

**Bryssel den 15 juni 2026
(OR. en)**

**10065/1/26
REV 1**

**Interinstitutionellt ärende:
2025/0420 (COD)**

**CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084**

NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller normer för koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon och märkning av fordon samt om upphävande av direktiv 1999/94/EG – Lägesrapport

I. INLEDNING

1. Den 16 december 2025 presenterade kommissionen ett förslag om ändring av förordningen om normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon (*förslaget om koldioxidnormer*)¹. Genom förslaget införlivas också regler om märkning av fordon.
2. Förslaget lades fram som en del av ett fordonspaket som också innehåller ett förslag om rena företagsfordon och förslag om förenkling av fordonslagstiftningen (omnibuspaketet om fordonsindustrin).

¹ Dokument 17010/25 + ADD1.

3. Förslaget syftar till att tillhandahålla en mer flexibel och teknikneutral strategi, med beaktande av den tekniska utvecklingen och marknadsutvecklingen, samtidigt som man håller fast vid kursen mot klimatneutralitet, bidrar till energitryggheten och energioberoende genom en övergång från användning av fossila bränslen inom vägtransporter samt bibehåller förutsägbarheten för tillverkarna och investerarna i en rättvis omställning till utsläppsfri mobilitet.

Särskilt sänks målen för 2035 för personbilar och lätta lastbilar från 100 % till 90 % och målet för 2030 för lätta lastbilar från 50 % till 40 % och en ny flexibilitet införs för tillverkare så att de kan uppnå sina specifika utsläppsminskningsmål: bedömningen av efterlevnaden föreslås vara flerårig under perioden 2030–2032, fram till 2034 med superkrediter för små elbilar ”tillverkade i EU”, och från och med 2035 med krediter för användning av hållbara förnybara bränslen och krediter för koldioxidsnålt stål ”tillverkat i EU”. De två sistnämnda flexibilitetsmöjligheterna ska användas för att kompensera för återstående utsläpp i syfte att säkerställa förslagets klimatneutralitet. De förbättrar teknikneutraliteten och tar hänsyn till utsläppsminskningar ”bortom avgasröret”.

4. Rådet (miljö) höll en riktlinjedebatt om förslaget den 17 mars 2026, med fokus på förslagets centrala delar, nämligen utsläppsminskningsmålen och den nya flexibiliteten.
5. I Europaparlamentet har Massimiliano SALINI (EPP, IT) utsetts till föredragande på ENVI-utskottets vägnar. En omröstning i kammaren väntas i november 2026.
6. Ekonomiska och sociala kommittén avgav sitt yttrande om förslaget den 29 april 2026. Regionkommittén har ännu inte avgett sitt yttrande om förslaget.
7. Nedan redogör ordförandeskapet för de framsteg som hittills gjorts med förslaget och ger en bred översikt över läget i arbetet med de viktigaste kvarstående frågorna.

II. DET AKTUELLA LÄGET

Allmänt

8. Förslaget om koldioxidnormer har granskats av arbetsgruppen för miljön vid flera möten, senast den 21 maj 2026.

9. Riktlinjedebatten i miljørådet i mars och den grundliga behandlingen på arbetsgruppsnivå har gjort det möjligt att identifiera de viktigaste frågorna i förslaget och delegationernas allmänna ståndpunkter om detta. Ett antal delegationer vidhåller dock granskningsreservationer mot hela texten eller delar av den.
10. Dessutom innehåller förslaget två centrala bestämmelser, nämligen om superkrediter för små elbilar ”tillverkade i EU” och krediter för ”koldioxidsnålt” stål ”tillverkat i EU”, vilka är nära kopplade till förslaget till omnibuspaketet om fordonsindustrin och förslaget till en förordning om acceleration av industrins omställning. Förslaget till en förordning om acceleration av industrins omställning lades fram först den 4 mars 2026, och granskningen befinner sig fortfarande i ett relativt tidigt skede. En diskussion om de sammanlänkade bestämmelserna hölls i Coreper den 5 juni 2026.
11. Ordförandeskapet har fortsatt arbetet med alla delar av förslaget i konkreta termer, men har i detta skede fokuserat på att skapa en kompromiss, särskilt om märkning och mer tekniska frågor. Detta har lett till bred enighet om ordförandeskapets senaste kompromisstext, men vissa frågor kvarstår, främst om begagnade fordon och inkluderingen av fordonens energieffektivitet i märkningen. Några andra kvarstående frågor är kopplade till förslagets huvudfrågor.
12. Det är ordförandeskapets övergripande bedömning att ytterligare framsteg med förslaget kommer att kräva att man tar itu med alla de viktigaste kvarstående frågorna som en del av en övergripande balanserad kompromiss.

De viktigaste kvarstående frågorna

13. Från början av behandlingen av förslaget har det varit tydligt att de viktigaste politiska frågorna kretsar kring utsläppsminskningsmålen för 2035 och 2030 och den nya flexibiliteten. Mot bakgrund av en europeisk fordonssektor som står inför utmaningar i samband med produktionskostnader, överkapacitet och ökad global konkurrens har debatten varit inriktad på att hitta rätt balans mellan att hålla kursen mot klimatneutralitet och driva på elektrifieringen och samtidigt ge tillverkarna fler alternativ och flexibilitet när det gäller att uppnå sina utsläppsminskningsmål och därigenom stärka teknikneutraliteten, samtidigt som en stark och konkurrenskraftig fordonsindustri inom EU säkerställs. Den ena sidan anser att flexibilitet för tillverkare och teknikneutralitet är avgörande för att säkerställa industrins konkurrenskraft, medan den andra sidan ser ett fortsatt och påskyndat arbete i riktning mot elektrifiering som vägen framåt för att framtidssäkra konkurrenskraften.

I detta sammanhang vill ett antal delegationer utvidga definitionen av utsläppsfria fordon till att omfatta fordon som uteslutande drivs med "koldioxidneutrala" bränslen. Dessa delegationer föreslår att "koldioxid neutralt" definieras som omfattande alla typer av förnybara bränslen som förtecknas i direktivet om förnybar energi. En delegation vill utvidga definitionen till "förnybara bränslen, inbegripet avancerade biodrivmedel". Andra delegationer motsätter sig detta med tanke på att definitionen även i fortsättningen bör baseras på utsläpp från avgasrör. En delegation föreslår att man går över till ett förhållningssätt som grundar sig på fullständig livscykelanalys.

Överväganden om skillnader mellan medlemsstaterna, bland annat när det gäller användningen av elfordon och utbyggnaden av infrastruktur, har också förts fram.

a) Utsläppsminskningmål

Ett antal delegationer har ännu inte uttryckt någon slutlig eller konkret ståndpunkt om de föreslagna utsläppsminskningmålen. De ståndpunkter som har uttryckts skiljer sig kraftigt åt.

14. Mål för lätta lastbilar för 2030

Vissa delegationer har uttryckligen uttryckt sitt stöd för en sänkning av målet för 2030 för lätta lastbilar från 50 % till 40 %, men många delegationer vidhåller reservationer i sak eller håller fortfarande på att bedöma förslaget. Ett antal delegationer välkomnar färdriktningen, men efterlyser en ytterligare sänkning av målet med tanke på de strukturella hindren för användningen av eldrivna lastbilar. Andra har reservationer mot att sänka målet och ifrågasätter behovet av detta. En delegation har uttryckligen efterlyst en sänkning av målet för 2030 även för personbilar.

Det verkar finnas ett brett stöd för treårsgenomsnittet för efterlevnad av målet för 2030 (både vad gäller personbilar och lätta lastbilar). Några har reservationer mot genomsnittsberäkning, medan ett antal delegationer hävdar att det behövs ytterligare flexibilitet och vill förlänga den till fem år, vissa även för målet för 2025. Andra motsätter sig en allmän förlängning till fem år.

15. Mål för personbilar och lätta lastbilar för 2035 och skyldighet att kompensera för återstående utsläpp

Vissa delegationer har uttryckt sitt stöd för målet på 90 % i kombination med skyldigheten att kompensera för de återstående utsläppen, och vissa har också efterlyst att utsläppsminskningarna ska vara i linje med den europeiska klimatlagen.

Andra har uppgett att de kan stödja 90 % med vissa förbehåll, särskilt att 90 % bör vara villkorslöst eller åtminstone delvis kompenserat och/eller att tillverkarnas flexibilitet för att uppnå sina specifika mål bör ökas och breddas för att återspegla marknadsförhållandena. Vissa delegationer förespråkar en ytterligare sänkning av målen för 2035 för både personbilar och lätta lastbilar eller endast för lätta lastbilar, och ifrågasätter de föreslagna målen genomförbarhet.

Omvänt är ett antal delegationer kritiska till sänkningen av målen för 2035. Vissa vill hålla fast vid de nuvarande målen på 100 % och hänvisar till överväganden såsom målen i förordningen om ansvarsfördelning, behovet av att sända en tydlig signal om elektrifiering och konsekvens med målen i den europeiska klimatlagen. Vissa har gett indikationer på att deras reservationer är kopplade till deras skepsis mot huruvida kompensationsmekanismen med krediter kommer att leda till samma utsläppsminskningar som de nuvarande målen.

b) Flexibilitet

16. Mål för bilar 2030 – superkrediter för ”små elfordon tillverkade i EU”

Det verkar finnas ett brett stöd för begreppet superkrediter för små bilar, men ett antal delegationer efterlyser ändringar av det konkreta förslaget eller har granskningsreservationer mot vissa delar av det. Ett antal delegationer anser särskilt att ett teknikneutralt tillvägagångssätt också bör möjliggöra superkrediter för små bilar som uteslutande drivs med koldioxidneutrala/förnybara bränslen. Vissa understryker att sådana små bilars överkomlighet är en viktig faktor i deras bedömning av bestämmelsen.

Några delegationer har dock reservationer mot konceptet, några vill utvidga det till att även omfatta större elbilar och en delegation avvisar förslaget helt och hållet.

Definitionen av ett ”litet elfordon” ingår i förslaget till omnibuspaket om fordonsindustrin, om vilket en överenskommelse ännu inte har nåtts i rådet.

Om begreppet ”tillverkad i EU”, se nedan.

17. Mål för 2035 för personbilar och lätta lastbilar – bränslekrediter och krediter för koldioxidsnålt stål tillverkat i EU

När det gäller bränslekrediter har många delegationer reservationer mot bestämmelsen, antingen för att den inte är tillräckligt långtgående för dem när det gäller att tillhandahålla flexibilitet eller stödja teknikneutralitet eller för att de hyser tvivel om förslagets miljöintegritet och för att den sänder fel signaler till marknaden. Ett antal delegationer vill utvidga bestämmelsen, bland annat genom att tillämpa den före 2035 och/eller öka procentandelen krediter och/eller utöka typen av biodrivmedel. Ett antal delegationer stöder att fordon som uteslutande drivs med koldioxidneutrala/förnybara bränslen bör betraktas som utsläppsfria fordon. I detta sammanhang föreslås att alla bränslen som förtecknas i direktivet om förnybar energi ska omfattas i samma utsträckning. Omvänt har en annan grupp delegationer starka reservationer och hävdar att flexibiliteten inte kommer att leda till ytterligare utsläppsminskningar, utan i stället kommer att avleda försörjningen från de sektorer (luftfart och sjöfart) som behöver dessa bränslen i avsaknad av alternativ för utfasning av fossila bränslen och försvaga signalen om elektrifiering. De motsätter sig att fordon som uteslutande drivs med koldioxidneutrala/förnybara bränslen betraktas som utsläppsfria fordon.

När det gäller krediter för koldioxidsnålt stål finns det ett ganska brett stöd eller åtminstone öppenhet för konceptet och målet att stimulera en pionjärmarknad för koldioxidsnålt stål tillverkat i EU. Vissa vill tillämpa krediterna tidigare än 2035 och vissa efterlyser en utvidgning av krediternas tillämpningsområde, särskilt till aluminium. Delegationerna har dock i allmänhet frågor om metoden och parametrarna för att definiera koldioxidsnålt stål, som kommer att fastställas i en delegerad akt inom ramen för ekodesignförordningen.

Om ”tillverkat i EU”, se nedan.

18. Några delegationer har reservationer mot begränsningen av poolning till anslutna tillverkare och hävdar att den kommer att leda till snedvridning av konkurrensen.
19. ”Tillverkat i EU” och kopplingar till förslaget till en förordning om acceleration av industrins omställning

Med tanke på att behandlingen av förslaget till en förordning om acceleration av industrins omställning fortfarande befinner sig i ett tidigt skede har de flesta delegationer hittills haft granskningsreservationer och frågor om ”tillverkat i EU” och som nämnts ovan om koldioxidsnålt stål.

Några delegationer har uttryckt sitt fulla eller åtminstone partiella stöd för konceptet ”tillverkat i EU”. För ett fåtal delegationer är det en viktig del av förslaget om koldioxidnormer för att uppmuntra fortsatta investeringar i EU-baserad produktion och minska importberoendet. Andra har uttryckt tvivel om begreppet ”tillverkat i EU” och ifrågasatt dess förenlighet med internationella skyldigheter och dess effektivitet när det gäller att bevara värdekedjor för tillverkare.

20. Översyn

Ett antal delegationer anser att den översyn av förordningen som planeras till 2035 är för sen, och vissa efterlyser ytterligare detaljer om innehållet i översynen. Andra ser inget behov av att gå vidare med översynen.

21. Användningsfaktor för laddhybridfordon

Även om det inte ingår i förslaget om koldioxidnormer har en grupp delegationer efterlyst en frysning av den så kallade användningsfaktorn för laddhybridfordon, medan en annan grupp motsätter sig detta. ”Användningsfaktorn” används för att beräkna dessa fordonas koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning. Den fastställs på grundval av det uppskattade förhållandet mellan eldrift och förbränningsmotordrift. Uppdateringen av användningsfaktorn har antagits genom sekundärlagstiftning för att säkerställa att koldioxidutsläppen bättre återspeglar de verkliga utsläppen från dessa fordon och kommer att tillämpas från och med den 29 november 2026.

III. SLUTSATSER

Coreper uppmanas att notera denna lägesrapport och överlämna den till rådet (miljö) så att rapporten kan antas vid mötet den 25 juni 2026.