



Bryssel den 27 februari 2026
(OR. en)

6639/26

LIMITE

CLIMA 84
ENV 160
TRANS 96
MI 173
CODEC 308

Interinstitutionellt ärende:
2025/0420 (COD)

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
– Riktlinjedebatt

Inför mötet i rådet (miljö) den 17 mars 2026 bifogas ett bakgrundsdocument från ordförandeskapet
med frågor till ministrarna om förslaget.

Coreper uppmanas att ta del av bakgrundsinformationerna och att vidarebefordra den till rådet.

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

– Riktlinjedebatt –

– Bakgrundsdokument från ordförandeskapet med frågor till ministrarna –

Den 16 december 2025 lade kommissionen fram ett förslag om ändring av förordningen om normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon. Genom förslaget införlivas också regler om märkning av fordon. Förslaget ingår i fordonspaketet, som syftar till att stödja fordonssektorns insatser i omställningen till ren mobilitet. Paketet innehåller också tre andra lagstiftningsinitiativ (ett om förenkling – omnibuspaketet för fordonsindustrin, ett om miljövänligare fordonsparker hos företagen och ett om en riktad ändring av normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon) och ett meddelande om batteristrategin.

Förslaget följer handlingsplanen för Europas fordonsindustri från mars 2025 och den strategiska dialog med industrin och centrala berörda parter inom fordonsindustrin som inleddes i början av 2025.

Tillsammans med de andra initiativen som rör fordonsindustrin syftar förslaget till att bidra till att hantera centrala utmaningar för fordonsindustrins konkurrenskraft inom en bransch som kännetecknas av snabb teknisk utveckling och ökad konkurrens, samtidigt som man fortsätter på den inslagna vägen mot en utfasning av fossila bränslen. Enligt kommissionens bedömning är det avgörande för fordonsindustrins konkurrenskraft att EU:s industri återtar sin ledande ställning när det gäller utsläppsfria fordon. I detta avseende har bestämmelserna om normerna för koldioxidutsläpp en avgörande betydelse för att ge investerare långsiktig säkerhet och förutsägbarhet längs deras värdekedja. Även om en uppåtgående trend kan observeras för omställningen till utsläppsfria fordon, med en andel på 17,4 % batterielfordon i EU 2025¹, är utbyggnaden fortfarande ojämn mellan medlemsstaterna.

¹ Europeiska kommissionen – Europeiska observatoriet för alternativa bränslen.

För att möta de utmaningar som fordonsindustrin står inför anser kommissionen att en mer pragmatisk strategi kan utformas för normerna för koldioxidutsläpp utan att den övergripande inriktningen mot utsläppsfria fordon ändras. Förslaget syftar således till att hitta en jämvikt mellan att, å ena sidan, tillåta ökad flexibilitet och tekniska alternativ för tillverkare i syfte att göra det möjligt för dem att möta sina utsläppsminskningmål och, å andra sidan, säkerställa att fordonsindustrin även fortsättningsvis håller fast vid kursen mot utsläppsfri mobilitet.

Förslaget ingår också i den övergripande ramen för perioden efter 2030 för genomförandet av det nyligen antagna klimatmålet för 2040 om en minskning med 90 % som syftar till att staka ut EU:s kurs mot klimatneutralitet senast 2050. Personbilar och lätta nyttofordon står tillsammans för ungefär 20 % av EU:s totala koldioxidutsläpp.

Lägesrapport om rådets arbete

Den föreslagna ändringen av förordningen om normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och nya lätta nyttofordon har diskuterats vid ett antal möten i arbetsgruppen för miljön, med resultatet att en första fullständig genomläsning av förslaget har slutförts. Behandlingen av förslaget pågår och flera medlemsstater håller fortfarande på att granska förslaget. På grundval av de preliminära synpunkterna går dock åsikterna om förslaget kraftigt isär, både när det gäller de föreslagna målen, i synnerhet målen för 2035, och det föreslagna införandet av ny flexibilitet.

Diskussionsämnen

För att ge vägledning inför den fortsatta behandlingen av förslaget föreslår ordförandeskapet att ministrarna tar upp följande frågor:

Utsläppsminskningmål för 2030 och 2035

Kommissionen föreslår att 2030 års mål för minskade utsläpp från avgasrör för lätta nyttofordon sänks från 50 % till 40 % med tanke på de särskilda utmaningar som tillverkare av lätta nyttofordon står inför på grund av hinder för införandet av utsläppsfria lätta nyttofordon.

För personbilar kvarstår målet att minska utsläppen med 55 % fram till 2030.

När det gäller 2035 års mål för personbilar och lätta nyttofordon innebär förslaget att målen för minskade utsläpp från avgasrör sänks från 100 % till 90 % jämfört med målet för EU:s hela fordonspark 2021 för att göra det möjligt för tillverkarna att uppnå sina mål med ett bredare spektrum av tekniska alternativ och därmed stödja en mer teknikneutral strategi. Tillverkarna måste dock kompensera sina återstående utsläpp på upp till 10 % genom användning av bränslekrediter för hållbara förnybara bränslen och/eller krediter för koldioxidsnålt stål, varvid målet om klimatneutralitet upprätthålls.

Ny flexibilitet i form av krediter för att uppnå målen

Följande tre nya typer av krediter föreslås:

1. Fram till 2034 föreslås superkrediter för små utsläppsfria personbilar ”som är tillverkade i EU”.
2. Från och med 2035 föreslås bränslekrediter för hållbara förnybara bränslen.
3. Från och med 2035 föreslås krediter för koldioxidsnålt stål ”som har tillverkats i EU”.

Superkrediterna för små utsläppsfria personbilar syftar till att stimulera utvecklingen av en massmarknad för små elbilar till överkomliga priser som tillverkas i EU. Tillverkningen av ett litet elfordon kommer att räknas som 1,3 fordon. Termen ”liten utsläppsfri personbil” ska definieras i den föreslagna ändringen av typgodkännandeförordningen som en del av omnibuspaketet för fordonsindustrin.

Bränslekrediterna för hållbara förnybara bränslen och krediterna för koldioxidsnålt stål kommer att ge tillverkarna fler möjligheter att uppfylla kraven utöver den avgasutsläppsbaserade strategin och öka teknikneutraliteten. För att säkerställa fortsatta tillräckliga investeringar i utsläppsfria fordon föreslås dock att denna flexibilitet begränsas till 10 % av målet för EU:s hela fordonspark 2021.

Bränslekrediterna för hållbara förnybara bränslen är inte tillverkarspecifika utan kommer att göra det möjligt för tillverkarna att kompensera upp till 3 % av målet för EU:s hela fordonspark 2021 beroende på tillgången till dessa bränslen på marknaden. Inom gränsen på 3 % införs ett undre tak på 1 % för kompensation för biodrivmedel och biogas som produceras från vissa bränsleråvaror. Bränslekrediterna kommer att stödja investeringar i utvecklingen av värdekedjan för hållbara förnybara bränslen. Sådana bränslen kommer att fortsätta att spela en roll för utfasningen av fossila bränslen inom transportsektorn och inte minst när det gäller den befintliga fordonsparken.

De föreslagna **krediterna för koldioxidsnålt stål** syftar till att uppmuntra användningen av EU-tillverkat koldioxidsnålt stål i fordonsproduktionen och att skapa en pionjärmarknad inom detta område. Dessa krediter kommer att göra det möjligt för tillverkarna att kompensera upp till 7 % av målet för EU:s hela fordonspark 2021.

För alla tre flexibilitetsmöjligheter föreslår kommissionen att möjligheten att bilda en pool ska begränsas till de fall då samtliga tillverkare i poolen ingår i samma grupp av anslutna tillverkare.

Frågor till ministrarna

Ordförandeskapet uppmanar ministrarna att reflektera över följande frågor:

1. *Kommissionen föreslår att målen för 2035 sänks till 90 %, i kombination med införandet av kreditmekanismer för hållbara bränslen och koldioxidsnålt stål som tillverkats i EU för att kompensera för de återstående utsläppen. Vilken bedömning gör Ni av den föreslagna ändrade ramens lämplighet när det gäller att säkerställa uppnåendet av EU:s klimatmål, ökningen av teknikneutraliteten och fordonsindustrins konkurrenskraft?*
 2. *Vad anser Ni om den flexibilitet som föreslås för att hjälpa tillverkarna att nå sina mål för 2030 och 2035?*
-