



EUROPEISKA UNIONEN

EUROPAPARLAMENTET

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**

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM ÄNDRING AV
FÖRORDNING (EU) 2019/1242 VAD GÄLLER BERÄKNING AV UTSLÄPPSKREDITER
FÖR TUNGA FORDON FÖR RAPPORTERINGSPERIODERNA FÖR ÅREN 2025–2029**

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2026/...

av den 29 april 2026

om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller beräkning av utsläppskrediter för tunga fordon för rapporteringsperioderna för åren 2025–2029

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet², och

¹ Yttrande av den 18 mars 2026 (ännu inte offentliggjort i EUT).

² Europaparlamentets ståndpunkt av den 12 mars 2026 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 30 mars 2026.

av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242³ fastställs koldioxidmålen för nya tunga fordon. Dessa mål utgör en viktig del av unionens ram för att senast 2030 minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer och för att uppnå klimatneutralitet i hela ekonomin senast 2050.
- (2) Genom förordning (EU) 2019/1242 skärps målen för minskade koldioxidutsläpp successivt för tillverkarna. Dessa mål ger investerare längs värdekedjan långsiktig säkerhet och förutsägbarhet, och ger samtidigt tillräckligt med ledtid för en rättvis omställning till klimatneutralitet. Det är därför viktigt att nivån på de mål för minskade koldioxidutsläpp som fastställs i förordning (EU) 2019/1242 förblir oförändrade.
- (3) Mot bakgrund av förseningen av utbyggnaden av den offentliga laddningsinfrastrukturen för tunga fordon längs motorvägar och för att underlätta efterlevnaden av de mål som är tillämpliga från och med 2030, bör tillverkare kunna generera fler utsläppskrediter före det året, vilket också skulle kunna ge incitament till ett tidigare införande av utsläppsfria tunga fordon.
- (4) Tillverkare bör samla utsläppskrediter under rapporteringsperioderna för åren 2025–2029 om deras specifika koldioxidutsläpp är lägre än det specifika koldioxidutsläppsmålet snarare än lägre än kurvan för minskade koldioxidutsläpp.

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

- (5) Eftersom införandet av utsläppsfria stadsbussar redan har kommit långt och användningen av dem inte påverkas negativt av en eventuell brist på offentlig laddningsinfrastruktur längs motorvägar, bör denna förordning inte tillämpas för stadsbussar.
- (6) Eftersom målet för denna förordning, att ge fordonstillverkare ytterligare flexibilitet för att uppfylla kraven samtidigt som ambitionsnivån för målen för minskade koldioxidutsläpp bibehålls, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (7) Förordning (EU) 2019/1242 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EU) 2019/1242 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 7.1 ska led a ersättas med följande:
 - ”a) skillnaden mellan den kurva för minskade koldioxidutsläpp som avses i punkt 2 för rapporteringsperioden för år 2025 och den tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp för rapporteringsperioderna för åren 2025–2029 och skillnaden mellan kurvan för minskade koldioxidutsläpp för rapporteringsperioder för andra år än 2025–2029 och den tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp för samma rapporteringsperiod, om den skillnaden är positiv (*utsläppskrediter*), eller”.
2. Bilaga I ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den ...

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA

Bilaga I ska ändras på följande sätt:

1. Tabellen i punkt 5.2 ska ersättas med följande:

”

	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. Följande ska läggas till i punkt 5.2:

”där $ET2025(NO)_Y$ och $ET2025(M)_Y$ definieras på följande sätt:

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

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

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