

U 25/2026 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om ett förslag till ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller beräkning av utsläppskrediter för tunga fordon för rapporteringsperioderna 2025–2029 (förordningen om CO2-gränsvärden för tunga fordon)

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 16 december 2025 till ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller beräkning av utsläppskrediter för tunga fordon för rapporteringsperioderna 2025–2029 (COM(2025) 784 final) samt en promemoria om förslaget.

På grund av den brådskande situationen lämnades först en E-utredning (E 114/2025 rd) om förslagen som koordinerades inom statsrådets samordningssystem.

U-skrivelsen innehåller inga nya ståndpunkter jämfört med E-utredningen.

Helsingfors den 16 april 2026

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Specialsakkunnig Sara Österberg

16.4.2026

**FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV FÖRORDNING (EU) 2019/1242 VAD GÄLLER
BERÄKNING AV UTSLÄPPSKREDITER FÖR TUNGA FORDON FÖR
RAPPORTERINGSPERIODERNA 2025–2029****1 Bakgrund**

Kommissionen lade den 16 december 2025 fram ett förslag COM (2025) 784 final till ändring av förordning (EU) 2019/1242 (förordningen om CO₂-gränsvärden för tunga fordon) vad gäller beräkningen av utsläppskrediter för tunga fordon för rapporteringsperioderna 2025–2029. Genom kommissionens förslag ändras den gällande förordningen, som senast ändrades 2024.

På grund av den snabba tidtabellen för behandlingen fördes ärendet inledningsvis till riksdagen för behandling i form av en E-utredning (E 114/2025). Denna U-skrivelse är till sitt innehåll i princip förenlig med E-skrivelsen. Till U-skrivelsen har lagts till information om tidtabellen för behandlingen och dessutom har några preciseringar gjorts. I U-skrivelsen framförs inte några nya ståndpunkter eller förhandlingsambitioner som avviker från det som förts fram i E-skrivelsen.

Kommissionens förslag är en del av initiativen i det så kallade fordonsindustripaketet, genom vilka kommissionens handlingsplan för Europas fordonsindustri genomförs (COM(2025) 95 final). Syftet med de åtgärder som beskrivs är att främja den europeiska fordonsindustrins globala konkurrenskraft. Fordonsindustripaketet innehåller dessutom ett förslag till ändring av gränsvärden för koldioxidutsläpp från person- och paketbilar (COM(2025) 995 final), ett förslag om rena fordonsparker för företagen (COM(2025) 994 final) och ett förslag till omnibus för fordonsindustrin (COM(2025) 999 final och COM(2025) 993 final), som det bereds separata U-skrivelser om. I anslutning till fordonsindustripaketet kom dessutom ett meddelande från kommissionen om att batteriproduktionen ska stärkas i Europa (COM(2025) 8950).

I förordningen om CO₂-gränsvärden för tunga fordon fastställs normer avseende koldioxidutsläpp (mål för gränsvärdena för koldioxidutsläpp) för tillverkare av tunga fordon. Genom förordningen verkställs åtaganden i EU:s klimatlag ((EU) 2021/1119) om att minska EU:s nettoutsläpp av växthusgaser med minst 55 procent från 1990 års nivå senast 2030 och att uppnå klimatneutralitet på unionsnivå senast 2050.

Enligt en preliminär politisk överenskommelse ska EU:s klimatlag omfatta ett mål om att minska EU:s nettoutsläpp av växthusgaser med 90 procent fram till 2040 jämfört med 1990 års nivåer. För att detta mål ska nås förutsätts det att utsläppsminskningarna och upptagen inom olika sektorer effektiviseras ytterligare under 2030-talet.

2 Förslagets syfte

För att bemöta de farhågor som fordonsindustrin uttryckt i EU föreslår kommissionen en ändring av målen för koldioxidutsläppen från tunga fordon som ger tillverkarna större flexibilitet med att uppfylla förordningens mål för gränsvärdena för koldioxidutsläpp och som tar hänsyn till den långsamma utvecklingen av offentlig laddningsinfrastruktur för tunga fordon.

Syftet är att göra det lättare för tillverkarna att nå målen för gränsvärdena för koldioxidutsläpp, särskilt med tanke på bristerna i den offentliga laddningsinfrastrukturen. På detta sätt kan man enligt kommissionen också främja ett snabbare ibrukttagande av tunga fordon med nollutsläpp, när utsläppskrediter och målen för gränsvärdena för koldioxidutsläpp för 2030 eventuellt skulle kunna uppnås bättre för tillverkarna.

Andra eventuella ändringar i förordningen om CO₂-gränsvärden för tunga fordon faller helt utanför tillämpningsområdet för och målen för detta förslag från kommissionen, och enligt kommissionen kan dessa granskas som en del av översynen av förordningen som planerats för 2027.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

Enligt den nuvarande förordningen (EU) 2019/1242 om CO₂-gränsvärden för tunga fordon är utsläppsminskningarna för nya tunga fordon på EU-nivå 15 procent från och med 2025, 45 procent från och med 2030, 65 procent från och med 2035 och 90 procent från och med 2040 jämfört med 2019. Lastbilar och bussar i fjärrtrafik som omfattas av koldioxidmålen i förordningen måste bidra till målet för 2030 med en utsläppsminskning på 43 procent. Målet för släpvagnar är en utsläppsminskning på 7,5 procent och för påhängsvagnar 10 procent 2030.

I den nuvarande förordningen ges tillverkarna möjlighet att samla utsläppskrediter för senare användning, om deras koldioxidutsläpp är lägre än utsläppen enligt kurvan för minskade koldioxidutsläpp, som är en linjär kurva mellan de mål som ska tillämpas i början av två på varandra följande femårsperioder.

Kommissionen föreslår att tillverkarna under rapporteringsperioderna 2025–2029 ska kunna samla utsläppskrediter, om deras specifika koldioxidutsläpp underskrider koldioxidutsläppsmålet för 2025 och inte underskrider kurvan för minskade koldioxidutsläpp. Genom ändringen blir det möjligt att samla allt fler utsläppskrediter lättare och i större omfattning under åren före 2030, och på så sätt underlättas iakttagandet av målen för gränsvärdena för koldioxidutsläpp från och med 2030. Med tanke på att ibrukttagandet av nollutsläppsbussar i stadstrafik redan är långt framskridet och inte påverkas negativt av bristen på infrastruktur för offentlig laddning, ska denna ändring inte gälla bussar i stadstrafik.

4 Rättslig grund, subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen

4.1 Rättslig grund

Rättslig grund för förslaget är artikel 192.1 (miljö) i fördraget om Europeiska unionens funktion (EUF-fördraget), enligt vilken Europaparlamentet och rådet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet och efter att ha hört Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén ska besluta om vilka åtgärder som ska vidtas av unionen för att uppnå de mål som anges i artikel 191 i EUF-fördraget. Förslaget antas enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet. Rådet fattar beslut i frågan med kvalificerad majoritet.

Statsrådet anser att den rättsliga grunden för förslaget är korrekt.

4.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Enligt subsidiaritetsprincipen i artikel 5.3 i fördraget om Europeiska unionen (EUF-fördraget) ska unionen på de områden där den inte har exklusiv befogenhet vidta en åtgärd endast om och i den mån som målen för den planerade åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av

medlemsstaterna, och därför, på grund av den planerade åtgärdens omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå. Enligt kommissionen kan medlemsstaterna inte själva tillföra förordning (EU) 2019/1242 större flexibilitet.

Enligt proportionalitetsprincipen i artikel 5.4 i EUF-fördraget ska unionens åtgärder till innehåll och form inte gå utöver vad som är nödvändigt för att nå målen i fördragen. Enligt kommissionen är förslaget till ändring av gränsvärdena för koldioxidutsläpp förenligt med proportionalitetsprincipen, eftersom förslaget inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå unionens mål om att minska växthusgasutsläppen på ett kostnadseffektivt sätt.

Statsrådet anser att förslaget är förenligt med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna.

5 Förslagets konsekvenser

Förslaget till ändring av förordningen om CO₂-gränsvärden för tunga fordon ger fordonstillverkarna tillfällig flexibilitet i fråga om att uppnå målen och ändrar inte ambitionsnivån för målen. Med detta motiverar kommissionen att den inte har berett någon konsekvensbedömning av förslaget.

5.1 Konsekvenser för lagstiftningen och internationella avtal

Europaparlamentets och rådets förordning är direkt tillämplig rätt i medlemsstaterna och genomförs inte separat genom nationell lagstiftning. Gällande lagstiftning står inte i strid med förordningsförslaget, och behov att ändra lagstiftningen uppstår därför inte. Den föreslagna förordningen strider inte mot internationella överenskommelser.

5.2 Ekonomiska konsekvenser och marknadskonsekvenser

Kommissionen har inte gjort någon bedömning av konsekvenserna.

De finländska tillverkarnas produktion fokuserar för närvarande i stor utsträckning utanför skyldigheterna beträffande gränsvärdena för koldioxidutsläpp. I Finland kan skyldigheterna beträffande gränsvärdena för koldioxidutsläpp gälla en tillverkare av lastbilar och en tillverkare av bussar. Sektorn för tillverkning av släpvagnar kan också eventuellt dra nytta av att samla in krediter för utsläppsmålen för 2030. I Finland fokuserar fordonsindustrin dock starkt på tillverkning av släpvagnar eller specialmateriel i en sådan storleksklass som inte omfattas av utsläppsmålen i förordningen.

Preliminärt kan man uppskatta att när elektrifieringshastigheten för den tunga trafiken avtar, minskar den på kort sikt de genomsnittliga anskaffningskostnaderna för fordonen. På lång sikt minskar skillnaden i anskaffningskostnaderna, men den viktigaste förändringen är att kostnaderna fördelas på olika sätt mellan användning och anskaffning med el- och diesellastbilar. Under hela ägandet beror kostnadsändringarna för ägaren för närvarande och inom den närmaste framtiden på användningsfallet. Från och med 2030-talet har de totala kostnaderna för ägande i största delen av användningsfallen uppskattats vara mindre för ellastbilar. Det uppskattas att de genomsnittliga kostnaderna för ägarna kommer att öka på lång sikt till följd av förslaget.

Kommissionen föreslår en ändring av förordningen mycket snabbt efter att de nuvarande målen för gränsvärdena för koldioxidutsläpp har fastställts. Detta kan antas minska förtroendet för regleringsramverkets och målens varaktighet, vilket kan minska utsläppsåtgärdernas attraktivitet och därmed företagens ambitioner i anslutning till dem samt investeringsviljan.

5.3 Miljökonsekvenser

Genom förordningarna om CO₂-gränsvärden påverkar man väsentligt i vilken utsträckning såväl de nationella målen som EU:s mål för minskning av växthusgasutsläpp uppnås. Förordningen om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 (EU) 2018/842, alltså den så kallade ansvarsfördelningsförordningen, förpliktigar Finland att minska sina utsläpp inom ansvarsfördelningssektorn med 50 procent från 2005 års nivå fram till 2030.

Transporterna är den största utsläppskällan inom ansvarsfördelningssektorn i Finland. Eftersom transportsektorn står för cirka 37 procent av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn spelar den en central roll för efterlevnaden av skyldigheterna att minska utsläppen av växthusgaser. Cirka 95 procent av växthusgasutsläppen från trafiken i Finland uppstår i vägtrafiken. Omkring 54 procent av utsläppen från vägtrafiken kommer från personbilar, 41 procent från paketbilar och lastbilar och resten från bussar, motorcyklar och andra transportmedel.

I prognoserna över utsläppen från transporterna i Finland, genom vilka man bedömer uppnåendet av utsläppsmålen för transporterna som en del av målen för hela ansvarsfördelningssektorn, har EU:s lagstiftning om gränsvärden för koldioxidutsläpp sådana bestämmelserna lydte 2023 beaktats. Inom ansvarsfördelningssektorn är det väldigt svårt att hitta nya utsläppsminskningssåtgärder som skulle vara lika effektiva och kostnadseffektiva som EU:s lagstiftning om gränsvärden för koldioxidutsläpp är för Finland. Som utsläppsminskningssåtgärd medför EU-lagstiftningen om gränsvärden för koldioxidutsläpp inga direkta statsfinansiella kostnader i Finland. Även användare av fordon drar nytta av lagstiftningen om gränsvärden och förbättringen av fordonens energieffektivitet när man bedömer kostnaderna och driftskostnaderna för ett fordon under hela ägandetiden.

Kommissionen har inte gjort någon bedömning av konsekvenserna av förslaget när det gäller utsläppen. Kommissionen har dock påpekat att förslagen är mycket begränsade.

Fordonstillverkaren har redan enligt den gällande förordningen möjlighet att samla utsläppskrediter till den del tillverkarens fastställda koldioxidutsläpp underskrider utvecklingskurvan för utsläppskraven. I och med kommissionens förslag kommer det under åren 2025–2029 att uppstå betydligt fler krediter för fordonstillverkare som får kompensation för att uppnå utsläppsminskningar än enligt gällande reglering. I praktiken kan detta innebära samma sak som en sänkning av gränsvärdena för koldioxidutsläpp för 2030. Incitamentet att tidigare lägga produktionen av utsläppssnåla fordon minskar i och med kommissionens förslag, eftersom det till skillnad från den nuvarande modellen inte blir svårare att få krediter när 2030 närmar sig.

Enligt en preliminär bedömning, om tillverkarna inte alls anpassar sin produktion och förslaget inte skapar en incitamentseffekt på marknaden i det inledande skedet på det sätt som kommissionen antar, kan förslaget mellan 2026 och 2036 leda till att utsläppen från nya lastbilar i Finland under vissa år kan öka med nästan 10 procentenheter jämfört med situationen innan förordningen ändras. Enligt en preliminär uppskattning ökar de totala utsläppen i Finland på lång sikt med cirka 350 ktCO₂ fram till 2048, varav cirka 30 kt beräknas uppstå fram till 2030 och 170 kt fram till 2035. Beroende på tillverkarnas verksamhet kan effekten dock vara betydligt mindre.

5.4 Administrativa konsekvenser

Enligt kommissionen förväntas förslaget inte öka de administrativa kostnaderna jämfört med nuläget.

6 Förslagets förhållande till grundlagen samt de grundläggande och de mänskliga rättigheterna

Regleringen bedöms inte ha några betydande konsekvenser i förhållande till grundlagen eller för tillgodoseendet av de grundläggande eller de mänskliga rättigheterna. Förslaget kan anses respektera de grundläggande rättigheterna enligt EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna och i synnerhet främja målet om miljöskydd enligt artikel 37.

7 Ålands ställning

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafik, och enligt 10 punkten i samma paragraf även bland annat i fråga om miljövard.

Förordningens målsättning att minska koldioxidutsläppen motiveras främst av miljöhänsyn, men den ytterligare flexibilitet som kommissionen föreslår i fråga om utsläppskrediter för utsläpp från nya tunga fordon gäller framför allt fordonstillverkare. Därmed anses förslaget på basis av ovan nämnda punkter höra till landskapets behörighet.

8 Behandling av förslaget i Europeiska unionens institutioner och de övriga medlemsstaternas ståndpunkter

Miljöarbetsgruppen ansvarar för behandlingen av förslaget i rådet. Förslaget behandlades exceptionellt snabbt och Ständiga representanternas kommitté Coreper kom överens om rådets ståndpunkt den 18 februari 2026.

I Europaparlamentet genomfördes behandlingen i brådskande ordning och parlamentet röstade om sin ståndpunkt den 12 mars 2026.

Eftersom varken rådet eller Europaparlamentet har föreslagit några ändringar av kommissionens förslag, godkänner rådet Europaparlamentets ståndpunkt och antar rättsakten i enlighet med Europaparlamentets ståndpunkt.

9 Nationell behandling av förslaget

På grund av den snabba tidtabellen för behandlingen fördes ärendet inledningsvis till riksdagen för behandling i form av en E-utredning (E 114/2025). Nu har även en U-skrivelse beretts i enlighet med 96 § i grundlagen.

Statsrådets E-skrivelse och U-skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med miljöministeriet och statsrådets kansli. I beredningen av dem har därtill Transport- och kommunikationsverkets sakkunnigperspektiv utnyttjats.

Utkastet till E-skrivelse har behandlats i ett skriftligt förfarande i transportsektionen (EU22) och miljösektionen (EU23) mellan den 19–21 januari 2026. E-skrivelsen har behandlats i ett skriftligt förfarande i EU-ministerutskottet den 28–30 januari 2026.

10 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet anser att utsläppsminskningssåtgärderna ska vara kostnadseffektiva och teknikneutrala.

Statsrådet påpekar att den uppdaterade förordningen om CO₂-gränsvärden för tunga fordon, där de nuvarande målen för minskning av koldioxidutsläppen fastställdes, trädde i kraft först nyligen 2024, och att en ändring av förordningen så snart efter ikraftträdandet inte främjar förutsägbarheten i regleringsmiljön. För Finland är den nuvarande regleringen av gränsvärdena för koldioxidutsläpp för tunga fordon en relativt balanserad helhetslösning som minskar utsläppen från tunga fordon och samtidigt beaktar Finlands särdrag i fråga om de särskilt tunga fordonskombinationer som är viktiga för oss.

I den fortsatta behandlingen är det viktigt att säkerställa att lagstiftningen om gränsvärdena har en kravnivå som är tillräcklig i förhållande till medlemsstaternas bindande skyldigheter inom ansvarsfördelningssektorn för 2030, skyldigheterna efter 2030 för de sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln, och målen i EU:s klimatlag ((EU) 2021/1119).

Statsrådet lyfter fram att förslaget eventuellt kommer att öka utsläppen från vägtransporterna och beklagar att kommissionen inte har berett någon konsekvensbedömning av sitt förslag. Med beaktande av vissa tillverkares utmaningar att uppnå sina mål för koldioxidutsläpp och understödda målet att främja den europeiska bilindustrins konkurrenskraft är statsrådet färdigt att godkänna den föreslagna flexibiliteten i beräkningen av utsläppskompensationen.