



Klimat-och
näringslivsdepartementet

Remissyttrande över revidering av koldioxidkraven för lätta fordon och av EU:s regler om fordonsmärkning

MRFs remissyttrande för KN2026/00066

Bakgrund

MRF är branschorganisation för den seriösa bilhandeln och bilverkstäderna i Sverige. MRF har ca 1000 medlemmar på runt 1 500 arbetsplatser runt om i hela Sverige. Vi ställer höga krav på dem som är medlemmar hos oss, detta gäller inte minst miljö, kvalitet och kundskydd.

Förslaget

Förslaget från EU-kommissionen syftar till att revidera reglerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och lätta lastbilar samt att införa ett nytt, harmoniserat system för fordonsmärkning. Bakgrunden är EU:s klimatmål om minst 55 % utsläppsminskning till 2030 och klimatneutralitet till 2050.

Sammanfattning

MRF tillstyrker förslagen i huvudsak och vill komma med följande synpunkter:

- Det är välkommet att en mer flexibel och teknikneutral reglering införs.
- Ett gemensamt märkningssystem för fordon är också välkommet.

Synpunkter

Omställningen av fordonsflottan pågår för fullt, något som motorbranschen är en viktig del av. Detta är en utveckling som ska främjas för att åstadkomma hållbar och maximal mobilitet. Klimatmål, social hållbarhet och ekonomisk tillväxt hänger alla samman och är ledstjärnor i branschens arbete nu och framöver.

Utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken minskade preliminärt med 3,6 procent under 2025 i Sverige. Trafiken med personbilar och lätta lastbilar ökade med 3,0 procent under 2025 jämfört med 2024. Den tunga trafiken med lastbil och buss ökade med 1,4 procent (Trafikverket). Antalet fordon på våra vägar är rekordstort och nu finns över fem miljoner



personbilar i trafik. Det finns alltså ingen motsättning mellan ökad trafik och minskade utsläpp. Elektrifiering, nya drivmedel och effektivare fordon bidrar till detta.

När gäller den fortsatta omställningen av Europas fordonsflotta måste teknikneutralitet råda. Här måste Europas konkurrenskraft också tas i beaktande och lagar och regelverk måste utformas så att det sker på ett sätt som marknaden klarar av att hantera. Här spelar andrahandsmarknaden en avgörande då roll, då ny teknik introduceras i nya dyrare fordon för att sedan leva vidare på begagnatmarknaden. På så sätt kommer ny teknik att först introduceras på vissa delar av marknaden för att sedan nå andra segment. Alla har inte råd att köpa en ny elbil eller senaste förbränningsmotorn med låga utsläpp. Men en tre år gammal bil är betydligt bättre än 12 år gammal, vilket gör att man kan se det hela lite som ett kretslopp.

På så sätt ökar miljönyttan i flera steg.

I liggande förslag finns en mer flexibel och teknikneutral reglering. Bland annat justeras utsläppsmålen och kraven mildras för personbilar, lastbilar. Till 2035 sänks målet från 100 procent till 90 procent utsläppsminskning. Dessutom införs möjligheten för tillverkare för flerårig uppfyllelse där utsläpp räknas som genomsnitt över flera år och möjlighet att använda olika tekniker (ökad teknikneutralitet).

MRF menar att detta är steg i rätt inriktning där både klimatarbetet och stärkt europeisk konkurrenskraft kombineras och där olika tekniker och bränslen ges möjlighet att vara med och bidra. Det är viktigt att målen om minskade utsläpp är långsiktiga. Samtidigt måste det finnas en flexibilitet som gör att målen faktiskt är realistiska och går att omsätta i praktiken. Det är viktigt att utvecklingen följs på alla nivåer. Möjligen kan det finnas utrymme för ytterligare justeringar framöver.

I förslaget finns också ett EU-gemensamt märkningssystem för fordon. Det inkluderar en A-G-skala för CO₂-utsläpp (där A är nollutsläpp), samt information om bränsleförbrukning, elförbrukning och räckvidd. MRF välkomnar att en europeiska standard sätts eftersom fordonsmarknaden är gränsöverskridande och därför bör den här typen av regelverk vara harmoniserade.