

Klimat- och näringslivsdepartementet

Angående remiss av kommissionens förslag till revidering av koldioxidkraven för lätta fordon och av EU:s regler om fordonsmärkning

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individers vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

Mobility Sweden har tagit del av kommissionens förslag till revidering av koldioxidkraven för lätta fordon och av EU:s regler om fordonsmärkning, COM(2025) 995 final med tillhörande bilaga och lämnar i det följande våra synpunkter.

Sammanfattning

Mobility Sweden anser:

- att det är positivt att kommissionen vill verka för ökad flexibilitet, förenklade regler och bättre konkurrenskraft för fordonsindustrin inom EU,
- att kommissionens förslag i fråga om reviderade koldioxidkrav för lätta fordon är komplicerat och sannolikt inte bidrar till den grad av förenkling som efterfrågas av fordonsindustrin,
- att regler om fordonsmärkning även fortsättningsvis bör finnas i en separat rättsakt och inte införlivas i förordning (EU) 2019/631, samt
- att förslaget till reviderad fordonsmärkning är undermåligt och behöver utvecklas i flera avseenden för att kunna fylla sitt syfte.

Generella synpunkter

Mot bakgrund av de utmaningar svenska fordonstillverkare och importörer står inför är Mobility Sweden öppen till att diskutera olika sätt att hjälpa industrin. Kommissionens förslag till revidering av förordning (EU) 2019/631 kan ses som ett försök. Däremot anser vi inte att förslaget helt igenom bidrar med den hjälp som krävs och efterfrågas. Som en del av det s.k. fordonspaketet syftar förslaget till att skapa större flexibilitet för den europeiska fordonsindustrin, förenkla regleringen och stärka fordonsindustrins konkurrenskraft. Mobility Sweden välkomnar givetvis detta då vi är av uppfattningen att den europeiska fordonsindustrin är överreglerad. Det är dock viktigt att inte slå undan benen för de fordonstillverkare som redan gjort stora investeringar i syfte att uppfylla de mål som nu i vissa delar föreslås ändras.

Intentionen med nuvarande reglering av fordonsindustrin har givetvis varit god med syfte att skapa säkrare och effektivare fordon med minsta möjliga påverkan på klimat och närmiljö. Dessvärre har de långtgående kraven blivit kostnadsdrivande samtidigt som kommissionen sannolikt har underskattat omfattningen av de marknadsförändringar som krävs för att göra omställningen möjlig. Bland fordonstillverkarna inom EU har vissa helt enkelt inte lyckats ställa om i den takt som krävs. Till viss del beror det på att fordonsindustrin har ålagts ett oproportionerligt stort och ensidigt ansvar för den gröna omställningen medan utformningen av de möjliggörande faktorer vilka behövs för att göra det attraktivt att exempelvis välja en elbil framför en konventionell bil, har släpat efter.

Mobility Sweden betraktar förslaget till revidering av förordning (EU) 2019/631 som ett kvitto på att även kommissionen ser behovet av att underlätta för fordonsindustrin inom EU i en tid av stora och snabba förändringar i omvärlden. Detta är i grunden positivt.

Förslaget till revidering av koldioxidkraven för lätta fordon

Kommentarerna i detta avsnitt är inte uttömmande och berör således inte samtliga föreslagna förändringar/artiklar.

Artikel 1

Förslaget att sänka ambitionen för CO₂-utsläppen från nya lätta fordon enligt ändringarna i artikel 1 väcker olika känslor bland fordonstillverkarna. Vissa är direkt emot förslaget då man satsat stora resurser på att elektrifiera sina fordon i syfte att uppfylla definierade mål. Andra anser att lättnaderna inte är tillräckliga och att lösningarna ligger bortom fordonstillverkarnas kontroll.

Nu föreslås målet för de genomsnittliga CO₂-utsläppen från lätta nyttofordon att sänkas till 40 % 2030 jämfört med 2021, medan CO₂-utsläppen från lätta fordon med förbränningsmotor fr.o.m. 2035 ska reduceras med 90 % jämfört med 2021. Samtidigt som vissa fordonstillverkare har satsat tid och resurser i elektrifieringen finns även en lättnad bland andra fordonstillverkare.

Frågan om procentuella reduktioner vid olika fastställda årtal är enligt Mobility Swedens uppfattning baserad på politiska avvägningar och antaganden, vilket vi inte betraktar som det bästa sättet att uppnå CO₂-målen på. Mobility Sweden anser att man i stället bör sätta upp linjära mål med utgångspunkt från ett "banking and borrowing"-system, vilket har bättre förutsättningar att ge fordonstillverkarna skydd mot svängningar i marknaden.

Fordonsindustrin behöver vara säker på vilka krav som gäller och från vilken tidpunkt. Med rimlig framförhållning får fordonstillverkarna möjlighet att uppfylla kraven. Sannolikt kan de flesta fordonstillverkare förhålla sig till de föreslagna reduktionsmålen, oavsett vad man tycker om dem, under förutsättning att målen står fast.

Artikel 2

Mobility Sweden betraktar den föreslagna texten i artikel 2.1(b) som en förenkling och utvidgning av nuvarande skrivning i 2019/631. Enligt förslaget ska utsläppsfria fordon av kategori N med en referensvikt under 2840 kg, batterierna undantagna, ingå i CO₂-rapporteringen av lätta fordon. Vi upplever gränsen som tydligare och formuleringen som enklare.

Artikel 4

Enligt förslaget ska artikel 4.1 (a) med dess tidigare skarpa årtal nu ersättas med två perioder för fordonstillverkarnas uppfyllande av sina genomsnittliga specifika CO₂-utsläpp. Perioden 2025–2027 är sedan tidigare beslutad medan perioden 2030-2032 är ny i kommissionens förslag. Tillvägagångssättet skapar givetvis större flexibilitet för fordonstillverkarna att nå uppsatta mål vilket upplevs som positivt av vissa fordonstillverkare, medan de som redan investerat i elektrifiering kan påverkas negativt.

Artikel 5, 5a och 5b

Mobility Sweden betraktar artiklarna 5, 5a och 5b som ett sätt att försvara den lägre ambitionen med CO₂-reduktioner om 90 % från lätta fordon från 2035 i stället för 100 %. Även om förslagen kan bidra till att skapa större flexibilitet upplever vi tillvägagångssättet som komplicerat. Mobility Sweden är helt enkelt tveksam till att dessa förslag ligger i linje med kommissionens förslag att göra regleringen enklare. Dessutom finns en uppenbar risk att de förändringar som föreslås i första hand kommer de fordonstillverkare till godo som av olika skäl inte redan gjort tillräckliga investeringar i omställningen. Det behövs således en lösning som premierar redan gjorda investeringar, samtidigt som den ger flexibilitet åt de fordonstillverkare som behöver mer tid.

Genom att ta hänsyn till föreslagna krediter vid beräkningen av en fordonstillverkares genomsnittliga specifika CO₂-utsläpp bör det vara möjligt att visa att återstående 10 % från 2035, rent teoretiskt egentligen är 0 % i enlighet med det tidigare målet. Krediternas verkliga effekt förutsätter emellertid att gjorda antaganden och använda schabloner är helt korrekta, vilket sannolikt är svårt att säkerställa. Även om upplägget med krediter för grönt stål och e-bränslen i grunden är positivt, är det svårt att se hur flexibiliteten kommer att beräknas och vilken effekt den kommer att få. Det är också mycket viktigt att föreslagna krediter även kan användas av fordonstillverkare i en öppen pool.

Introduktionen av den nya kategorin personbilar, M1e, har sannolikt en potential att skapa ett nytt attraktivt marknadssegment samtidigt som krediterna för dessa fordon kan bidra till att fordonstillverkarna ges större chans att uppfylla sina genomsnittliga utsläppsmål.

Vad som i sammanhanget dock inte går att bortse från är att introduktionen av M1e kan betraktas som en form av marknadsmisslyckande. Fordonsregleringen inom EU, liksom brist på europeisk konkurrenskraftig batteritillverkning, har bidragit till att göra bilar så dyra att många inte längre har råd att köpa dem. Nu föreslås introduktionen av en ny, billigare kategori med lägre krav för de med lägst inkomst. Det är inte osannolikt att frågan kan bli känslig ur såväl ett trafiksäkerhetsperspektiv som ur ett ideologiskt perspektiv. Sannolikt kommer M1e emellertid ha en begränsad efterfrågan i Sverige, framför allt utanför storstäderna, där större fordon generellt efterfrågas med hänsyn till geografi och avstånd. EU bör dock inte ge upp möjligheten att konkurrera globalt inom alla marknadssegment. Det bör alltid finnas krediter som gynnar alla fordonstillverkare som investerar för att uppnå CO₂-målen, oavsett produktkategori.

Att definiera gränser för vad som ska anses vara tillverkat inom EU riskerar enligt Mobility Swedens uppfattning bli svårt. Eftersom kommissionen förväntas återkomma med en delegerad akt för att beskriva metoden för att kunna fastställa "Made in the EU" avvaktar Mobility Sweden med ytterligare kommentarer på denna punkt.

Sammanfattningsvis anser Mobility Sweden att även om kommissionens intention är god, bör det vara möjligt att skapa större flexibilitet och ökad konkurrensförmåga på ett betydligt enklare sätt än genom kommissionens förslag. Den ökade flexibilitet som ges genom förslaget tas i stor utsträckning bort redan från början genom nya krav. Dessa tillkommande krav bidrar i sin tur till att graden av förenkling minskar. Den lägre ambitionsnivån i fråga om CO₂-reduktioner fram till 2035 skulle alternativt kunna kompenseras med hjälp av andra styrmedel som redan finns på plats. Genom att lägga mer fokus på de möjliggörande faktorer som behövs för att få fordonsägare att aktivt välja bilar med de lägsta utsläppen skapas en stabil och mer naturlig marknad för fordonstillverkarna som då kan lägga kraft och resurser på att utveckla ännu bättre fordon i stället för på komplicerad reglering.

Förslaget till revidering av EU:s regler om fordonsmärkning

Reglerna kring fordonsmärkning bör finnas kvar i en egen rättsakt

Mobility Sweden anser att de nya reglerna kring fordonsmärkning av lätta fordon inte bör ingå som en del i förordning (EU) 2019/631. För den som snabbt vill ta del av reglerna kring fordonsmärkning inom EU bör det vara betydligt enklare om reglerna även fortsättningsvis finns i en separat rättsakt, vilken ersätter 1999/94/EG. I förslaget till revidering av förordning (EU) 2019/631 tenderar reglerna kring fordonsmärkning försvinna bland de omfattande koldioxidkraven, vilka genom revideringen blir än mer komplexa. Mobility Sweden föreslår således inledningsvis att de få artiklar som berör fordonsmärkning i kommissionens förslag (artikel 2, 3, 15a och 15b) tillsammans med föreslagen bilaga III a i stället publiceras som en fristående förordning.

Förutsättningarna att ge information om fordons energieffektivitet

En energimärkningsetikett ska i bästa fall ge köparen enkel och överskådlig information om produktens energieffektivitet och på så sätt underlätta för köparen att göra ett relevant och aktivt val. Mobility Sweden anser att det är bra att förslaget om fordonsmärkning omfattar såväl personbilar som lätta lastbilar liksom begagnade fordon. Att privatpersoner inte omfattas av krav på fordonsmärkning av försäljning av fordon är rimligt. Det är också bra att man föreslår separata skalor för personbilar och lätta lastbilar eftersom de har helt olika förutsättningar och användningsområden.

En utmaning med detta upplägg är emellertid att det är så många olika fordon som omfattas. Om kommissionens förslag till reviderade CO₂-krav blir verklighet kommer det 2035 finnas nya bilar med förbränningsmotorer som, sett till respektive fordonstillverkarens fordonsflotta, i genomsnitt släpper ut max 10 % av de genomsnittliga CO₂-emissionerna 2021. Enligt förslaget kompenseras emellertid dessa utsläpp av de nya krediterna, varför nettoutsläppen teoretiskt bör betraktas som noll. Det kommer givetvis finnas en mängd olika elbilar med varierande grad av energieffektivitet. Även pluginhybrider kommer finnas i en rad olika varianter. Genom den justerade "Utility Factor" till följd av Euro6e bis och Euro6e bis FCM, kan det dessutom tänkas uppstå situationer där en och samma modell kan ha helt olika deklarerade CO₂-utsläpp beroende på när bilen är registrerad, trots att CO₂-utsläppen ur avgasröret är desamma. Till dessa kommer givetvis äldre bensin- och dieslbilar.

Det är således en utmaning att ta fram en etikett som på ett någorlunda korrekt sätt avspeglar verkligheten. När det gäller CO₂-utsläpp baseras kommissionens förslag till fordonsmärkning på utsläpp ur avgasröret. Livscykelinformation kan lämnas på frivillig basis av tillverkaren, enligt bilagans del 3, då det finns en etablerad metod. Mobility Sweden anser att det finns potential att förbättra förslaget med relativt enkla medel och ser Energimyndighetens förslag från 2025 som vägledande.

Skalans utformning

Mobility Sweden anser att den föreslagna skalan har för få nivåer för att möjliggöra differentiering mellan fordon med de lägsta utsläppen (el, vätgas) och för att vara hållbar över tid. Om skalan i stället har 10 nivåer (A-J) kan A tills vidare lämnas tom för att ta höjd för den snabba teknikutvecklingen. Att den skala som väljs verkligen blir hållbar över tid är viktigt eftersom det lätt uppstår frågor och missförstånd då skalor för energimärkning måste göras om. Vidare kan man med 10 nivåer låta nivåerna B, C och D användas för differentiering mellan utsläppsfria fordon, exempelvis genom energiförbrukning/100 km. Eftersom energiförbrukningen varierar stort inom elbilssegmentet vore det direkt märkligt att per definition placera alla elbilar på föreslagen nivå A.

Etikettens utformning

Förslaget med räckvidd i km för elbilar och PHEV är bra information på etiketten. Vidare framgår av förslaget att fordonstillverkaren via QR-koden ska lämna information om batterihälsa enligt Euro7. Detta kan sannolikt bidra till köparen känner sig säkrare, speciellt vid köp av begagnad elbil.

Vid en jämförelse mellan kommissionens föreslagna etikett och Energimyndighetens tidigare förslag saknar vi dock i kommissionens förslag uppgifter om årsmodell, tjänstevikt, utsläppsklass och enkel information om drivmedel. Även om ett fordon märkt med exempelvis HVO kan köras på konventionell diesel och således inte är någon garanti för lägre klimatpåverkan, är det värdefull information för köparen. Möjligheten att i marknadsföringsmaterial använda sig av en enklare form av märkning (class arrow) anser vi vara bra och ligger i linje med Energimyndighetens tidigare förslag.

Upprättande av databas och övriga åtaganden

Kommissionens förslag om att upprätta en publik produkt-databas med information till grund för energimärkningen kan vara en bra idé under förutsättning att den är enkel att hantera för såväl fordonstillverkare som publika användare vilka söker information. Innan man inleder arbete med att utforma en ny databas kan det dock vara bra att undersöka om EUCARIS kan användas för att få tillgång till de uppgifter som ligger till grund för fordonsmärkningen. Genom övergången till eCoC i juli 2026 kommer alla uppgifter om registrerade fordon inom EU att finnas i en och samma databas. Då uppgifter till grund för fordonsmärkning är en delmängd av informationen i EUCARIS kan det möjligen vara mer praktiskt att hämta uppgifterna därifrån, jämfört med att fordonstillverkarna ska lägga in uppgifter i två databaser parallellt.

För fordonsmärkningen måste det dessutom finnas ett väl fungerande gränssnitt i form av en generator som enkelt kan utforma korrekta etiketter för de modeller som finns i databasen, på begäran av fordonstillverkaren. Även auktoriserade återförsäljare och fristående bilhandlare måste ha möjlighet att ta fram etiketter med generatören för att enkelt kunna märka begagnade bilar.

I jämförelse med Konsumentverkets föreskrifter om information om nya personbilers bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp (KOVFS 2024:1) ter sig kommissionens föreslagna artikel 15a som relativt oreglerad vad gäller marknadsföringsmaterial och information på försäljningsställen. Mobility Sweden ser vissa fördelar i detta då vi anser att Konsumentverkets föreskrifter i alla delar inte är relevanta. Enligt föreslagen artikel 15b ska medlemsstaterna utse en marknadsövervakningsmyndighet för att säkerställa efterlevnaden av artikel 15a och Mobility Sweden anser det är ett bra tillfälle att utse Energimyndigheten till tillsynsmyndighet.

Stockholm den 9 mars 2026

Calle Beckvid,
Senior rådgivare, regulatoriska frågor