



Remissvar

Dnr 2026-057

2026-03-10

Klimat- och näringslivsdepartementet
103 33 Stockholm

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

KN2026/00066

Konjunkturinstitutet (KI) har fått möjlighet att lämna synpunkter på förslaget på revideringen av koldioxidkraven för lätta fordon och av EU:s regler om fordonsmärkning (COM (2025) 995).

SAMMANFATTNING

KI ställer sig positivt till ambitionen att främja teknikneutralitet och ökad kostnadseffektivitet i utformningen av EU:s framtida CO₂-regelverk för personbilar och lätta transportfordon, bland annat genom ökad flexibilitet i hur tillverkare kan uppfylla utsläppskraven. Samtidigt anser KI att förslaget behöver revideras för att öka tydligheten, underlätta efterlevnad och säkerställa att EU:s klimatmål verkligen kan nås. KI avstyrker därmed förslaget i dess nuvarande form. KI:s synpunkter redovisas nedan.

Otydliga detaljer

Det är oklart hur krediterna för hållbara drivmedel faktiskt ska tilldelas tillverkarna. Förslaget tydliggör inte om krediterna baseras på att fordonen är tekniskt kompatibla med hållbara drivmedel, eller om tillverkarna måste förvärva utsläppskrediter från drivmedelsproducenter. Av denna anledning kan KI inte fullt ut bedöma förslagets effekter. Vidare framgår det inte varför 2035 har valts som startpunkt för krediterna, trots att etappvisa utsläppsmål redan gäller för perioden före detta år.

Ökad administration

Enligt förslaget införs ingen förändring av reglerna för övervakning och rapportering, eftersom det nuvarande systemet redan möjliggör övervakning av regelefterlevnad. Rapportering av utsläppskrediter är dock förknippad med ökad administrativ börda för biltillverkaren. Exempelvis bygger beräkningen av ”lågkolstålskrediter” på flera separata och detaljerade datakomponenter – utsläppsintensitet per ton stål, faktisk använd volym inom EU, antal nyregistrerade fordon samt standardiserad körsträcka. Detta innebär att tillverkarna måste samla in, kvalitetssäkra och rapportera omfattande och verifierbar produktions- och materialdata, vilket medför ökade administrativa kostnader. Förslaget innebär även ökad administration för tillsynsmyndigheter som ska validera de rapporterade uppgifterna.

Svårare uppföljning

Förslaget riskerar att försvåra uppföljningen av efterlevnaden. De faktiska utsläppen beror inte enbart på fordonets prestanda utan på tillverkningsprocesser, energimix och ursprunget på insatsvaror i flera led av värdekedjan. Detta gör kontrollen mer komplex och ställer höga krav på spårbarhet och verifiering.

När det gäller små elbilar uppstår särskilda frågor kring hur kravet på produktion inom EU ska kontrolleras och verifieras. Produktionskedjorna är ofta globala och komplexa, vilket gör det administrativt krävande att fastställa ursprung och mervärde i varje led. Detta riskerar att försvåra efterlevnadskontrollen och skapa tolkningsosäkerhet för både tillverkare och tillsynsmyndigheter.

Svagare incitament till utsläppsminskning

Förslaget riskerar att försvaga möjligheten att nå EU:s klimatmål eftersom utsläppsminskningarna ska uppnås som ett genomsnitt för perioderna 2025–2027 och 2030–2032 i stället för årliga krav 2025 respektive 2030. Detta ger mer flexibilitet och kan minska anpassningskostnaderna men kan också fördröja de faktiska utsläppsminskningarna eftersom det tillåter högre utsläpp vissa år. Dessutom försvagas kravet på utsläppsminskning 2035. Oklarheter kring hur bränslekrediter ska tilldelas, tillsammans med den ökade administrativa bördan och svårigheterna att följa upp efterlevnad, kan dessutom försvåra en effektiv implementering av direktivet.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Albin Kainelainen. Föredragande har varit Laszlo Sajtos.

Albin Kainelainen
Generaldirektör