



Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Notat til Folketingets Europaudvalg

Dato
16-04-2025

J nr. 2025 - 1758

Forelæggelse af forslag til ændring af CO2-krav til nye lette køretøjer

Dagsorden	Side
1. Forslag til ændring af CO2-krav til nye lette køretøjer i 2025-2027, 2 KOM(2025) 136.	
- <i>Forhandlingsoplæg</i>	



Forslag til ændring af CO₂-krav til nye lette køretøjer i 2025-2027

KOM(2025) 136

Nyt notat

1. Resumé

Kommissionen offentliggjorde den 1. april 2025 et ændringsforslag til forordningen om CO₂-krav til nye lette køretøjer og foreslår heri en målrettet justering af forordningen, hvor opgørelsesperioden for 2025-målet justeres fra at være etårig til et treårigt gennemsnit af årene 2025-2027.

Forslaget skønnes ikke at have lovgivningsmæssige eller væsentlige økonomiske konsekvenser for Danmark.

Regeringen støtter fuldt ud den regulering, der er vedtaget på EU-niveau om CO₂-krav til lette køretøjer. Regeringen finder ikke, at en lempelse af klimaregulering er den rette vej frem, men har forståelse for forslaget, der har til hensigt at understøtte den europæiske bilindustri på kort sigt i en tid, hvor den europæiske konkurrenceevne er udsat. Regeringen finder det imidlertid væsentligt, at det overordnede ambitionsniveau for dekarbonisering i transportsektoren fastholdes, herunder at CO₂-kravene til nye lette køretøjer i 2030 og 2035 fastholdes, da de udgør en hjørnesten i dekarboniseringen af EU's transportsektor.

2. Baggrund

Kommissionen har den 1. april 2025 fremsat forslag til ændring af forordning (EU) 2019/631 for at indarbejde en yderligere fleksibilitet for så vidt angår beregningen af fabrikanters overholdelse af præstationsnormerne for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner for kalenderårene 2025-2027, KOM(2025) 136. Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 3. april 2025.

Forordningen blev vedtaget i den såkaldte "Fit for 55"-pakke og er et centralt instrument til reduktion af drivhusgasser i transportsektoren. Af forordningen følger et mål om et stop for salg af nye fossile person- og varebiler i 2035 samt CO₂-krav på 15 pct. i 2025-2029 og 55 pct. i 2030-2034 ift. 2021.

Ændringsforslaget kommer som opfølgning på Kommissionens strategiske dialog om fremtiden for bilindustrien og skal ses i sammenhæng med sektorhandlingsplanen for bilindustrien, KOM(2025) 95.

Forslaget til forordning er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 192 og skal behandles af Rådet og Europa-Parlamentet i fællesskab efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.



3. Formål og indhold

Kommissionens hensigt med en målrettet ændring af forordningen om CO₂-standarder for lette køretøjer er at give bilfabrikanterne øget fleksibilitet til at overholde CO₂-kravet for 2025. Den målrettede ændring giver en sådan yderligere fleksibilitet for fabrikanterne, samtidig med at ambitionsniveauet for emissionsreduktionsmålet opretholdes.

Kommissionen anfører, at forslaget skal give bilsektoren tilstrækkelig tid til at sikre en retfærdig omstilling. Dertil argumenterer Kommissionen for, at det er vigtigt at fastholde de langsigtede CO₂-reduktionsmål i forordningen, da disse skaber langsigtet investorsikkerhed og forudsigelighed for branchen. Den introducerede fleksibilitet skal ses som et engangstilfælde.

Ændringer

Med ændringsforslaget indføres en treårig overholdelsesperiode for 2025-2027, dvs. bilfabrikanterne skal udregne deres gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner over en treårig periode, som ikke må overstige deres specifikke emissionsmål for den pågældende periode.

Det præciseres i forslaget, at den treårige overholdelsesperiode også gælder, når bilfabrikanterne indgår i en poolingordning med andre fabrikanter.

Det fremgår af forslaget, at bilfabrikanterne senest ved udgangen af 2027 skal meddele Kommissionen, hvorledes de indgår aftale om at danne pool med andre fabrikanter i årene 2025, 2026 og 2027.

Udstedelse af afgift til bilfabrikanter for ikke at efterleve sit specifikke emissionsmål udregnes over den treårige overholdelsesperiode 2025-2027.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal i henhold til TEUF artikel 294 høres. Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet ændring af forordningen om CO₂-krav for lette køretøjer med henblik på at give bilproducenterne yderligere fleksibilitet ikke kan opnås af medlemsstaterne selv.

Regeringen er enig i Kommissionens vurdering.

6. Gældende dansk ret

Forordningen har direkte virkning og får ikke konsekvenser for dansk lovgivning.



7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forordningen har direkte virkning og har derfor ikke konsekvenser for dansk lovgivning.

Økonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes umiddelbart ikke at indebære væsentlige økonomiske konsekvenser i Danmark. Det afspejler, at salget af biler, herunder elbiler i Danmark vurderes bestemt af bl.a. udviklingen i anskaffelsespriser, anvendelsesomkostninger og andre markedsforhold, jf. Klimastatus- og fremskrivning 2025.

Det bemærkes, at det er usikkert, om en ændring af opgørelsesmetode for CO₂-kravene i 2025-2027 kan påvirke anskaffelsesomkostninger eller andre markedsforhold i Danmark. Som udgangspunkt skønnes det dog, at salget af biler, herunder elbiler, i Danmark ikke umiddelbart påvirkes mærkbart af ændringen af opgørelsesmetode for CO₂-kravene i 2025-2027.

Forslaget kan dog have mulige økonomiske konsekvenser på EU-niveau som følge af forskydninger i udviklingen i salget af elbiler, herunder en evt. lavere salgsandel af elbiler i 2025 på EU-niveau.

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at medføre væsentlige statsfinansielle konsekvenser. Såfremt øget fleksibilitet til at overholde CO₂-kravet for 2025 medfører færre bøder til bilfabrikanterne, vil der tilgå EU-budgettet en mindre grad af finansiering fra bøder. En sådan mindrefinansiering vil i stedet skulle dækkes af medlemsstaternes EU-bidrag.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at medføre væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at medføre erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget vurderes ikke at få konsekvenser for beskyttelsesniveauet eller at have andre konsekvenser.

8. Høring

Kommissionens forslag til at indføre yderligere fleksibilitet for CO₂-krav til nye lette køretøjer i 2025-2027 er den 4. april 2025 sendt i høring i specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik. Der er modtaget et høringssvar.

Dansk Erhverv finder det beklageligt, at der lempes på CO₂-kravene til nye lette køretøjer, og dermed svækker europæiske bilproducenters incitament til at omstille produktionen til elbiler. Dansk Erhverv har dog forståelse for den aktuelle nødvendighed



af at afbøde konsekvenserne af den volatile, globale konkurrencesituation for bilfabrikanterne.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har været behandlet på et møde i Rådets miljøarbejdsgruppe. Her udtalte stort set samtlige medlemslande enten støtte til forslaget eller forståelse for det i lyset af den aktuelle økonomiske situation i bilindustrien. En gruppe af lande understregede samtidig vigtigheden af at bevare CO₂-kravene i 2030 og 2035.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter fuldt ud den regulering, der er vedtaget på EU-niveau om CO₂-krav til lette køretøjer. Regeringen finder ikke, at en lempelse af den europæiske klimaregulering er den rette vej frem, og finder det væsentligt, at CO₂-kravene til nye lette køretøjer i 2030 og 2035 fastholdes, da de udgør en hjørnesten i dekarboniseringen af EU's transportsektor.

Regeringen anerkender samtidig de udfordringer, som den europæiske bilindustri står i. Regeringen har derfor forståelse for forslaget, der har til hensigt at understøtte den europæiske bilindustri på kort sigt i en tid, hvor den europæiske konkurrenceevne er udsat, så længe at forslaget ikke ændrer på det overordnede ambitionsniveau for dekarbonisering i transportsektoren.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.