålstegn ved gennemførligheden af de foreslåede mål.

Omvendt er en række delegationer kritiske over for at sænke 2035-målene. Nogle ønsker at holde sig til de nuværende mål på 100 % og henviser til overvejelser såsom deres mål i forordningen om indsatsfordeling, behovet for at sende et klart signal om elektrificering og for at efterleve den europæiske klimalovs målsætninger. Nogle har påpeget, at deres forbehold hænger sammen med deres skepsis over for, om kompensationsmekanismen med kreditter vil føre til de samme emissionsreduktioner som de nuværende mål.

b) Flexibilitetsmuligheder

16. 2030-mål for biler – superkreditter for "små elektriske køretøjer fremstillet i EU"

Der synes at være bred støtte til begrebet superkreditter til små biler, men en række delegationer opfordrer til ændringer i det konkrete forslag eller tager undersøgelsesforbehold med hensyn til særlige elementer heri. Navnlig mener en række delegationer, at en teknologineutral tilgang også bør give mulighed for superkreditter til små biler, der udelukkende kører på kulstofneutrale/vedvarende brændstoffer. Nogle understreger, at det er centralt for deres vurdering af bestemmelsen, at sådanne små biler er til en overkommelig pris.

Nogle delegationer har dog forbehold med hensyn til konceptet, nogle få ønsker at udvide det til også at omfatte større elbiler, og én delegation afviser helt forslaget.

Definitionen af et "lille elektrisk køretøj" foreslås i omnibuspakken vedrørende bilindustrien, hvorom der endnu ikke er opnået enighed i Rådet.

Om "fremstillet i EU", se nedenfor.

17. 2035-målene for biler og varevogne – brændstofkreditter og kreditter for stål med lavt kulstofindhold fremstillet i EU

Med hensyn til brændstofkreditter har mange delegationer taget forbehold med hensyn til bestemmelsen, enten fordi den ifølge dem ikke går langt nok med hensyn til at give fleksibilitet eller støtte teknologineutralitet, eller fordi de er i tvivl om forslaget's miljømæssige integritet, og fordi det sender markedet de forkerte signaler. En række delegationer ønsker at udvide bestemmelsen, herunder ved at anvende den inden 2035 og/eller øge procentdelen af kreditter og/eller udvide typen af biobrændstoffer. En række delegationer støtter, at køretøjer, der udelukkende kører på kulstofneutrale/vedvarende brændstoffer, bør betragtes som nulemissionskøretøjer. I den forbindelse foreslås det, at alle brændstoffer, der er opført i direktivet om vedvarende energi, dækkes på samme måde. Omvendt har en anden gruppe delegationer stærke forbehold med den begrundelse, at fleksibiliteten ikke vil føre til yderligere emissionsreduktioner, vil lede forsyningen væk fra de sektorer (luftfart og søfart), der har brug for disse brændstoffer i mangel af dekarboniseringsalternativer, og udvande signalet om elektrificering. De er imod at betragte køretøjer, der udelukkende kører på kulstofneutrale/vedvarende brændstoffer, som nulemissionskøretøjer.

Med hensyn til kreditter for stål med lavt kulstofindhold er der temmelig bred støtte til eller i det mindste åbenhed over for konceptet og målet om at stimulere et førende marked for stål med lavt kulstofindhold fremstillet i EU. Nogle ønsker at anvende kreditterne tidligere end 2035, og nogle opfordrer til at udvide anvendelsesområdet for kreditterne, navnlig til aluminium. Delegationerne har dog generelt spørgsmål til metoden og parametrene til definitionen af stål med lavt kulstofindhold, som vil blive fastsat i en delegeret retsakt i henhold til forordningen om miljøvenligt design.

Om "fremstillet i EU", se nedenfor.

18. Nogle få delegationer har taget forbehold med hensyn til begrænsningen af pooldannelse til forbundne fabrikker med den begrundelse, at det vil føre til konkurrenceforvridning.
19. "Fremstillet i EU" og forbindelser til IAA-forslaget

Da behandlingen af IAA-forslaget stadig befinder sig i de tidlige faser, har de fleste delegationer indtil videre taget undersøgelsesforbehold og stillet spørgsmål om "fremstillet i EU" og som nævnt ovenfor om stål med lavt kulstofindhold.

Nogle delegationer har givet udtryk for fuld eller i det mindste delvis støtte til begrebet "fremstillet i EU". For nogle få delegationer er det et centralt element i forslaget om CO₂-normer med henblik på at tilskynde til fortsatte investeringer i EU-baseret produktion og mindske afhængigheden af import. Andre har udtrykt tvivl om begrebet "fremstillet i EU" og sætter spørgsmålstegn ved, om det er foreneligt med internationale forpligtelser, og ved dets effektivitet med hensyn til at bevare værdikæder for fabrikanten.

20. Revision

En række delegationer mener, at revisionen af forordningen, der er berammet til 2035, er for sen, og nogle opfordrer til at medtage yderligere oplysninger om revisionens indhold. Andre finder ikke, at der er behov for at fremskynde revisionen.

21. Nyttefaktor for pluginhybridkøretøjer

Selv om den ikke indgår i forslaget om CO₂-normer, har en gruppe delegationer opfordret til at fastfryse den såkaldte "nyttefaktor" for pluginhybridkøretøjer, mens en anden gruppe modsætter sig dette. "Nyttefaktoren" anvendes til at beregne disse køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug. Den bestemmes på grundlag af det anslåede forhold mellem kørsel med elektrisk driftsmåde og kørsel ved hjælp af forbrændingsmotoren. Ajourføringen af nyttefaktoren er blevet vedtaget via afledt ret for at sikre, at CO₂-emissionerne i højere grad afspejler disse køretøjers faktiske emissioner, og vil finde anvendelse fra den 29. november 2026.

III. KONKLUSION

De Faste Repræsentanternes Komité opfordres til at notere sig denne situationsrapport og fremsende den til Rådet (miljø) med henblik på samlingen den 25. juni 2026.