

Bruxelles, den 22. maj 2026
(OR. en)

8947/26

Interinstitutionel sag:
2025/0421(COD)

TRANS 278
AVIATION 74
MAR 71
CLIMA 242
COMPET 529
ENV 460
ENER 226
ECOFIN 583
IND 313
CODEC 835

NOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanters Komité/Rådet
Komm. dok. nr.:	17016/1/25 REV 1; 17016/1/25 ADD 1 REV 1
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rene erhvervskøretøjer – Situationsrapport

I. INDLEDNING

1. Kommissionen forelagde ovennævnte forslag for Europa-Parlamentet og Rådet den 18. december 2025 som led i bilpakken.
2. Forslaget har til formål at afhjælpe den lave udbredelse og utilstrækkelige tilgængelighed af nul- og lavemissionspersonbiler og lette varevogne ved at indføre specifikke mål for nul- og lavemissionsbiler og lette varevogne i virksomhedsflåder, da disse flåder har en høj andel af nye køretøjsregistreringer og en hurtigere fornyelsesprocent. Målretning med henblik på virksomhedsflåder bør styrke konkurrenceevnen i EU's bilindustri og vil også have en afsmittende virkning på brugtmarkedet for disse køretøjer.

Derudover foreslås det også, at finansiel støtte fra medlemsstaterne til yderligere at fremskynde udbredelsen af disse køretøjer fra og med 2028 begrænses til nul- og lavemissionskøretøjer, der er "fremstillet i Den Europæiske Union", som det vil blive defineret i forordningen om industriel fremskyndelse.

II. ARBEJDET I DE ØVRIGE INSTITUTIONER

3. Europa-Parlamentet udpegede Miljø- og Transportudvalget som fælles udvalg for dette forslag med Tiemo Wölken (S&D, DE – ENV) og François Kalfon (S&D, FR – TRAN) som ordførere. Europa-Parlamentet planlægger at vedtage sin holdning på plenarmødet den 23. november 2026.
4. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse på 604. plenarmøde den 18. marts 2026. Regionsudvalget har endnu ikke vedtaget sin udtalelse.

III. FREMSKRIDT I RÅDET OG DETS FORBEREDENDE ORGANER

5. Landtransportgruppen indledte sin behandling af forslaget den 13. januar 2026 med en generel præsentation af forslaget og den ledsagende konsekvensanalyse. Gruppen fortsatte arbejdet den 3. og 17. februar, den 3. og 17. marts, den 14. april og den 19. maj 2026.
6. Siden præsentationen af forslaget og konsekvensanalysen har medlemsstaterne generelt udtrykt støtte til målet om at fremskynde udbredelsen af nulmissionskøretøjer og styrke konkurrenceevnen i Unionens bilindustri. Samtidig er der forskellige syn på, hvilken reguleringsmæssig tilgang der er mest hensigtsmæssig for at nå disse mål.

7. Nogle medlemsstater mener, at en supplerende af den udbudsbaserede tilgang for CO₂-standarderne for biler og varevogne kombineret med tiltag på efterspørgselssiden rettet mod virksomhedsflåder kan bidrage til at fremskynde markedsudbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer og skabe stabile førende markeder for den europæiske bilindustri. Andre medlemsstater er betænkelige med hensyn til de foreslåede måls obligatoriske karakter og samlede merværdi, deres proportionalitet i forhold til den administrative byrde, der genereres, de mulige virkninger for virksomheder og SMV'er og mener, om forslaget muligvis er alt for indgribende. Disse betænkeligheder blev også afspejlet i et fælles uofficielt dokument fra en betydelig gruppe af medlemsstater. En enkelt medlemsstat gav udtryk for modstand mod forslaget i dets nuværende form, men støttede samtidig i princippet målet om elektrificering af flåden. Samtidig fastholdt flere medlemsstater forbehold med hensyn til elementer i forslaget, idet de dog var villige til at fortsætte de tekniske drøftelser med henblik på at finde mulige kompromisløsninger.
8. Under Cypers formandskab foretog gruppen en første fuldstændig gennemgang af forslaget artikel for artikel. Drøftelserne fokuserede navnlig på anvendelsesområdet og definitionerne, ambitionsniveauet for de foreslåede mål, rapporteringsforpligtelserne og de administrative byrder samt samspillet mellem forslaget og relaterede lovgivningssager, navnlig revisionen af CO₂-standarderne for biler og varevogne og forordningen om industriel fremskyndelse.
9. For at lette drøftelserne og fremme det tekniske arbejde udsendte formandskabet en styringsnote og et første kompromisforslag, der afspejlede de bemærkninger og affattelsesforslag, som delegationerne havde fremsat under drøftelserne. Det første kompromisforslag blev drøftet på gruppens møde den 19. maj 2026 og blev generelt hilst velkommen af delegationerne som et konstruktivt grundlag for at fortsætte de tekniske drøftelser, idet der dog stadig var betydelige forbehold med hensyn til centrale politiske aspekter af forslaget. Formandskabet lettede også udvekslingen af oplysninger om rapporteringens gennemførlighed og dataindsamlingsmetoderne, herunder medlemsstaternes præsentationer af den nuværende registrerings- og rapporteringspraksis. I den forbindelse påpegede flere medlemsstater, at der er behov for yderligere teknisk arbejde med dataindsamlingsmetoderne og registrenes sammenkobling for at sikre en konsekvent og brugbar tilgang på tværs af medlemsstaterne.
10. Medlemsstaterne rejste også spørgsmål vedrørende kravet om "fremstillet i Den Europæiske Union" og dets mulige konsekvenser, herunder med hensyn til omfanget for begrebet "finansiel støtte" og dets samspil med nationale støtteordninger. Nogle få medlemsstater spurgte også til

samspelet mellem artikel 4 og de nationale finanspolitiske kompetencer. Drøftelserne om disse aspekter udviklede sig yderligere, efter at forslaget til forordning om industriel fremskyndelse blev offentliggjort den 4. marts 2026. Samtidig understregede medlemsstaterne, at der er behov for yderligere klarhed med hensyn til den praktiske betydning af kravet om "fremstillet i Den Europæiske Union" for at kunne vurdere de mulige virkninger af at begrænse den finansielle støtte til køretøjer, der er fremstillet under dette mærke. De videre fremskridt med hensyn til disse aspekter vil til dels afhænge af, hvordan drøftelserne skrider frem i de relevante forberedende organer, der behandler forordningen om industriel fremskyndelse.

11. Drøftelserne under Cyperns formandskab gav mulighed for nyttige tekniske præciseringer og en bedre identifikation af de vigtigste politiske og horisontale spørgsmål, der kræver yderligere arbejde. Samtidig bekræftede drøftelserne de tætte indbyrdes forbindelser mellem dette forslag, revisionen af CO₂-standarderne for biler og varevogne og forordningen om industriel fremskyndelse. Fremskridt med disse relaterede sager vil derfor have stor betydning for det videre arbejde med forslaget.

IV. KONKLUSION

12. På baggrund af ovenstående opfordres Coreper og Rådet (transport, telekommunikation og energi) til at notere sig denne situationsrapport på samlingen henholdsvis den 27. maj og den 8. juni 2026.