



Bruxelles, den 27. februar 2026
(OR. en)

6639/26

**Interinstitutionel sag:
2025/0420(COD)**

LIMITE

**CLIMA 84
ENV 160
TRANS 96
MI 173
CODEC 308**

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 CO₂-emissioner, om mærkning af køretøjer og om ophævelse af direktiv 1999/94/EF
– Orienterende debat

Med henblik på samlingen i Rådet (miljø) den 17. marts 2026 findes i bilaget et baggrundsnotat fra formandskabet med spørgsmål til ministrene om forslaget.

De Faste Repræsentanternes Komité opfordres til at notere sig baggrundsnotatet og til at fremsende det til Rådet.

Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår præstationsnormer for nye lette køretøjers CO₂-emissioner, om mærkning af køretøjer og om ophævelse af direktiv 1999/94/EF

– Orienterende debat –

– Baggrundsnotat fra formandskabet med spørgsmål til ministrene –

Den 16. december 2025 forelagde Kommissionen et forslag om ændring af forordningen om præstationsnormer for nye personbilers og varevognes CO₂-emissioner. Forslaget indeholder også regler om mærkning af køretøjer. Forslaget er en del af bilpakken, der skal støtte sektorens indsats i omstillingen til ren mobilitet. Pakken indeholder også tre andre lovgivningsinitiativer (et om forenkling – "omnibuspakken vedrørende bilindustrien", et om grønnere virksomhedsvognpakker og et om en målrettet ændring af CO₂-standarderne for tunge køretøjer) samt en meddelelse om "batteriboosterstrategien".

Forslaget følger i kølvandet på handlingsplanen for bilindustrien fra marts 2025 og den strategiske dialog med industrien og centrale interessenter i sektoren, som blev indledt i begyndelsen af 2025.

Forslaget har sammen med de øvrige initiativer vedrørende bilindustrien til formål at bidrage til at imødegå de vigtigste udfordringer for konkurrenceevnen i en branche, hvor den teknologiske udvikling går stærkt, og hvor konkurrencen er stigende, samtidig med at kursen mod dekarbonisering fastholdes. Ifølge Kommissionens vurdering er det afgørende for bilindustriens konkurrenceevne, at EU's industri genvinder førerpositionen inden for nulemissionskøretøjer. I den forbindelse er bestemmelser om CO₂-standarder afgørende for at sikre investorerne vished og forudsigelighed på lang sigt i hele deres værdikæde. Selv om det går fremad med omstillingen til nulemissionskøretøjer, med en andel på 17,4 % af batteridrevne elkøretøjer i EU i 2025¹, er udbredelsen heraf fortsat ujævn blandt medlemsstaterne.

¹ Europa-Kommissionen – Det Europæiske Observatorium for Alternative Brændstoffer.

For at imødegå de udfordringer, som bilindustrien står over for, mener Kommissionen, at der kan anlægges en mere pragmatisk tilgang til CO₂-standarderne, uden at den overordnede kurs mod nulemissionskøretøjer ændres. Formålet med forslaget er således at finde en balance mellem at åbne for større fleksibilitet og flere teknologiske løsninger med henblik på at give fabrikkerne mulighed for at nå deres emissionsreduktionsmål og samtidig sikre, at sektoren har blikket solidt rettet mod nulemissionsmobilitet.

Forslaget indgår også i den overordnede ramme for perioden efter 2030 med henblik på gennemførelsen af det nyligt vedtagne klimamål for 2040 om en reduktion på 90 %, der skal bane vejen for, at EU bliver klimaneutralt senest i 2050. Biler og varevogne tegner sig tilsammen for ca. 20 % af EU's samlede CO₂-emissioner.

Status over arbejdet i Rådet

Den foreslåede ændring af forordningen om CO₂-emissionsstandarder for nye personbiler og varevogne er blevet drøftet på en række møder i Miljøgruppen, som har afsluttet den første fuldstændige gennemgang af forslaget. Behandlingen af forslaget er således i gang, og flere medlemsstater studerer stadig forslaget. Der er på grundlag af de foreløbige bemærkninger dog meget delte holdninger til forslaget, både med hensyn til de foreslåede mål, navnlig 2035-målene, og til den foreslåede indførelse af ny fleksibilitet.

Emner, der skal drøftes

Med henblik på at udstikke retningslinjer for den videre behandling af forslaget foreslår formandskabet, at følgende spørgsmål drøftes af ministrene.

Emissionsreduktionsmålene for 2030 og 2035

Kommissionen foreslår at sænke 2030-målet for reduktion af udstødningsemissioner for varevogne fra 50 % til 40 % i lyset af de særlige udfordringer, som varevognsfabrikkerne står over for på grund af hindringer for udbredelsen af nulemissionsvarevogne.

For biler fastholdes 2030-målet om en reduktion på 55 %.

For så vidt angår 2035-målene for biler og varevogne indebærer forslaget en sænkning af målene for reduktion af udstødningsemissioner fra 100 % til 90 % i forhold til det EU-flådedækkende mål for 2021 for at give fabrikkerne mulighed for at nå deres mål ved hjælp af en bredere vifte af teknologiske løsninger og på den måde støtte en mere teknologineutral tilgang. Fabrikkerne vil imidlertid skulle kompensere for deres resterende emissioner på op til 10 % ved hjælp af kreditter fra bæredygtigt vedvarende brændstof og/eller kreditter fra stål med lavt kulstofindhold, hvorved målet om klimaneutralitet fastholdes.

Ny fleksibilitet i form af kreditter til opfyldelse af målene

Der foreslås tre nye typer kreditter:

1. indtil 2034 superkreditter til små nulemissionsbiler "fremstillet i EU"
2. fra 2035 kreditter fra bæredygtigt vedvarende brændstof
3. fra 2035 kreditter fra stål med lavt kulstofindhold "fremstillet i EU".

Formålet med **superkreditterne** til små nulemissionsbiler er at fremme udviklingen af et massemarked for små elbiler til overkommelige priser, der er fremstillet i EU. Fremstillingen af ét lille elektrisk køretøj vil tælle for 1,3 køretøjer. Betegnelsen "lille nulemissionsbil" skal defineres i den foreslåede ændring af typegodkendelsesforordningen som en del af omnibuspakken vedrørende bilindustrien.

Kreditterne fra bæredygtigt vedvarende brændstof og kreditterne fra kulstoffattigt stål vil give fabrikkerne flere muligheder for at overholde kravene ud over tilgangen med udstødningsemissioner og øge teknologineutraliteten. For at sikre, at der fortsat investeres tilstrækkeligt i nulemissionskøretøjer, foreslås det dog bl.a., at denne fleksibilitet begrænses til 10 % af det EU-flådedækkende mål for 2021.

Kreditterne fra bæredygtigt vedvarende brændstof er ikke fabrikantspecifikke, men vil gøre det muligt for fabrikker at kompensere for op til 3 % af det EU-flådedækkende mål for 2021 afhængigt af tilgængeligheden af sådant brændstof på markedet. Inden for de 3 % indføres der et delloft på højst 1 % for kompensation via bestemte typer biobrændstof og biogas fra bestemte råprodukter. Brændstofkreditterne vil fremme investeringer i udviklingen af værdikæden for bæredygtigt vedvarende brændstof, eftersom sådant brændstof fortsat spiller en rolle i dekarboniseringen af transportsektoren, ikke mindst af den eksisterende flåde.

Formålet med de foreslåede **kreditter fra stål med lavt kulstofindhold** er at skabe incitamenter til at anvende EU-fremstillet stål med lavt kulstofindhold i bilproduktionen og skabe et førende marked på dette område. Disse kreditter vil gøre det muligt for fabrikkerne at kompensere for op til 7 % af det EU-flådedækkende mål for 2021.

For alle tre fleksibilitetsmuligheder foreslår Kommissionen med henblik på overholdelse kun at begrænse muligheden for at danne en pool, hvis alle fabrikker i poolen er en del af den samme gruppe af forbundne fabrikker.

Spørgsmål til ministrene

Formandskabet opfordrer ministrene til at overveje følgende spørgsmål:

- 1. Kommissionen foreslår at sænke 2035-målene til 90 % kombineret med indførelsen af kreditmekanismer for bæredygtigt brændstof og for stål med lavt kulstofindhold, der er fremstillet i EU, for at kompensere for de resterende emissioner. Hvad er din vurdering af den foreslåede ændrede ramme med henblik på at sikre opfyldelsen af EU's klimamål, øge teknologineutraliteten og sikre bilindustriens konkurrenceevne?*
 - 2. Hvad er din holdning til den fleksibilitet, der foreslås med henblik på at hjælpe fabrikkerne med at nå deres mål for 2030 og 2035?*
-