

U 9/2026 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av koldioxidutsläppsnormerna för nya lätta fordon och märkning av fordon (förordningen om gränsvärden för koldioxidutsläpp från person- och paketbilar)

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/631 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om märkning av fordon samt upphävande av direktiv 1999/94/EG och en promemoria om förslaget.

Helsingfors 12 februari 2026

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Specialsakkunnig Sara Österberg

12.2.2026

**FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM
ÄNDRING AV NORMERNA FÖR KOLDIOXIDUTSLÄPP FRÅN NYA LÄTTA FORDON
OCH MÄRKNING AV FORDON (FÖRORDNINGEN OM GRÄNSVÄRDEN FÖR
KOLDIOXIDUTSLÄPP FRÅN PERSON- OCH PAKETBILAR)**

1 Bakgrund

Kommissionen lade den 16 december 2025 fram ett förslag (COM(2025) 995 final) till förordning om ändring av förordning (EU) 2019/631 (nedan "förordningen om gränsvärden för koldioxidutsläpp från person- och paketbilar" eller "förordningen") i fråga om normer för koldioxidutsläpp från nya lätta fordon och om märkning av fordon samt om upphävande av direktiv 1999/94/EG. Genom kommissionens förslag ändras den gällande förordningen som senast ändrades 2023 som en del av EU:s klimatpaket Fit for 55 (det s.k. 55-beredskapspaketet) och därefter genom en riktad ändring 2025.

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 förordningen om koldioxidutsläpp från tunga fordon (COM(2025) 784 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) 950).

I förordningen om gränsvärden för koldioxidutsläpp från person- och paketbilar fastställs normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och lätta nyttofordon (mål för gränsvärdena för koldioxidutsläpp) för fordonstillverkare. 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 också 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

Målen i den gällande lagstiftningen om gränsvärden för koldioxidutsläpp förpliktar fordonstillverkare som släpper ut fordon på marknaden i EU. Enligt förordningen om gränsvärden för koldioxidutsläpp ska varje tillverkare säkerställa att de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från alla nya fordon från tillverkaren som registrerats i EU under det berörda kalenderåret inte överskrider det årliga utsläppsmålet (gränsvärdet för koldioxidutsläpp). Om tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider tillverkarens specifika

utsläppsmål under ett kalenderår, ålägger kommissionen tillverkaren en avgift för extra utsläpp. Målet med lagstiftningen om gränsvärden för koldioxidutsläpp är att fordonstillverkarna ska förbättra fordonens energieffektivitet och att det på marknaden ska komma ut allt fler utsläppsfria fordon och fordon med låga utsläpp.

Enligt den gällande förordningen om gränsvärden för koldioxidutsläpp för person- och paketbilar fastställs specifika gränsvärden för koldioxidutsläpp årligen för tillverkarna så att gränsvärdena på EU-nivå jämfört med målet för 2021 uppnår

- * 15 % minskning 2025

- * 55 % minskning för personbilar och 50 % minskning för paketbilar 2030.

- * 100 % minskning (nollutsläpp) från person- och paketbilar från och med 2035.

I utsläppsminskningsmålen beaktas endast utsläpp under fordonets användningstid, vilket innebär att förnybart bränsle i lagstiftningen om gränsvärden inte leder till att utsläppsminskningar uppnås.

Gränsvärdet för 2035 enligt nuvarande lagstiftning skulle i praktiken leda till att det lönar sig för biltillverkarna att endast tillverka helelektriska bilar och vätgasbilar från och med 2035.

Enligt kommissionen har fyra problem identifierats som kommissionens förslag försöker svara på: 1) Det är svårt för fordonstillverkarna att uppnå sina mål på ett kostnadseffektivt sätt, 2) gränsvärdena för koldioxidutsläpp hotar att utgöra ett hinder för främjandet av teknik som inte är teknik med nollutsläpp och tillhörande innovationer, 3) det är i synnerhet svårt för tillverkarna av lätta nyttofordon att skapa efterfrågan på fordon med nollutsläpp på marknaden och 4) konsumentinformationen är varken tillräcklig eller harmoniserad, och det kan leda till sämre efterfrågan på fordon med nollutsläpp.

Syftet med de ändringar som kommissionen nu föreslår är att öka flexibiliteten för tillverkarna för att uppnå koldioxidmålen, stärka teknikneutraliteten, bevara koldioxidgränsvärdenas roll i fråga om att uppnå målen i EU:s klimatlag, trygga förutsägbarheten för tillverkare och investerare i värdekedjan för mobilitet med nollutsläpp och förbättra konsumenternas tillgång till information.

Enligt kommissionen ska målen fortsatt styra övergången mot mobilitet med nollutsläpp och skapa förutsägbarhet för investeringar, men brist på flexibilitet i målperioderna och förändringar i de globala förhållandena kan öka risken för att tillverkarna inte uppnår sina mål och därför drabbas av avgifter för extra utsläpp.

Enligt kommissionen måste teknikneutraliteten stärkas, eftersom den nuvarande lagstiftningen kan begränsa utvecklingen av drivkrafter som inte har nollutsläpp, som enligt kommissionen kan vara till nytta i vissa fall eller under en övergångsperiod. Hindren för att använda paketbilar med nollutsläpp för vissa användningsändamål försämrar efterfrågan på kort sikt, vilket är en utmaning för tillverkare av lätta nyttofordon.

Kommissionen anser att utsläppsminskningar till följd av hållbara förnybara bränslen behöver erkännas i gränsvärdena för koldioxidutsläpp för att ge tillverkare mer flexibilitet och för att stödja investeringar för att utveckla en hållbar värdekedja för förnybara bränslen. Eftersom fordonsindustrin är en viktig stålansvändare är det enligt kommissionen motiverat att även uppmuntra användningen av koldioxidsnålt stål i fordonsproduktionen för att skapa en föregångarmarknad.

För att förbättra konkurrenskraften och hållbarheten inom EU:s fordonsindustri och tillgången till fordon med nollutsläpp till priser som är rimliga för konsumenterna, bör tillverkningen av små elbilar uppmuntras inom EU.

Syftet med att förnya regleringen av konsumentinformationen om energimärkning av fordon är dessutom att erbjuda tydlig, heltäckande och jämförbar information om nya och begagnade bilers energieffektivitet, utsläpp och elbilarnas egenskaper, så att köpbesluten stöder övergången. Det gällande direktivet 1999/94/EG om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar har föråldrats och beaktar bland annat inte utvecklingen inom elektrifieringen av trafiken eller internets spridning som plattform för bilhandeln.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

Ändringar som gäller koldioxidmålen för person- och paketbilar

Kommissionen föreslår mångahanda ändringar och flexibilitet i de genomsnittliga målen för minskning av koldioxidutsläpp från nya fordon som registreras första gången inom EU.

Målet för 2035 med en EU-omfattande minskning av koldioxidutsläppen från person- och paketbilar sänks från 100 procent till 90 procent, förutsatt att de återstående utsläppen kompenseras med de kompensationer som fastställs i förordningen (artikel 1.1 och 1.4). Det skulle göra det möjligt för bilar med förbränningsmotor att även efter år 2035 ha en roll vid sidan av bilar med nollutsläpp, dvs. el- och vätgasdrivna bilar. De återstående 10 procenten av utsläppen borde från och med 2035 kompenseras antingen a) med kompensationer för användning av koldioxidsnålt stål som tillverkats i EU (kompensation för en målandel på högst 7 %) eller b) med kompensationer för el eller biobränslen som ger fordonstillverkarna bonus för sina utsläppsmål (kompensation för en målandel på högst 3 %, varav högst 1 procentenhet får vara producerad av råvarorna i del B i bilaga IX till direktivet om förnybar energi). Beräkningen av bränslekompensationer påverkas bland annat av mängden av dessa bränslen inom vägtrafiken i EU och den minskning av växthusgasutsläppen som de ger upphov till jämfört med det fossila bränsle som de ersatt (artikel 1.6). Kommissionen ska delegeras lagstiftningsbehörighet att fastställa kriterier för egenskaperna hos koldioxidsnålt stål samt koldioxidutsläppsintensiteten hos koldioxidsnålt stål och stål som det jämförs med för att kunna beräkna kompensationer.

Kommissionen föreslår att ytterligare flexibilitet ska erbjudas när det gäller tillverkarnas mål för 2030 så att uppnåendet av målen kan beräknas utifrån medelvärdet för åren 2030–2032 (artikel 1.4).

Enligt kommissionens förslag sänks EU:s mål för minskning av koldioxidutsläppen för paketbilar 2030 från 50 procent till 40 procent jämfört med nivån 2021 (artikel 1.1).

Kommissionen föreslår ett incitament för små elbilar som är tillverkade i EU som skulle ge tillverkarna superbonusar för sådana fram till 2034, vilket innebär att de skulle räknas in tillverkarnas mål med koefficienten 1.3 (artikel 1.5). Som en del av förslaget till omnibus för fordonsindustrin har det för små elbilar föreslagits en ny underkategori av personbilar (M1E), där kriteriet skulle vara att fordonet får ha en maximal längd på 4,2 meter. För att få superbonusar borde de små elbilarna uppfylla kriterierna för fordonsklass M1E och dessutom vara tillverkade inom EU. Kommissionen ska delegeras lagstiftningsbehörighet att fastställa närmare kriterier för fordon som är ”tillverkade inom EU”.

I kommissionens förslag klargörs också att alla fordon med nollutsläpp i kategori N vars referensmassa utan batteri är mindre än 2 840 kg kan beaktas vid bedömningen av efterlevnaden av målen för koldioxidutsläpp i denna förordning (artikel 2.1 b). Ändringen förtydligar att de allra minsta eldrivna paketbilarna som registrerats som lastbilar kan räknas med i tillverkarnas mål inom ramen för den aktuella förordningen.

Kommissionen föreslår också en teknisk ändring av beräkningsformeln som anpassar tillverkarens mål för specifika utsläpp enligt den genomsnittliga testvikt som används inom EU.

Energimärke för fordon

Kommissionen föreslår att kraven på energimärkning av fordon inkluderas i förordningen om gränsvärden för koldioxidutsläpp från person- och paketbilar och att direktiv 1999/94/EG (Car labelling) upphävs. Enligt den nya modellen ska energimärkningen regleras direkt i en förordning som tillämpas på ett enhetligt sätt i hela EU (artikel 1.10–1.14).

Skyldigheten att förse fordon med energimärkning ska gälla nya personbilar (fordonskategori M1) och paketbilar (fordonskategori N1) samt begagnade fordon som säljs genom kommersiella aktörer. Marknadsföring och försäljning på nätet ska ingå i tillämpningsområdet. Distributören ska sätta fast eller visa upp ett energimärke för varje fordon som säljs eller hyrs ut på försäljningsstället. Det ska motsvara fordonet i fråga och vara tydligt synligt och läsbart i sin helhet. Märket kan vara tryckt eller vara i elektronisk form. De som köper begagnade elbilar och laddhybridbilar som godkänts enligt Euro 7 ska få information om bedömningen av kapaciteten hos fordonets batteri (SOH) på basis av fordonets skärm. Marknadsföringskommunikation som gäller ett enskilt fordon ska visa ett energimärke som motsvarar fordonet. Om materialet gäller en eller flera modeller, ska alla nämnda fordons värden eller variationsintervallet för alla de tekniska parametrar för energimärket som anges i bilagan till förordningen visas. Om användaren i anslutning till elektronisk marknadsföringskommunikation till exempel med hjälp av en konfigurator kan konfigurera fordonet (skapa det virtuellt), ska det tydligt framgå hur utrustningen och tilläggsutrustningen påverkar märkningens parametervärden. En leverantör som tillhandahåller digitala tjänster (EU) 2022/2065, artikel 6) och gör det möjligt att sälja fordon på sin egen webbplats, ska göra det möjligt att visa energimärket i enlighet med ovan nämnda regler.

Energimärket för fordon är ett grafiskt diagram (tryckt eller elektroniskt), vars exakta innehåll och form anges i bilaga IIIa till förordningen, men det motsvarar de energimärken som allmänt används inom EU. Kommissionen föreslår att märket ska innehålla information som är specifik för fordonsmodellen. Energimärket ska omfatta information om elenergiförbrukning och räckvidd så att de som köper eldrivna fordon får väsentlig jämförelseinformation. Märket ska innehålla de viktigaste uppgifterna om intyget över överensstämmelse (CoC) och ge möjlighet att få ytterligare information via QR-kod. Bilagan till förordningen innehåller normativa datafält och layout, och dessa får inte kompletteras eller ändras på nationell nivå. Kraven ska vara direkt tillämpliga och nationella märken som påminner om modellen får inte längre förekomma.

Kommissionen ska inrätta en offentlig webbaserad produktdatabas för energimärkning av fordon senast 12 månader efter att förordningen har trätt i kraft. Databasen ska ersätta de nationella tryckta handböckerna och göra det möjligt att jämföra bilmodeller. Tillverkaren ska utan dröjsmål mata in de uppgifter som anges i bilagan till förordningen om varje modell och hålla uppgifterna uppdaterade.

I anslutning till det som konstaterats ovan föreslår kommissionen att den ska ges befogenhet att utfärda genomförandeakter för att precisera de operativa detaljerna i databasen.

Genomförandeakterna antas i enlighet med granskningsförfarandet. Dessutom föreslår kommissionen att den ska överta befogenheten att anta delegerade akter som uppdaterar informationskraven enligt bilagan, till exempel för att lägga till extra parametrar för att förbättra konsumentinformationen, samt att en metod fastställs för ”made-in-EU”-parametern som läggs till energimärket.

Medlemsstaterna ska utse en marknadskontrollmyndighet i enlighet med EU:s marknadskontrollförordning (EU) 2019/1020 och fastställa påföljder för förseelser som gäller reglerna om energimärkning. Påföljderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Marknadskontrollmyndigheten kan ta ut avgifter för att granska handlingar i samband med fall av förseelser.

Övriga ändringsförslag

Kommissionen föreslår att den ska överta lagstiftningsbehörighet att utfärda delegerade akter som beaktar utvecklingen av tekniken och lagstiftningen samt utvecklingen av konsumentupplysningen, så att det går att fastställa kriterier för när en bil kan anses vara ”tillverkad inom EU”, när stål kan anses vara koldioxidsnålt och när ändringar kan göras i bilagan om energimärket för fordon. Kommissionen föreslår vidare att den ska få verkställande makt att fastställa detaljerade regler och förfaranden enligt vilka tillverkarna följer upp och rapporterar alla uppgifter som behövs för att beräkna kompensationer för koldioxidsnålt stål och de funktionella detaljerna i den produktdata som är avsedd för energimärkningen av fordon.

Kommissionen bör utvärdera förordningens effektivitet 2035 och därefter vart femte år så att den överensstämmer med EU:s mål att vara klimatneutral 2050.

4 Rättslig grund, subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen

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.

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 vidta åtgärder som gäller gränsvärdena för koldioxidutsläpp eller kraven på märkning av fordon utan åtgärder på EU-nivå och utan att förordning (EU) 2019/631 ändras.

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 att minska växthusgasutsläppen på ett kostnadseffektivt sätt.

Statsrådet anser att förslaget är förenligt med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen.

5 Förslagets konsekvenser

5.1 Konsekvenser för lagstiftningen och internationella avtal

Europaparlamentets och rådets förordning är direkt tillämplig rätt i medlemsstaterna. Den föreslagna förordningen strider inte mot internationella överenskommelser.

Det gällande direktivet 1999/94/EG, som nu föreslås bli upphävt, har verkställts genom statsrådets förordning om angivande av bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen för bilar (938/2000). Förordningen bör upphävas om direktivet upphävs. Den nationella lagstiftningen ska innehålla bestämmelser om marknadskontrollmyndigheten i anslutning till tillsynen och påföljderna i fråga om energimärket för fordon.

5.2 Ändringar av koldioxidmålen för person- och paketbilar

Kommissionen har berett en konsekvensbedömning av sitt förslag, där det ingår en omfattande bedömning av konsekvenserna av olika åtgärdsalternativ som lättar på koldioxidmålen i förordningen och kombinationer av dem. I sin konsekvensbedömning har kommissionen emellertid inte gjort en bedömning av alla föreslagna politiska åtgärder som valts i förslaget eller de valda åtgärdernas sammanräknade eller kumulativa effekt, vilket gör tolkningen av konsekvenserna utmanande. Det bör därför noteras att kommissionens bedömningar inte är fullt tillämpliga som sådana på det givna förslaget, men de är riktgivande.

Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för marknaden

I Finland finns det inga fordonstillverkare som omfattas av efterlevnadsskyldigheterna beträffande gränsvärdena för koldioxidutsläpp för person- och paketbilar och som skulle drabbas av efterlevnadskostnader.

Enligt kommissionens konsekvensbedömning medför ändringen av koldioxidmålen och flexibiliteten fördelar för tillverkarna åren 2030–2034. En sänkning av målet för 2035 uppmuntrar till investeringar och till att fortsätta utveckla även annan teknik än nollutsläppsteknik, vilket möjligen stöder vissa europeiska tillverkares konkurrenskraft på andra marknader. Enligt kommissionen förväntas den föreslagna flexibiliteten förbättra konkurrenskraften på kort sikt, eftersom kostnaderna för att uppnå fordonstillverkarnas mål minskar i och med att koldioxidmålen ändras. Enligt kommissionen kan avgifterna för extra utsläpp till följd av att koldioxidmålen inte uppnås också försämra tillverkarnas ekonomiska utsikter, vilket kan äventyra de investeringar som övergången förutsätter och leda till negativa återverkningar för komponentleverantörer som är beroende av stabila produktionsmängder.

På lång sikt kan konsumenternas driftskostnader och transportkostnader i genomsnitt öka något, eftersom förslaget har bedömts ha en liten fördröjande inverkan på elektrifieringen av transporterna. Enligt den konsekvensbedömning som kommissionen gjort leder sänkningen av målet för 2035 och de föreslagna ändringarna i compensationen för utsläppsunderskott till ökade totala kostnader för fordon på grund av lägre energieffektivitet och högre bränslekostnader.

De bränslekomensationer som kommissionen föreslår för att kompensera sänkningen av målet för 2035 skulle stärka förordningens teknikneutralitet i fråga om uppnåendet av klimatmålen,

vilket skulle möjliggöra utveckling och begränsad försäljning av nya förbränningsmotorfordon även i framtiden. Det är möjligt att den nuvarande marknadsutvecklingen som styrs av skyldigheterna i direktivet om förnybar energi (EU) 2018/2001 i princip redan skulle leda till att maximinivån för kompensationer uppnås.

Kommissionen bedömer att de makroekonomiska konsekvenserna inom EU blir begränsade med de åtgärdscombinationer som kommissionen utvärderat. En positiv effekt kan till exempel bli att elfordon ersätts med bilar med förbränningsmotor när importen av elbilar minskar och ersätts med bilar med förbränningsmotor, som produceras i högre utsträckning inom EU. EU:s BNP skulle dock sjunka något jämfört med situationen utan kommissionens förslag på grund av högre mobilitetskostnader, vilket skulle leda till högre produktionskostnader i Europa och försämrad konkurrenskraft. Enligt kommissionens konsekvensbedömning är effekten på den totala sysselsättningen liten. Den leder till en liten tillväxt på kort sikt och på längre sikt till en liten minskning i förhållande till basscenariot.

Preliminärt går det att uppskatta att de superbonsar som föreslås för små elbilar som tillverkas inom EU kan öka utbudet av små elbilar. För närvarande är utbudet litet i storleksklassen, och tekniken har ofta varit äldre. Superbonusar kan anses väcka intresse hos europeiska biltillverkare att erbjuda bilar i mindre storleksklasser och lansera nya modeller med ny teknik i detta segment, vilket kan antas förbättra utbudet och möjligheterna för dem som skaffar bil. Även om superbonsarna ska gälla bilar som är tillverkade inom EU kommer konkurrensen i fråga om små elbilar förmodligen också att skäpas till exempel från kinesiska biltillverkare, vilket leder till ett ökat utbud på marknaden. När det gäller små bilar är det emellertid bra att beakta att det i Finland generellt har funnits färre bilar i storleksklassen i fråga i förhållande till hur situationen ser ut i Centraleuropa.

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. Transporter hör till EU:s så kallade ansvarsfördelningssektor, och förordning (EU) 2018/842 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 förpliktar Finland att minska sina utsläpp inom ansvarsfördelningssektorn med 50 procent under 2005 års nivåer fram till 2030.

Transporterna är den största utsläppskällan inom ansvarsfördelningssektorn i Finland. Transportsektorn utgör cirka 37 procent av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn, och därför 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 lydde 2023 beaktats. Inom ansvarsfördelningssektorn är det väldigt svårt att hitta nya utsläppsminskningsåtgärder som skulle vara lika effektiva och kostnadseffektiva som EU:s lagstiftning om gränsvärden för koldioxidutsläpp är för Finland. Som utsläppsminskningsåtgärd medför EU-lagstiftningen om gränsvärden för koldioxidutsläpp inga direkta statsfinansiella kostnader i Finland. Även konsumenterna drar nytta av lagstiftningen

om gränsvärden när man bedömer kostnaderna och driftskostnaderna för fordonet under hela ägandetiden.

Enligt kommissionens konsekvensbedömning är förslagets konsekvenser för EU:s totala utsläpp begränsade särskilt på grund av de kompensationsmekanismer som byggts in i målet för 2035. Därför anser kommissionen att initiativet är i linje med EU:s mål om klimatneutralitet 2050 och klimatmål för 2030. I sin konsekvensbedömning har kommissionen emellertid inte bedömt effekten av alla valda åtgärder och en kombination av dem. På grund av de konsekvenser som de av kommissionen föreslagna ändringarna i koldioxidmålen och flexibiliteten skulle leda till för tillverkaren, skulle samma koldioxidvärde kunna uppnås på årsnivå med färre elbilar, vilket leder till att det faktiska utsläppsmedelvärdet för nyregistreringar stiger.

Enligt kommissionens konsekvensbedömning ökar energiförbrukningen och utsläppen i och med sänkningen av målet för 2035 och kompensationsmodellen, eftersom färre energieffektiva fordon kommer ut på marknaden. Enligt konsekvensbedömningen skulle cirka 11 procent av de nyregistrerade bilarna efter 2035 kunna vara något annat än bilar med nollutsläpp.

Det har gjorts en preliminär bedömning av konsekvenserna av de ändringar som kommissionen föreslagit i fråga om hur de skulle påverka fordonsbeståndet och utsläppen i Finland.

En sänkning av målet för 2035 kan i Finland, beroende på hur elektrifieringen utvecklas efter 2035, uppskattas leda till en årlig sänkning av målnivån åren 2035–2045, vilket som mest skulle innebära 5 500–6 000 färre nyregistrerade elbilar.

En ändring av koldioxidnivån för de årliga nyregistreringarna i och med kommissionens förslag skulle dock ha en betydligt mindre inverkan i Finland än på EU-nivå, på grund av den redan långt gångna elektrifieringsutvecklingen när det gäller nyregistreringar.

I fråga om kommissionens föreslagna ändringar som gäller utsläppseffekter kan effekten av superbonsusar för små elbilar uppskattas vara minst, vid tidpunkten för utfallet endast cirka 0,1 procent på årsnivå, med en kumulativ effekt fram till 2045 på cirka 0,1 procent. Av de enskilda åtgärderna ger en sänkning av gränsen för 2035 den klart största effekten, med en kumulativ utsläppsökning fram till 2045 på cirka 0,6 procent. Den genomsnittliga årliga utsläppsökningen 2040 är cirka 2,3 procent, men här är det skäl att beakta att den relativa betydelsen är större ju längre fram man ser, vilket beror på de sjunkande utsläppen i basscenariot som används som referenspunkt. Åtgärden med mindre effekt i kiloton (superbonusar) är under åren 2030–2034 omkring 1,1–3,4 kt CO₂, medan ökningen 2034–2040 som en sänkning av gränsvärdet för 2035 medför är 1,6–27,2 kt CO₂. I ett läge där marknaden jämnas ut till 2035 års nivå och 90-procentsgränsen i utsläppsmålen för nyregistreringar, är utsläppen från den granskade tidsperioden betydligt större. År 2045 skulle utsläppen vara 82 kt CO₂ (+12,4 %) större.

Som helhet är skillnaderna i de kumulativa effekterna betydande mellan de olika åtgärderna. Enbart superbonsusarna leder till en ökning på cirka 42 kt CO₂ (+0,1 %) fram till 2045, 3 års flexibilitet för målen för 2030 ger en ökning på cirka 89 kt CO₂ (+0,2 %), och en sänkning av gränsvärdet för 2035 ger på motsvarande sätt en ökning på 248 kt (+0,6 %). Om alla åtgärder skulle genomföras tillsammans, blir den totala ökningen kumulativt cirka 382 kt (+0,9 %). I en situation där marknaden jämnas ut till 2035 års nivå och 90-procentsgränsen i utsläppsmålen för nyregistreringar, skulle den enskilda effekten av denna åtgärd däremot vara en kumulativ utsläppseffekt på 527 kt CO₂ (1,1 %) fram till 2045. I detta scenario finns det även skäl att anta att eftersom förändringarna i bilbeståndet fortsätter längre, fortsätter även utsläppseffekterna efter 2045 längre.

I fråga om sänkningen av målet för paketbilar för 2030 var det inte möjligt att göra en lika heltäckande bedömning av konsekvenserna för utsläppen och fordonsbeståndet. Elektrifieringen av paketbilar i Finland har också kommit igång ganska snabbt, och man kan anta att en förändring på EU-nivå skulle märkas av i Finland på motsvarande sätt men i mindre skala. Det årliga antalet nyregistrerade paketbilar är under 10 procent i förhållande till antalet nyregistrerade personbilar, så även i fråga om genomsnittsnivån inom EU kan förändringen på årsnivå antas bli bara omkring en tiondel av det som föreslagits för personbilar. Den kumulativa utsläppsökningen fram till 2045 för paketbilar (N1) kan preliminärt uppskattas till cirka 30 000–12 000 ton.

Administrativa konsekvenser

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

Enligt en preliminär uppskattning kan emellertid administrativa konsekvenser uppstå åtminstone av att den information om att fordonet är tillverkat inom EU som krävs för superbonusar för små elbilar kan leda till ett behov av att precisera anvisningarna och förfarandena för kontrollen av uppgifter om utsläpp i medlemsländerna.

5.3 Energimärke för fordon

Samhälleliga konsekvenser

Konsumenterna skulle ha klar nytta av att informationen som används i marknadsföringen av fordon uppdateras och de kunde fatta mer upplysta köpbeslut. Utmaningen med kommissionens förslag verkar dock vara att det föreslagna energimärket för fordon grundar sig på information på bilmodellnivå. Förslaget beaktar inte de förändringar som skett i metoderna som används vid utsläppsmätning. De parametrar som beskrivs i bilagan till förslaget till förordning är inte nödvändigtvis tillgängliga för en enskild bilmodell på det sätt som kommissionen föreslår, utan det behövs uppgifter för den specifika bilen. Modellspecifika uppgifter kan bland annat omfatta olika motorvariationer med stor variationsbredd i fråga om utsläpp. Modellspecifika uppgifter kan skilja sig märkbart från faktiska bilspecifika uppgifter, vilket ifrågasätter nyttan med informationen för konsumenten. Med tanke på genomslaget hos energimärket för fordon är det viktigt att producera information åt konsumenterna som så nära som möjligt motsvarar den specifika bilens egenskaper i stället för att tillhandahålla information på modellnivå. Kommissionen har dock befogenhet att i fortsättningen ändra parametrarna och metoderna för energimärket så det är möjligt att utveckla märket.

Efter ändringarna skulle det dock bli lättare för konsumenterna att jämföra specifika bilar från olika tillverkare, när biltillverkarnas konfiguratorer (programvara för att skapa en bil virtuellt) måste beakta kraven som det enhetliga energimärket medför.

Miljökonsekvenser och konsekvenser för trafiksäkerheten

Kommissionen specificerar inte i sitt förslag vilka miljökonsekvenser energimärket skulle medföra. Det kan vara svårt att bedöma den direkta effekten av konsumentinformationen, men tillgång till korrekt och tillförlitlig information minskar de skadliga effekterna av falsk information, såsom felaktig miljömarknadsföring. Ändringen bedöms inte ha några konsekvenser för trafiksäkerheten.

Enligt kommissionen stöder uppdateringen av bestämmelserna om energimärkning av fordon en ökning av utsläppssnål trafik, i synnerhet när begagnade bilar inkluderas i tillämpningsområdet. Kommissionen har inte gjort några särskilda konsekvensbedömningar av konsekvenserna för bilbeståndet i unionen.

Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för marknaden

Enligt kommissionen kommer skyldigheten i det nuvarande direktivet att trycka affischer och handböcker med information om förbrukning och utsläpp att slopas, vilket enligt kommissionen sänker kostnaderna för fordonstillverkare och återförsäljare. Samtidigt föreslår kommissionen dock nya uppgifter för tillverkare av person- och paketbilar, men några sådana finns inte i Finland. Enligt förslaget ska det även för begagnade person- och paketbilar bli obligatoriskt med energimärkning enligt förordningen. Detta krav skulle kunna medföra åtminstone tillfälliga kostnader för de distributörer som avses i förordningen, det vill säga företag som säljer begagnade fordon. Dessutom bör energimärket synas i anslutning till uppgifterna om bilen på onlineplattformar där begagnade bilar säljs, vilket också kan medföra utvecklingskostnader för aktörerna som tillhandahåller webbtjänsten. Kostnaderna kan ändå antas bli skäligen och i Finland har det nationella energimärket delvis redan utnyttjats frivilligt. Den slutgiltiga kostnadsnivån torde starkt påverkas av kvaliteten på och omfattningen av den information som fås från kommissionens databas samt av andra förfaranden som föreskrivs i kommissionens förordningar som utfärdas först efter den egentliga förordningen. Kommissionen föreslår ingen särskild bestämmelse om prissättningen för utlämnande av information.

Administrativa konsekvenser

För närvarande har Transport- och kommunikationsverket i statsrådets förordning om angivande av bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen för bilar (938/2000) ålagts att i samråd med dem som importerar nya personbilar svara för utarbetandet av en översikt över den officiella bränsleförbrukningen och de officiella specifika koldioxidutsläppen. Dessutom ska verket enligt artikel 9 i direktiv 1999/94/EG överlämna en rapport till kommissionen om hur effektiva bestämmelserna i direktivet har varit. Verket har även haft i uppgift att upprätthålla en elektronisk databas, som alternativt har kunnat utnyttjas för att dela konsumentinformation. Databasen i fråga har sedermera förlorat sin betydelse i och med att sättet att mäta fordonsutsläpp har förändrats. Transport- och kommunikationsverkets jämförelsetjänst Autovertaamo och gränssnittstjänsten som förmedlat uppgifter om energimärket för begagnade personbilar togs ur bruk den 30 september 2021. Verket har utarbetat en anvisning om hur kunder på ett enhetligt sätt ska informeras om förbrukning och utsläpp i anslutning till marknadsföring och försäljning av fordon. De uppdateringar som kommissionen föreslår förtydligar den rollaktörerna har i anslutning till delning av konsumentinformation genom att överföra ansvaret för att producera information om fordonet till tillverkaren och för att hantera informationen till kommissionen. Om förslaget genomförs bedöms det minska Transport- och kommunikationsverkets ansvar.

Enligt 8 § i statsrådets förordning (938/2000) övervakas iakttagandet av bestämmelserna om angivande av den officiella bränsleförbrukningen och de officiella specifika koldioxidutsläppen av Konkurrens- och konsumentverket. Kommissionen föreslår att det i fortsättningen ska utses en marknadskontrollmyndighet som ska övervaka energimärket. Jämfört med nuläget skulle övervakningen sannolikt bli tydligare när energimärket för fordon används enhetligt i konsumentmarknadsföringen av både begagnade och nya fordon. Marknadskontrollmyndigheten bör regleras nationellt genom lag.

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

Förslaget bedöms inte ha några betydande konsekvenser i förhållande till grundlagen eller för tillgodoseendet av de grundläggande eller de mänskliga rättigheterna. Förslaget bedöms i någon mån öka utsläppen från vägtrafiken jämfört med den gällande regleringen. Syftet med förordningen är dock fortfarande att minska utsläppen. Förslaget kan anses respektera de grundläggande rättigheterna enligt EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna och förordningen främjar i synnerhet främja målet om miljöskydd enligt artikel 37 i stadgan.

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 miljövård.

Förordningens målsättning att minska koldioxidutsläppen är främst miljöskyddsmässig, men flexibiliteten för gränsvärdena för koldioxidutsläpp som kommissionen föreslår gäller framför allt fordonstillverkare. Därmed anses förslaget höra till landskapets behörighet på basis av ovan nämnda punkter.

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

Miljöarbetsgruppen ansvarar för behandlingen av förslaget i rådet. Kommissionen presenterade förslaget till förordning på miljöarbetsgruppens möten den 13 och den 26 januari 2026. De övriga medlemsstaternas officiella ståndpunkter är ännu inte kända.

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet (ENVI) ansvarar för behandlingen av förslaget i Europaparlamentet. Utskottet för industrifrågor, forskning och energi (ITRE) och utskottet för transport och turism (TRAN) kommer att ge ett utlåtande.

9 Nationell behandling av förslaget

Statsrådets U-skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med miljöministeriet, arbets- och näringsministeriet och statsrådets kansli. I beredningen har dessutom Transport- och kommunikationsverkets sakkunnigperspektiv och konsekvensbedömning utnyttjats.

Statsrådets utkast till U-skrivelse har behandlats i ett skriftligt förfarande i transportsektionen (EU22), miljösektionen (EU8) och sektionen för konkurrenskraft (EU8) den 21–26 januari 2026. U-skrivelsen har behandlats i ett skriftligt förfarande i EU-ministerutskottet 4–5 februari.

10 Statsrådets ståndpunkt

Ståndpunkter som gäller koldioxidmålen för person- och paketbilar

Finlands ståndpunkter i det proaktiva påverkansarbetet har bildats i E-utredningarna E 42/2023 rd (Påverkan: Koldioxidneutrala bränslen i samband med typgodkännande av fordon (Euro 6)); E 40/2025 rd (Statsrådets utredning: Handlingsplan för Europas fordonsindustri) och E 29/2025 rd (Statsrådets utredning: Förslag till förordning om ändring av förordning (EU) 2019/631 för att införa ytterligare flexibilitet vad gäller beräkningen av tillverkarnas efterlevnad av normerna

för koldioxidutsläpp för nya personbilar och nya lätta nyttofordon för kalenderåren 2025–2027). I detta sammanhang har till exempel följande riktlinjer dragits upp:

Statsrådet betonar att bindande gränsvärden för koldioxidutsläpp för fordonstillverkare på EU-nivå minskar utsläppen och därmed också påverkar uppfyllandet av medlemsstaternas skyldigheter att minska utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn. Detta gäller i synnerhet i medlemsländer som Finland, som har en omfattande skyldighet inom ansvarsfördelningssektorn, där vägtrafikens andel av utsläppen från ansvarsfördelningssektorn är betydande och där förnyelsen av fordonsparken i hög grad är beroende av fordon som tillverkas någon annanstans.

Med tanke på hanteringen av de nationella kostnaderna för utsläppsminskningåtgärderna är det viktigt att bevara en tillräcklig utsläppsminskningseffekt i lagstiftningen om gränsvärden för koldioxidutsläpp. I den fortsatta behandlingen är det viktigt att säkerställa att lagstiftningen om gränsvärdena har en kravnivå som är tillräcklig i förhållande till medlemsstaternas skyldigheter inom ansvarsfördelningssektorn för 2030 och målen i EU:s klimatlag ((EU) 2021/1119).

Statsrådet anser att utsläppsminskningåtgärderna ska vara kostnadseffektiva och teknikneutrala.

Statsrådet betonar att en förutsägbar regleringsmiljö skapar investeringstrygghet för aktörerna inom hela trafikens ekosystem och i fordonsindustrins värdekedja.

Statsrådet anser att det är viktigt att förbättra näringslivets konkurrenskraft och anser att en förbättring av konkurrenskraften för EU:s fordonsindustri också indirekt kan återspeglas i Finlands ekonomi.

Dessa ståndpunkter kompletteras på följande sätt i fråga om det aktuella förslaget:

Statsrådet betonar att fordonsindustrin är en viktig sektor för hela den europeiska ekonomin och även en betydande investerare och arbetsgivare som möter globala konkurrensutmaningar. Statsrådet anser att det är viktigt att förbättra sektorns konkurrenskraft och samtidigt bevara förutsägbarheten i regleringen, säkerheten för investerare och främjandet av en ren omställning.

Statsrådet lyfter även fram att kommissionens förslag har konsekvenser i form av ökade utsläpp från trafiken och ökade kostnader för konsumenternas bilanvändning. Med beaktande av tillverkarnas konkurrenskraft är statsrådet berett att godta vissa flexibilitetselement för tillverkarna, men anser att det är väldigt viktigt att förhandlingarna inte leder till större flexibilitet än den som kommissionen föreslår eller försvagar gränsvärdena för koldioxidutsläpp ytterligare i förhållande till kommissionens förslag. I den fortsatta behandlingen är det viktigt att säkerställa att lagstiftningen om gränsvärden 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. I förhandlingarna bör man sträva efter att få mer information om de sammantagna konsekvenserna av de åtgärder som valts ut i kommissionens förslag.

Med beaktande av den europeiska bilindustrins utmaningar och konkurrenskraften på kort sikt understöder statsrådet en granskning av den föreslagna tidsmässiga flexibiliteten för 2030 (2030–2032) i fråga om fordonstillverkarnas mål, men anser att det är viktigt att tidsfönstret för flexibiliteten inte förlängs från det föreslagna, eftersom det kan försämra förverkligandet av utsläppsminskningarna i vägtrafiken redan före 2030 och därigenom olika medlemsländers fullgörande av skyldigheterna enligt förordningen om ansvarsfördelning. Med beaktande av det

mer utmanande marknadsläget för paketbilar och med tanke på att de proportionellt står för en mindre andel av trafikutsläppen, godkänner statsrådet flexibilitet i målet.

Statsrådet betonar att en sänkning av målet för 2035 har en märkbar inverkan på förverkligandet av utsläppsminskningarna i trafiken och gör det möjligt att tillverka lätta fordon som drivs av fossila bränslen under lång tid framöver. Statsrådet påpekar att compensationerna för koldioxidsnålt stål och hållbara förnybara bränslen som skapats för att kompensera underskottet i utsläppsminskningen till följd av att målet för 2035 sänks i praktiken inte bidrar till att uppnå utsläppsminskningar inom trafiken och ansvarsfördelningssektorn. Statsrådet anser att fordonsindustrin kan ha en roll i att stärka efterfrågan på koldioxidsnåla produkter inom stålindustrin. Eftersom de största utmaningarna för medlemsländerna när det gäller att uppnå utsläppsminskningar dock ligger utanför utsläppshandelssektorn, borde man i andelen compensationer för det minskade utsläppsminskningsunderskottet till följd av att målet för 2035 sänks sträva efter att i högre grad betona utsläppsminskningar inom transportsektorn.

Den kompensationsmekanism för hållbara förnybara bränslen som kommissionen föreslår skulle enligt preliminära bedömningar inte öka användningen av förnybara bränslen inom EU, utan compensationen skulle kunna uppfyllas automatiskt i och med de användningsnivåer som krävs enligt direktivet om förnybar energi. Statsrådet anser att målet för 2035 kan upprätthållas närmare det nuvarande målet på 100 procent om ett mer teknikneutralt tillvägagångssätt kunde genomföras genom att beakta hållbara förnybara bränslen i förordningen under tiden efter 2035 på ett sätt som starkare sammanlänkar användningen av dem till mängden förnybart bränsle som nya bilar som kommer ut på marknaden använder och deras utsläppsminskningar. På det viset skulle man bättre kunna säkerställa utsläppsminskningar inom transportsektorn.

Statsrådet anser att superbonusar för små elbilar kan främja marknaden för små elbilar som tillverkas inom EU och göra det möjligt för en större del av befolkningen att få tillgång till fordon med nollutsläpp till rimliga anskaffningskostnader. Statsrådet anser att det är viktigt att man i samband med fastställandet av kriterierna för fordon som tillverkats inom EU också beaktar produktionen i början av värdekedjan.

Statsrådet anser att det i regleringen av bilindustrin är viktigt att även beakta cybersäkerheten och den tekniska självförsörjningsgraden.

Statsrådet anser att de befogenheter som delegeras till kommissionen ska vara noga avgränsade, proportionerliga, ändamålsenliga och väl motiverade. Statsrådet anser att det i princip är ändamålsenligt med de föreslagna överföringarna av befogenheter till kommissionen att utfärda genomförandeakter och delegerade akter, men anser att omfattningen av den delegerade lagstiftningsbehörighet som överförs till kommissionen bör förtydligas i fråga om fastställandet av kriterier för fordon som tillverkas inom EU. Enligt statsrådet är det viktigt att se till att förslagets förhållande till EU:s övriga rättsakter är tydligt och att överlappningar undviks.

Ståndpunkter om energimärke för fordon

Statsrådet konstaterar att kommissionens förslag om att uppdatera EU:s enhetliga energimärke för fordon bör understödjas. Tillförlitlig information om fordons egenskaper spelar en viktig roll, i synnerhet i Finland där bilbeståndet blir allt äldre. Statsrådet vill dock uppmuntra kommissionen att utveckla förfarandena så att potentiella köpare får information om varje fordon och inte enbart om bilmodellen. Fordonsspecifik information stöder beslutsfattandet mer effektivt.

Statsrådet anser att det är bra att kommissionen i sitt förslag har förtydligat rollerna i synnerhet i fråga om konsumentinformationen om nya fordon, att fordonstillverkarna åläggs att producera information om sina produkter och att informationen är öppet tillgänglig för alla aktörer. Detta bör understödjas, eftersom de nationella myndigheterna inte har den nödvändiga informationen om nya fordon.