Europeiska unionens råd

Bryssel den 22 maj 2026
(OR. en)

8947/26

Interinstitutionellt ärende:
2025/0421(COD)

TRANS 278
AVIATION 74
MAR 71
CLIMA 242
COMPET 529
ENV 460
ENER 226
ECOFIN 583
IND 313
CODEC 835

NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Komm. dok. nr:	17016/1/25 REV 1; 17016/1/25 ADD 1 REV 1
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om rena företagsfordon – Lägesrapport

I. INLEDNING

1. Kommissionen förelade Europaparlamentet och rådet det ovannämnda förslaget den 18 december 2025 som en del av fordonspaketet.

2. Förslaget syftar till att ta itu med det låga utnyttjandet av och den otillräckliga tillgången till utsläppsfria och utsläppssnåla personbilar och lätta lastbilar genom att införa särskilda mål för utsläppsfria och utsläppssnåla personbilar och lätta lastbilar i företagens fordonsparker, eftersom dessa fordonsparker står för en hög andel av nyregistreringarna av fordon och har en snabbare förnyelsetakt. Att rikta in sig på företagens fordonsparker bör stärka konkurrenskraften för EU:s fordonsindustri och skulle också ha en spridningseffekt på andrahandsmarknaden för dessa fordon.

Dessutom föreslås att det ekonomiska stödet från medlemsstaterna för att ytterligare påskynda införandet av dessa fordon från och med 2028 skulle begränsas till utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som är ”tillverkade i Europeiska unionen” enligt definitionen i förordningen om acceleration av industrins omställning.

II. ARBETET VID ÖVRIGA INSTITUTIONER

3. Europaparlamentet utsåg ett gemensamt utskott för miljö och transport för detta förslag med Tiemo Wölken (S&D, DE – ENV) och François Kalfon (S&D, FR – TRAN) som föredragande. Europaparlamentet planerar att anta sin ståndpunkt vid plenarsammanträdet den 23 november 2026.

4. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande vid den 604:e plenarsessionen den 18 mars 2026. Regionkommittén har ännu inte antagit sitt yttrande.

III. ARBETET I RÅDET OCH DESS FÖRBEREDANDE ORGAN

5. Arbetsgruppen för landtransporter inledde sin granskning av förslaget den 13 januari 2026 med en allmän presentation av förslaget och den åtföljande konsekvensbedömningen. Arbetsgruppen fortsatte sitt arbete den 3 och 17 februari, den 3 och 17 mars, den 14 april och den 19 maj 2026.

6. Sedan förslaget och konsekvensbedömningen lades fram har medlemsstaterna i allmänhet uttryckt sitt stöd för målet att påskynda införandet av utsläppsfria fordon och stärka konkurrenskraften för unionens fordonsindustri. Samtidigt råder det delade meningar om vilken regleringsmetod som är lämpligast för att uppnå dessa mål.

7. Vissa medlemsstater anser att man genom att komplettera strategin på utbudssidan i normerna för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon med åtgärder på efterfrågesidan som riktar sig till företagens fordonsparker skulle kunna bidra till att påskynda marknadsspridningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon och skapa stabila pionjärmarknader för den europeiska fordonsindustrin. Andra medlemsstater uttrycker oro över de föreslagna målens obligatoriska karaktär och övergripande mervärde, deras proportionalitet i förhållande till den administrativa börda som genereras, eventuella konsekvenser för företag och små och medelstora företag och huruvida förslaget kan vara alltför interventionistiskt. Dessa farhågor återspeglades också i ett gemensamt icke-officiellt dokument som lämnades in av en betydande grupp medlemsstater. En medlemsstat motsatte sig förslaget i dess nuvarande form och stödde samtidigt i princip målet om elektrifiering av fordonsparken. Samtidigt uttryckte flera medlemsstater, samtidigt som de vidhöll reservationer mot delar av förslaget, sin beredvillighet att fortsätta de tekniska diskussionerna i syfte att identifiera möjliga kompromisslösningar.

8. Under Cyperns ordförandeskap genomförde arbetsgruppen en första fullständig granskning av förslaget artikel för artikel. Diskussionerna inriktades särskilt på tillämpningsområdet och definitionerna, ambitionsnivån för de föreslagna målen, rapporteringsskyldigheterna och den administrativa bördan samt förslagets samverkan med relaterade lagstiftningsärenden, särskilt översynen av normerna för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon och förordningen om acceleration av industrins omställning.

9. För att underlätta diskussionerna och föra det tekniska arbetet framåt skickade ordförandeskapet ut en vägledande not och ett första kompromissförslag som återspeglade delegationernas kommentarer och redaktionella förslag under diskussionerna. Det första kompromissförslaget diskuterades i arbetsgruppen den 19 maj 2026 och välkomnades generellt av delegationerna som en konstruktiv grund för fortsatta tekniska diskussioner, samtidigt som betydande reservationer kvarstod mot viktiga politiska aspekter av förslaget. Ordförandeskapet underlättade också diskussioner om genomförbarhet för rapportering och metoder för datainsamling, inbegripet presentationer av medlemsstaterna om befintlig registrerings- och rapporteringspraxis. I detta sammanhang underströk flera medlemsstater behovet av ytterligare tekniskt arbete med datainsamlingsmetoder och sammankoppling av register för att säkerställa en konsekvent och fungerande strategi i alla medlemsstater.

10. Medlemsstaterna tog också upp frågor om kravet ”tillverkad i Europeiska unionen” och dess eventuella konsekvenser, bland annat när det gäller omfattningen av begreppet ”ekonomiskt

stöd” och dess samverkan med nationella stödsystem. Några medlemsstater tog också upp frågor om samspelet mellan artikel 4 och nationella finanspolitiska befogenheter. Diskussionerna om dessa aspekter utvecklades ytterligare efter offentliggörandet av förslaget till förordning om acceleration av industrins omställning den 4 mars 2026. Samtidigt underströk medlemsstaterna att det skulle behövas ytterligare klarhet om den praktiska innebörden av kravet på ”tillverkad i Europeiska unionen” för att bedöma de möjliga konsekvenserna av att begränsa det ekonomiska stödet till fordon som tillverkas under denna märkning. Ytterligare framsteg när det gäller dessa aspekter kommer delvis att bero på hur diskussionerna fortskrider i de relevanta förberedande organ som behandlar förordningen om acceleration av industrins omställning.

11. Diskussionerna under Cyperns ordförandeskap möjliggjorde användbara tekniska förtydliganden och en bättre identifiering av de viktigaste politiska och övergripande frågor som kräver ytterligare arbete. Samtidigt bekräftade diskussionerna de nära kopplingarna mellan detta förslag, översynen av normerna för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon och förordningen om acceleration av industrins omställning. Framstegen i dessa relaterade ärenden kommer därför att ha stor betydelse för det fortsatta arbetet med förslaget.

IV. SLUTSATSER

12. Mot bakgrund av ovanstående uppmanas Coreper och rådet (transport, telekommunikation och energi) att vid sina möten den 27 maj respektive den 8 juni 2026 ta del av föreliggande lägesrapport.