



Bryssel den 17 mars 2026
(OR. en)

7209/26

**Interinstitutionellt ärende:
2025/0423(COD)**

**CODEC 418
CLIMA 135
ENV 227
TRANS 143
MI 231
PE 37**

INFORMERANDE NOT

från: Rådets generalsekretariat
till: Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet

Ärende: Förslag till 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
– Resultatet av Europaparlamentets första behandling
(Strasbourg den 9–12 mars 2026)

I. INLEDNING

Den 18 februari 2026 enades Coreper om ett mandat¹ för ordförandeskapet för förhandlingar med Europaparlamentet i linje med kommissionens förslag utan ändringar, i syfte att snabbt nå en överenskommelse med Europaparlamentet vid första behandlingen på denna grundval.

¹ Dok. 6510/26.

Efter det att Europaparlamentets plenarsammanträde den 10 mars 2026 hade godkänt begäran från utskottet för miljö, klimat och livsmedelssäkerhet (ENVI) om att gå vidare i enlighet med artikel 170 (brådskande förfarande) föreslog ENVI-utskottet att det ovannämnda förslaget till förordning skulle antas utan ändringar. Dessutom lade den politiska gruppen De gröna/Europeiska fria alliansen fram fem ändringsförslag (ändringsförslagen 1–5) och den politiska gruppen The Left ett ändringsförslag (ändringsförslag 6).

II. OMRÖSTNING

Europaparlamentet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen den 12 mars 2026 genom att godta kommissionens förslag och förkasta alla ändringsförslag som lagts fram. Ståndpunkten återges i lagstiftningsresolutionen.

Rådet bör därför kunna godkänna Europaparlamentets ståndpunkt enligt bilagan och därmed avsluta första behandlingen för båda institutionerna.

Lagstiftningsakten kommer då att vara antagen i den lydelse som motsvarar Europaparlamentets ståndpunkt.

P10_TA(2026)0084

Beräkning av utsläppskrediter för tunga fordon för rapporteringsperioderna för åren 2025–2029

Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 12 mars 2026 om förslaget till 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 (COM(2025)0784 – C10-0351/2025 – 2025/0423(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet,

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2025)0784),
 - med beaktande av artiklarna 294.2 och 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C10-0351/2025),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - efter att ha hört Europeiska ekonomiska och sociala kommittén,
 - efter att ha hört Regionkommittén,
 - med beaktande av artiklarna 60 och 170 i arbetsordningen.
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på nytt lägga fram ärendet för parlamentet om den ersätter, väsentligt ändrar eller har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

Europaparlamentets ståndpunkt fastställd vid första behandlingen den 12 mars 2026 inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 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,

efter att ha hört Europeiska ekonomiska och sociala kommittén,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet², och

² Europaparlamentets ståndpunkt av den 12 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 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>).

- (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.
- (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 ... den

På Europaparlamentets vägnar

På rådets vägnar

Ordförande

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:

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

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

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

”