

Klimat- och näringslivsdepartementet
103 33 Stockholm

Stockholm
2026-03-20

Vår referens
Olivia Karlsson

Dnr
KNS2026/00066

Remissyttrande

Revidering av koldioxidkraven för lätta fordon och av EU:s regler om fordonsmärkning

Företagarna har getts möjlighet att avge remissyttrande om det angivna förslaget. Nedan följer våra huvudsakliga synpunkter.

Förslaget i korthet

Förslaget berör Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller koldioxidstandarder för nya lätta fordon och fordonsmärkning samt om upphävande av direktiv 1999/94/EG.

Förslaget innebär en förändring av målsättningen kring koldioxidutsläpp från nya fordon, specifikt att målet för minskade koldioxidutsläpp för nya lätta lastbilar till 2030 jämfört med 2021 sänks från 50% till 40%, och att målet för minskade utsläpp från alla nya lätta fordon till 2035 sänks från 100% till 90% jämfört med 2021. Förslaget innebär även att resterande 10% föreslås kunna kompenseras med e-bränslen, biobränslen eller lågfossilt stål. Även sättet att beräkna utsläppen föreslås justeras, genom att målet för 2030 ska beräknas som ett genomsnitt för perioden 2030–2032.

Därtill föreslås ett kreditsystem där små elfordon som tillverkas inom EU får superkrediter (dessa räknas som 1,3 nollutsläppsfordon) fram till 2034. Utöver dessa superkrediter kommer fordonstillverkare få räkna av utsläpp genom bränsle- och stålkrediter. Bränslekrediter kan ge upp till 3% utsläppsminskning och stålkrediter upp till 7%. Det är Kommissionen som tilldelar krediter till fordonstillverkare. RED-direktivet (2018/2001) reglerar vilka bränslen som ger krediter medan IAA-förslaget (Industrial Accelerator Act) om utfasning av fossila bränslen definierar vilket stål som ger rätt till krediter.

Förslaget innehåller även ett förslag på en ny fordonsmärkning med koldioxidklasser, där fler uppgifter än dagens system ska redovisas. Lätta fordon, lätta lastbilar och begagnade bilar kommer alla omfattas och märkas med beteckningar från A till G motsvarande intervall för koldioxidutsläpp per kilometer. Därtill kan märkningen frivilligt kompletteras med information om bilens livscykelutsläpp, om fordonet är tillverkat inom EU samt om det är ett mindre elfordon.

Företagarnas inställning

Företagarna stödjer en ambitiös och samordnad klimatpolitik på EU-nivå, där utgångspunkten måste vara att uppnå största möjliga utsläppsminskning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Näringslivet har både viljan och förmågan att driva denna omställning, men för att detta ska vara möjligt krävs en klimatpolitik som är förutsägbar, kostnadsminimerande och teknikneutral.

Vad gäller de föreslagna förändringarna i målsättningarna, både i fråga om ambitionsnivå och beräkningsmetod, har vi ingen stark invändning i sak. Företagarna vill framhålla att vårt fokus ligger på styrmedlen, inte målen i sig. Ett övergripande och teknikneutralt styrmedel som utsläppshandelssystemet (ETS2) är principiellt att föredra. Genom att addera specifika fordonskrav ovanpå ETS2 skapas en risk för ineffektiv dubbelreglering. Detta leder till osäkerhet och ökade kostnader för företagen utan att garantera större klimatnytta. Istället för att addera regelverk som riskerar att bli verkningslösa bör politiken fokusera på de verkliga flaskhalsarna för insatser för minskade utsläpp. Det som bör prioriteras är en kraftfull utbyggnad av laddinfrastruktur och förutsägbara ekonomiska incitament som gör det lönsamt för företag att investera i elfordon. Samtidigt berör denna remiss enbart en justering av redan gällande mål, och Företagarna är medvetna om att långsiktig förutsägbarhet är en nyckelfaktor för företagens investeringsvilja och att tydliga och långsiktiga mål kan bidra till denna förutsägbarhet. Justeringar av befintliga mål bör därav principiellt enbart ske om det är påkallat av trängande skäl.

Det föreslagna kreditsystemet motiveras av EU-kommissionen som en kompensationsmekanism för att öka flexibiliteten och hjälpa tillverkare att nå utsläppsmålen i en föränderlig global ekonomi. Företagarna är överlag positiva till olika flexibilitetsmekanismer, men avstyrker förslaget om s.k. superkrediter för små elfordon som tillverkas inom EU. I likhet med det som framförts i den preliminära svenska ståndpunkten ser vi att detta riskerar att snedvrider konkurrensen genom att godtyckligt gynna tillverkare av små bilar. På liknande sätt ställer sig Företagarna tveksamma till utformningen av de föreslagna krediterna för bränsle och stål. Att krediter enbart kan ges för e-bränslen och biobränslen strider mot principen om teknikneutralitet och riskerar att hämma utvecklingen. Att begränsa stålkrediter till EU-produktion medför också en snedvriden konkurrens, skapar administrativa bördor och kan störa viktiga leveranskedjor. Företagarna anser också att det är problematiskt att krediterna enligt förslaget inte skulle få användas vid beräkningen av genomsnittliga utsläpp i öppna pooler, dvs. i kommersiella avtal mellan två eller flera tillverkare som inte tillhör samma koncern, utan enbart i stängda pooler. Detta riskerar att missgynna de biltillverkare som investerat i tidiga satsningar på koldioxidneutralitet.

De föreslagna krediterna för EU-producerat stål och små elfordon är symtom på en bredare och mer problematisk trend: en växande tilltro till 'europeisk preferens'. Företagarna är mycket skeptiska till detta och oroas av att det i allt högre grad används för att motivera en återgång till selektiv och protektionistisk industripolitik, vilket leder till ineffektiv resursallokering och inte främjar verklig innovation. Att stärka Europas industriella bas och europeiska företag som helhet beror ytterst på dessa företags förmåga att konkurrera globalt, inte enbart inom den inre marknaden. Europeisk preferens bör således inte bli ett mål i sig. Alla initiativ i denna riktning måste tydligt tjäna det övergripande målet att stärka EU:s tillväxt, konkurrenskraft och motståndskraft. Vi anser att det mest effektiva sättet att uppnå dessa mål för en handelsberoende ekonomi är genom en proaktiv och ambitiös handelspolitik som diversifierar våra värdekedjor och utökar vårt nätverk av handelspartner, regelförenklningar som säkerställer att EU:s regelverk stödjer snarare än hämmar industriell konkurrenskraft, sänkta produktionskostnader och förbättrad tillgång till insatsvaror och kompetent arbetskraft. Om en europeisk preferens ändå införs måste denna utformas noggrant för att undvika oavsiktliga protektionistiska effekter och säkerställa att europeiska företag förblir globalt konkurrenskraftiga, inklusive på exportmarknader utanför EU.

Vad gäller de föreslagna nya märkningarna förstår vi ambitionen att styra konsumenter mot mer klimatsmarta fordonsval, vilket på sikt kan gynna tillverkare som redan har ställt om till mer

miljövänliga alternativ, och vi ser även positivt på en ökad harmonisering. Samtidigt finns det en risk att förslaget medför ökade administrativa bördor, särskilt för återförsäljare. Till skillnad från idag kan återförsäljare med de nya reglerna behöva säkerställa att en fordonsmärkning fästs på eller visas nära varje begagnat fordon som erbjuds för försäljning. I praktiken innebär detta att återförsäljare kan bli ansvariga för att hämta data, exempelvis från en EU-databas, och tillhandahålla denna till konsumenter. Detta innebär en utökning av deras administrativa skyldigheter jämfört med dagens regelverk. Medan stora globala tillverkare och stora återförsäljare kanske har resurser att hantera detta, kan bördan bli stor för enskilda bilhandlare. Förändringen innebär sannolikt inte någon dramatisk påverkan i praktiken, men det är ändå viktigt att uppmärksamma den ökade administrativa belastningen.

Det bör noteras att Kommissionens nämnd för lagstiftningskontroll (RSB) har riktat kritik mot konsekvensanalysen, bland annat avseende otydlig problemdefinition, svagt motiverade alternativ samt brister i analysen av konkurrenskraft och kostnader/nytta, vilket är problematiskt. I Regeringskansliets faktapromemoria fastslås i dess egen konsekvensanalys att förslaget innebär negativa konsekvenser för den svenska fordonsindustrin, vilket Företagarna delvis instämmer i. Samtidigt vill Företagarna understryka att det saknas ett tydligt SME-perspektiv i konsekvensanalyserna. Även om små och medelstora företag sällan är biltillverkare kan de påverkas av förslaget, både som underleverantörer och som inköpare av fordon, vilket gör konsekvensanalysen bristfällig. Företagarna uppmanar därför Regeringskansliet att genomföra en konsekvensanalys med ett tydligt SME-perspektiv.

Pernilla Norlin
Samhällspolitisk chef
Företagarna

Olivia Karlsson
Näringspolitisk expert
Företagarna