



Gröna Mobilister
Kornellgatan 18
256 68 Helsingborg
info@gronamobilister.se

Remissvar
Dnr KN2026/00066
20 mars 2026

Klimat- och näringslivsdepartementet

Skickat till:
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.kl@regeringskansliet.se

Remissvar från Gröna Mobilister gällande **Revidering av koldioxidkraven för lätta fordon och av EU:s regler om fordonsmärkning**

Om Gröna Mobilister

Gröna Mobilister är en ideell förening som verkar för en mobilitet som är anpassad till planetens gränser och global rättvisa. Vi vill stärka människors livskvalitet i städer och på landsbygd. Gröna Mobilister företräder inget särintresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.

Föreningen Gröna Mobilister är tacksam för möjligheten att lämna synpunkter på denna remiss, och vi bistår gärna Klimat- och näringslivsdepartementet i det fortsatta arbetet för att uppnå ett hållbart transportsystem.

Sammanfattning

Gröna Mobilister anser att förbudet mot försäljning av lätta fordon med förbränningsmotor i EU från år 2035 bör kvarstå. Förslaget från EU-kommissionen att luckra upp detta förbud är mycket olyckligt.

Gröna Mobilister applåderar EU-kommissionens avsikt att gynna små elbilar, hållbara förnybara drivmedel och fossilfritt stål, men det måste ske mer kraftfullt och generellt än i föreliggande förslag. Gröna Mobilister är positiva till en gemensam fordonsmärkning i hela EU, men det remitterade förslaget har brister. Framför allt saknas livscykelperspektivet, vilket är avgörande för att märkningen ska styra mot hållbar elektrifiering.

Synpunkter

Koldioxidkrav

Artikel 1 i förordning (EU) 2023/851 anger att det genomsnittliga koldioxidutsläppet ur avgasröret från nya lätta fordon ska minska 100 procent från år 2021 till år 2035, vilket i praktiken innebär ett förbud mot att sälja personbilar och lätta lastbilar med förbränningsmotor inom EU från år 2035.

Enligt det förslag från EU-kommissionen som nu är på remiss ska kravet på en hundraprocentig minskning av utsläppen till år 2035 ersättas med krav på en minskning av de genomsnittliga utsläppen på 90 procent. Inga ytterligare skärpningar av utsläppskraven efter år 2035 föreslås, vilket innebär en öppning för att sälja lätta fordon med förbränningsmotor långt in i framtiden.

En genomsnittlig minskning av koldioxidutsläppen ur avgasröret per körd sträcka med 90 procent till år 2035 innebär att en mycket stor andel av de nya personbilarna och lätta lastbilarna år 2035 måste vara utsläppsfria, i praktiken elfordon. Det uppluckrade utsläppskravet innebär alltså inte att elektrifieringen stannar av, eller ens bromsas i någon väsentlig mån.

Den största risken med föreliggande förslag är i stället att denna uppluckring av utsläppskraven följs av fler, att EU börjar glida längs ett sluttande plan mot alltmer tandlösa utsläppskrav och allt svagare klimatmål. Detta ligger farans riktning med tanke på att allt fler regleringar, styrmedel och mål inom hållbarhetsområdet försvagas, försenas eller avskaffas – både på europeisk och nationell nivå. I ett visst skede börjar industrin räkna med att politiken fortsätter att röra sig åt detta håll. Då hotas elektrifieringen av vägtransporterna.

Skälet till EU-kommissionens remitterade förslag är att delar av den europeiska fordonsindustrin ser sin konkurrenskraft hotad av de skarpa utsläppskraven. Så vitt Gröna Mobilister känner till gäller detta främst den tyska och italienska bilindustrin, medan de franska och svenska biltillverkarna vill att förbudet mot att sälja bilar med förbränningsmotor från år 2035 ska finnas kvar. Volvo Cars satsar allt på elektrifiering och är helt beroende av att EU ser till att det finns en mycket stor marknad för elbilar. En sådan satsning är förenad med stor risk, och för att den ska bli framgångsrik måste det utöver utsläppskrav också införas ekonomiska styrmedel som gör elfordon attraktiva för en stor del av befolkningen. Här brister Sverige liksom många andra medlemsländer.

Att säga att EU-kommissionens förslag är ett sätt att ta hänsyn till näringslivets

villkor är alltså missvisande. Frågan är i stället vilken del av näringslivet man som politisk beslutsfattare vill ta hänsyn till – den som tar behovet av omställning på allvar eller den som inte gör det?

Förnybara drivmedel och fossilfritt stål

Enligt förslaget från EU-kommissionen ska de 10 procent av koldioxidutsläppen från år 2021 som finns kvar efter år 2035 enligt de uppluckrade kraven kunna kompenseras av användning av förnybara drivmedel och fossilfritt stål. Förnybara drivmedel i form av elektrobränslen och hållbara biodrivmedel ska få bidra med högst tre procent, varav hållbara biodrivmedel ska få bidra med högst en procent. Fossilfritt stål får bidra med som mest sju procent.

Som förslaget till förordning är formulerat är detta rent indikativa siffror som inte är förknippade med några krav på att de ska uppnås inom en viss tid eller med ekonomiska styrmedel. Därmed framstår skrivningarna om förnybara drivmedel och fossilfritt stål som ett sätt att bortförklara de uppluckrade koldioxidkraven, inget annat.

Hållbara förnybara drivmedel är nödvändiga för att ro omställningen av transportsektorn i hamn, men det är en begränsad resurs som på lång sikt endast bör användas där det finns få alternativ, som i sjöfart, flyg och i mycket tunga vägfordon. Gröna Mobilister anser att detta är ett gott skäl att behålla det nuvarande skarpa kravet att alla nya lätta fordon ska vara utsläppsfria från år 2035.

Även med ett sådant slutår för försäljning av lätta fordon med förbränningsmotor kommer det under flera decennier att finnas kvar personbilar och lätta lastbilar i trafik som bör försörjas med hållbara förnybara drivmedel för att minimera deras klimatpåverkan. För att göra detta möjligt bör alla lätta fordon som säljs från och med nu vara fossiloberoende. Det kan exempelvis ske genom hög malus-skatt på lätta fordon som endast får köras på konventionell bensin eller diesel. Det kan också vara en god idé att ge stöd för konvertering av befintliga bensin- och dieselfordon till fossilfri drift.

Små elbilar

Enligt förslaget från EU-kommissionen ska en ny fordonskategori ”liten elbil” definieras. Ett fordon i denna kategori ska fram till år 2034 få räknas som 1,3 bilar när medelvärdet av koldioxidutsläppen från alla nya bilar beräknas.

Denna viktningsfaktor innebär att övriga nya bilar kan ha högre koldioxidutsläpp utan att utsläppsgränsen överskrids vid kontrollstationen år 2030. I synnerhet innebär viktningsfaktorn för små elbilar att andelen bilar med förbränningsmotor

tillåts vara högre.

Gröna Mobilister har sedan år 2020 uppmärksammat fenomenet att våra bilar blir allt större och tyngre under fältropet *Banta Bilen!*¹ Våra analyser av fordonsstatistiken visar att vikten hos de nya bilarna i Sverige har ökat under en lång följd av år. Detta gäller även elbilar, vilket till stor del beror på att de ges allt större batterier för att maximera räckvidden.

För att lyckas elektrifiera vägtransporterna i global skala är det avgörande att spara på de begränsade naturresurser som krävs till elfordon i form av kritiska mineraler, och därför måste elbilarnas storlek minska. En elbil är tyngre än motsvarande bil med förbränningsmotor, vilket innebär att de sliter upp fler slitagepartiklar från däck, vägbana och bromsar som försämrar folkhälsan.

Av dessa skäl stöder Gröna Mobilister EU-kommissionens avsikt att gynna små elbilar. Det bör dock inte ske på det sätt kommissionen föreslår, vilket i praktiken innebär en ytterligare uppluckring av koldioxidkraven. I stället kan stöd till köp eller leasing riktas mot mindre och lättare elbilar. Fordonsbeskattning efter vikt kan också införas, som i Norge eller Frankrike.

Fordonsmärkning

Gröna Mobilister stöder EU-kommissionens ambition att ersätta det inaktuella och diffusa fordonsmärkningsdirektivet 1999/94/EG med en förordning som definierar en gemensam fordonsmärkning i hela EU som liknar unionens gemensamma energimärkningar. Detta saknas ännu så länge.

Det märkningsförslag som remitteras saknar dock väsentlig information. Framför allt saknas livscykelperspektivet, som är nödvändigt i en modern och framtidsinriktad märkning. Att visa fordonets klimatpåverkan under hela livscykeln är avgörande dels för att öka förtroendet för elektrifieringen, dels för att styra mot små elfordon som tillverkas med förnybar energi av fossilfritt stål och innehåller en hög andel återvunnet material.

Gröna Mobilister har drivit kampanj för en svensk miljödeklaration av bilar med livscykelperspektiv sedan år 2019.² Energimyndigheten har utrett frågan två gånger på uppdrag av regeringen, åren 2022 och 2025. I Gröna Mobilisters remissvar på

¹ Gröna Mobilister: Svenska bilars vikt nådde rekordnivå 2024 – banta bilen och lär anspråkslöshet av Franciskus! Pressmeddelande, maj 2025.
<https://gronamobilister.se/pressmeddelanden/2025/svenska-bilars-vikt-nadde-rekordniva-2024-banta-bilen-och-lar-anspraksloshet-av-franciskus/>

² Gröna Mobilister: Vi Vill Veta – Miljödeklaration av bilar. Kampanj.
<https://gronamobilister.se/aktiviteter/vi-vill-veta/miljodeklaration-av-bilar/>

myndighetens första uppdragsredovisning återfinns våra egna förslag och ställningstaganden när det gäller fordonsmärkning.³ I föreningens reaktion på förslaget i myndigheten andra utredning finns en hel del kritik.⁴ Detta andra förslag har dock flera kvaliteter, och det är generellt sett bättre än det märkningsförslag som framförs av EU-kommissionen.

Det finns en liten ljusglimt i EU-kommissionens märkningsförslag. Tillverkarna ska frivilligt kunna föra in livscykelutsläppen i den underliggande databasen till fordonsmärkningen, där dessa utsläpp ska beräknas enligt den standardiserade metod att utför livscykelanalys av lätta fordon som EU-kommissionen mycket snart ska presentera, i enlighet med Artikel 7a i förordning (EU) 2023/851. Härifrån är det dock långt till en obligatorisk och iögonfallande deklaration av livscykelutsläppen på själva märkningen – vilket är det som behövs.

För Gröna Mobilister

Jesper Johansson, ordförande

³ Gröna Mobilister: Energimyndighetens rapport Vägledning om lätta fordon energianvändning och koldioxidutsläpp. Remissvar, maj 2023. <https://gronamobilister.se/remissvar/2023/miljodeklaration-av-bilar/>

⁴ Gröna Mobilister: Inget livscykelperspektiv i Energimyndighetens förslag till miljödeklaration av bilar. Nyhet, november 2025. <https://gronamobilister.se/nyheter/2025/inget-livscykelperspektiv-i-energimyndighetens-forslag-till-miljodeklaration-av-bilar/>