

Klimat- och näringslivsdepartementet
Kn.remissvar@regeringskansliet.se
Kn.kl.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer:
KN2026/00066

Remiss gällande revidering av koldioxidkraven för lätta fordon och av EU:s regler om fordonsmärkning

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen. Våra medlemsföretag och partners omfattar cirka 3000 energistationer för lätt och tung trafik och fyra raffinaderier. Branschen befinner sig mitt i omställningen från fossilt till fossilfritt där biodrivmedel och elektrifiering är hörnstenar för att bli klimatneutrala 2045.

Inledning

Drivkraft Sverige välkomnar möjligheten att lämna synpunkter på kommissionens förslag om revideringen av koldioxidkraven för lätta fordon och av reglerna om fordonsmärkning. Drivkraft Sverige stöttar målsättningen om klimatneutralitet och delar uppfattningen om att transportsektorn behöver snabba på omställningen för att uppnå satta klimatmål nationellt och inom unionen.

Vi anser att det krävs ett teknikneutralt, robust och investeringsdrivande regelverk där alla kostnadseffektiva lösningar tas tillvara — elektrifiering, energieffektivisering och hållbara biodrivmedel för att nå såväl EU:s som Sveriges klimatmål. Vi anser vidare att vi genom en diversifiering av energimixen blir mindre sårbara för geopolitisk påverkan och ökar möjligheterna för självförsörjning.

Drivkraft Sveriges rekommendationer

- Säkerställ teknikneutralitet genom att tillåta alla hållbara tekniker och drivmedel att bidra likvärdigt till koldioxidkraven för lätta fordon. Undvik, tak, dubbelräkningar eller specifika minimikrav på råvaror och produkter.
- Tillåt alla hållbara drivmedel som uppfyller kraven i förnybartdirektivet, avseende hållbarhet och utsläppsminskning, räknas med inom bränslekreditsystemet.
- Använd livscykelperspektiv (inte enbart "tailpipe") för att korrekt bedöma olika teknikers klimatpåverkan.
- Tidigarelägg startåret för bränslekrediter till 2030 och tillåt ökad flexibilitet för uppfyllnad.
- Inför en specifik fordonskategori för fordon som körs på koldioxidneutrala drivmedel, i linje med industrins framtagna metodik.
- Säkerställ långsiktiga spelregler, så att beslutade mål och mekanismer inte ändras löpande, vilket kraftigt undergräver investeringsviljan.
- En konsumentvänlig märkning av fordon välkomnas, val av drivlina är avgörande för hur stora utsläpp som orsakas av fordonets användning. Märkningen vid pump har mindre betydelse då valet av drivmedel väljs i samband med val av bil.

Drivkraft Sveriges huvudsakliga synpunkter

Säkerställ teknikneutralitet i praktiken

Förslaget har en ambition att stärka teknikneutraliteten, men flera delar i förslaget riskerar att fortsatt favorisera vissa tekniker framför andra.

En verkligt teknikneutral reglering:

- erkänner utsläppsminskningar som sker genom hela värdekedjan, det vill säga även bortom de utsläpp som sker genom avgasröret, "tail pipe"
- utgår från ett livscykelperspektiv för att bedöma utsläppen ur ett helhetsperspektiv,
- tillåter alla hållbara tekniker och förnybara drivmedel att bidra likvärdigt till koldioxidkraven,
- Undviker tak, dubbelräkningar eller specifika minimikrav på specifika råvaror och produkter.

Ett angreppssätt ur ett livscykelperspektiv speglar den faktiska klimatnyttan bättre än ett ensidigt "tailpipe-perspektiv". Biodrivmedel och andra förnybara lösningar levererar redan idag betydande utsläppsminskningar i den befintliga fordonsflottan.

Alla hållbara biodrivmedel är en avgörande del av transportsektorns klimatlösning

Hållbara förnybara biodrivmedel:

- ger omedelbara utsläppsminskningar redan i befintlig fordonsflotta ur ett livscykelperspektiv,
- produktionen är skalbar, och produktionskapaciteten är under ständig utveckling i unionen,
- uppfyller hållbarhets- och växthusgasminskningskraven i förnybartdirektivet.

Att utesluta delar av biodrivmedelsmarknaden genom att selektivt välja råvaror eller fokusera enbart på elektrobränslen innebär att man begränsar ett av de mest tillgängliga och beprövade verktygen för en snabb minskning av koldioxidutsläpp.

Enligt förnybartdirektivet ställs det krav på robusta hållbarhetskriterier för alla förnybara drivmedel, vilka granskas och certifieras. Drivkraft Sverige menar därför att alla hållbara biodrivmedel bör inkluderas i koldioxidkraven, på samma villkor som elektrobränslen och avancerade biodrivmedel.

Inför flexibla och realistiska tidsramar för bränslekrediter

Bränslekrediterna föreslås börja gälla först 2035, och inom snäva tak (3% för samtliga godkända bränslen och 1% för Annex IX del B-bränslen). Detta förslag är alltför begränsande och kommer inte att ge tydliga investeringssignaler.

Drivkraft Sverige föreslår att:

- startåret flyttas till 2030, i linje med RED III och tillgänglig datainfrastruktur (unionsdatabasen),
- uppfyllandet med bränslekrediter ges ökad flexibilitet,
- alla hållbara drivmedel inkluderas (enligt ovan).

En tidigare och bredare tillämpning skulle ge marknaden nödvändig långsiktighet, trygghet, skapa incitament för fortsatt produktion och möta efterfrågan på förnybara drivmedel.

Inför en ny fordonskategori för rena förnybara drivmedel

WGMM har utvecklat och testat konkreta modeller för att skapa en ny fordonskategori för fordon som körs uteslutande på koldioxidneutrala bränslen. Kommissionens egen konsekvensanalys visar också att det är genomförbart.

En sådan kategori skulle:

- skapa verklig teknikneutralitet,
- ge ett regelverk för förbränningsmotorer som kan fortsätta att användas hållbart efter 2035,
- främja innovation och utveckling i hela värdekedjan för förnybara drivmedel,
- och underlätta investeringar i produktion av syntetiska och biobaserade drivmedel.

Drivkraft Sverige anser att denna möjlighet bör återinföras i förslaget.

EU:s regler om fordonsmärkning

En konsumentvänlig märkning av fordon välkomnas av Drivkraft Sverige. Val av drivlina vid köp av fordon är avgörande för hur stora utsläpp som orsakas av fordonets användning. Märkningen vid pump har mindre betydelse då valet av drivmedel väljs i samband med val av bil. Kommissionens förslag saknar dock livscykelperspektivet i sin märkning, vilket skulle ge en större helhetsbild för konsumenten.

Avslutningsvis

Transportsektorns omställning är beroende av att alla tillgängliga verktyg används. Drivkraft Sverige anser att förslaget bör justeras för att bättre utnyttja den potential som förnybara drivmedel erbjuder, både idag och på längre sikt.

Genom att tillåta både elektrifiering och hållbara biodrivmedel att bidra fullt ut kan EU snabbare och mer kostnadseffektivt minska utsläppen, samtidigt som försörjningstrygghet, industriutveckling och konkurrenskraft stärks.

Åsa Håkansson

Produkt- och miljöexpert

Stockholm, den 20 mars 2026