



SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

YTTRANDE
2026-03-19

Ärendenummer
NV-26-004362

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över remissen Revidering av koldioxidkraven för lätta fordon och av EU:s regler om fordonsmärkning (KN2026/00066)

Sammanfattning

Naturvårdsverket är positiva till EU-kommissionens ambition att arbeta för ökad konkurrenskraft och förenkling för företag, men bedömer att de föreslagna förändringarna riskerar att få negativa konsekvenser, bland annat för företag i framkant av omställningen och för EU:s möjligheter att nå uppsatta klimat- och luftmål. Det aktuella geopolitiska läget understryker också värdet av ytterligare åtgärder som minskar Sveriges och EU:s fossilberoenden.

Det krävs långsiktighet och förutsägbarhet i klimatpolitiken, både för industrins konkurrenskraft och samhällets omställning. Flera svenska företag inom fordonsindustrin har ställt om och är redo att möta de nuvarande kraven. Genom det här förslaget ändras spelplanen i och med att beslutade klimatstyrmedel inom EU inte ligger fast och drabbar därmed de företag ligger i framkant i omställningen.

Naturvårdsverket avstyrker förslag till ändringar av artikel 1, om genomsnittliga utsläpp, artikel 4, 1 a och artikel 5 som bland annat omfattar förslag om s.k. superkrediter för små utsläppsfria fordon, hållbara förnybara bränslens roll och rollen för koldioxidsnålt stål. Naturvårdsverket avstyrker även förslaget att införa en märkning av fordon med koldioxidklasser, vilket delvis beskrivs i artikel 1 och delvis i artikel 15 a.

Naturvårdsverket vill särskilt belysa det problematiska i att förslaget riskerar att minska tilliten till EU:s klimatpolitik samt att konsumenter inte ges någon möjlighet att särskilja elfordon med lägre miljöpåverkan från sådana med högre.

Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl

Generella synpunkter

Naturvårdsverket yttrar sig endast över de delarna av förslaget som bedömts vara mest relevant för myndighetens ansvarsområde. Det omfattar i första hand förändringarna i Artikel 1, 5 a och 5 b, om genomsnittliga utsläpp, de föreslagna flexibiliteterna i Artikel 4.1 a samt förändringarna i Artikel 5 om superkrediter

för små utsläppsfria fordon, hållbara förnybara bränslens roll och rollen för koldioxidsnålt stål. Naturvårdsverket yttrar sig även om Artikel 1.7 samt Artikel 15 om märkning av fordon.

Naturvårdsverket bedömer att om förslaget genomförs kommer dess effektivitet och effekt i flera delar avgöras i de delegerade akter som tas fram och därför blir det viktigt hur dessa akter utformas. Definitionen av små utsläppsfria fordon samt egenskaperna hos referensstålet för beräkningen av krediterna för koldioxidsnålt stål är exempel på viktiga frågeställningar som kommer att avgöras i delegerade akter.

Förslaget riskerar att minska tilliten till EU:s klimatpolitik

Naturvårdsverket saknar en tydlig analys av hur förslaget påverkar möjligheten att nå EU:s mål till 2040 samt långsiktiga mål om klimatneutralitet. För att nå EU-målen finns EU-gemensamma styrmedel som till exempel EU ETS och koldioxidkrav på fordon. När de gemensamma styrmedlen försvagas behöver de nationella skärpas. Förslaget kan även komma att påverka möjligheten att nå de svenska klimatmålen.

Naturvårdsverket bedömer även att förslaget kan leda till att det blir svårare att nå nationella och internationella mål på luftområdet. Exempelvis kan det försvåra möjligheterna att minska nationella kväveoxidutsläpp och uppnå Sveriges åtaganden relaterat till EU:s takdirektiv och luftkvalitetsdirektiv.

De europeiska koldioxidkraven på fordon har varit ett av de viktigaste styrmedlen för minskade utsläpp från vägtrafiken och därmed mot klimatneutralitet inom unionen. Vägtrafiken stod för 30 procent av utsläppen i unionen 2023 och var då högre än 1990. Minskade utsläpp i transportsektorn är av yttersta vikt för att nå klimat- och luftmål både nationellt och på EU-nivå.

Vägtrafiken har goda möjligheter att ställa om till elektrifiering och därmed minskade utsläpp. När styrningen från EU blir svagare medför det att det ställs högre krav på andra sektorer. Tillsammans med förseningen och det reviderade genomförandet av EU:s nya system för utsläppshandel som omfattar bland annat vägtrafiken, ETS 2, skickar förslaget en olycklig signal om en ambitionssänkning av unionens gemensamma klimatpolitik.

Det krävs långsiktighet och förutsägbarhet i klimatpolitiken, både för industrins och samhällets omställning. Det finns flera europeiska och svenska företag inom fordonsindustrin som har ställt om och som är redo att möta de nuvarande kraven. Genom det här förslaget ändras spelplanen i och med att beslutade klimatstyrmedel inom EU inte ligger fast och missgynnar därmed de företag som ligger i framkant i omställningen. Vidare ökar den politiska och ekonomiska risken för företagen och fördyrar omställningen framöver när andra styrmedel måste skärpas nationellt och inom EU för att nå uppsatta klimatmål och klimatåtaganden.

Förslaget ökar vikten av att den planerade skärpningen av kraven för typgodkännande av laddhybrider genomförs som planerat

Naturvårdsverket vill särskilt framföra att det är viktigt att den planerade skärpningen av testcykeln för typgodkännande av laddhybrider 2027/2028¹ genomförs för att bättre representera de verkliga utsläppen från dessa fordon.

¹ Euro 6d-ISC-FCM

Med kommissionens förslag kan laddhybrider komma att få en större roll, särskilt efter 2035.

Det är väl etablerad kunskap att laddhybrider släpper ut mer växthusgaser i verklig körning än vad testcykeln för typgodkännande visar. Den viktigaste orsaken till det är att laddhybrider körs på el i mindre utsträckning än vad som antas i testcykeln.² I snitt släppte laddhybriderna år 2021 ut 3,5³ gånger mer än vad testcykeln visade. Till 2025 hade skillnaden ökat till 4,9 gånger.⁴

Bioråvaran behövs inom andra sektorer

Naturvårdsverket vill särskilt föra fram att tillgången på hållbar bioråvara är begränsad och att bioråvaran framför allt behövs för att framställa bränslen till andra sektorer, som flyg och sjöfart, och inte främst inom vägtrafiken inom vilken en omställning till elektrifiering är enklare.

Förslaget kommer, enligt kommissionens konsekvensanalys, leda till färre elbilar och därmed fler fordon med förbränningsmotor. Efterfrågan på förnybara drivmedel till vägtrafiken kommer därför sannolikt att öka och därmed även konkurrensen om den råvara som finns. Detta riskerar att försena omställningen i andra sektorer där alternativen är färre.

Artikelvisa synpunkter

Artikel 1.5 a

Naturvårdsverket avstyrker förslaget. Att det inte längre finns ett krav på 100 procents reduktion efter 2035 betyder att bilar med förbränningsmotor kan säljas efter 2035 och förslaget kommer därmed att leda till fler bilar med förbränningsmotor, i första hand laddhybrider. En analys har visat att det, inom unionen, kan leda till 1,3–2,6 miljoner färre elbilar varje år efter 2035.⁵ År 2050 kan det bli 23 miljoner färre elbilar på europeiska vägar om förslaget genomförs.⁶

Sänkt elektrifieringstakt leder till ökade utsläpp. En sänkning av kravet från 100 till 90 procents reduktion år 2035 beräknas leda till ökade ackumulerade utsläpp inom EU om ca 0,3 Gton koldioxid under perioden 2030–2050.⁷ Andra bedömningar landar i utsläppsökningar i storleksordningen 0,7⁸–1⁹ Gton koldioxid under samma period, jämfört med gällande krav.

Eftersom de flesta laddhybrider är försedda med bensinmotor medför det begränsade möjligheter att reducera utsläppen genom inblandning av förnybara drivmedel. För dessa fordon går det därför inte att uppnå nollutsläpp med dagens

² [Laddhybrider i Europa kördes i snitt 27 procent på el 2021–2023 samtidigt som andelen testcykeln var 84 procent.](#)

³ European Commission, Commission Staff Working Document, SWD (2025) 1058 final, 16 December 2025.

⁴ [Transport & Environment \(2025\). Smoke screen: the growing PHEV emissions scandal](#)

⁵ [ICCT Unwrapping the package: A review of the European Commission's CO2 standards proposal](#)

⁶ European Commission, Commission Staff Working Document, SWD (2025) 1058 final, 16 December 2025.

⁷ Ibid.

⁸ [Transport & Environment Position paper on the revision of the EU car CO2 standards](#)

⁹ [ICCT Unwrapping the package: A review of the European Commission's CO2 standards proposal](#)

teknik. För varje år efter 2035 som dessa fordon säljs försvåras möjligheten att uppnå målet om klimatneutralitet 2050 givet livslängden för dessa fordon.

Om förslaget genomförs bör ett nytt mål om 100 procent reduktion och elektrisk drivlina införas från 2040. Detta skulle, förutom att leda fler elfordon, skicka en signal till fordonsindustrin att planen ligger fast om än med viss förskjutning.

Förutom ökade utsläpp av växthusgaser leder förslaget till ökade utsläpp av luftföroreningar och ökat buller. Konsekvensanalysen indikerar att kostnaden för ökade utsläpp av luftföroreningar kan komma att öka i storleksordningen fem miljarder euro¹⁰.

Naturvårdsverket vill också poängtera att om förslaget genomförs kan det finnas anledning att se över kraven i Euro 7, som syftar till att minska luftföroreningar från fordon, eftersom det inte längre kommer att vara nollutsläpp från lätta fordon efter 2035, vilket var en av utgångspunkterna när kraven sattes.

Artikel 1.5 b

Naturvårdsverket avstyrker förslaget. Sänkningen av kravet för lätta lastbilar till 2030 betyder en lägre andel elektriska lastbilar i flottan från 2030. Ett argument som framförts för att sänka kravet för lätta lastbilar är att många som äger ett sådant fordon saknar möjlighet att ladda hemma.¹¹ Naturvårdsverket anser att det är bättre att satsa på att öka möjligheten till hemmaladdning i stället för att sänka kraven på utsläpp från dessa fordon.

Artikel 4

Naturvårdsverket avstyrker förslaget. Föreslagen flexibilitet kommer att leda till färre elfordon. En analys av har visat att de flexibla kraven som infördes för åren 2025–2027 ledde till att de såldes två miljoner färre elbilar. Dessutom medförde flexibiliteten att tillverkarna höjde priserna med tio procent på elbilar.¹²

I det fall flexibiliteten för perioden 2030–2032 genomförs bör kravet skärpas så att ambitionsnivån bibehålls.

Artikel 5 Superkrediter för små utsläppsfria fordon

Naturvårdsverket avstyrker förslaget. Vi bedömer att det inte är en effektiv styrning mot minskade utsläpp med ett regelverk som innebär att den tillverkare som säljer fler små elbilar samtidigt kan sälja fler bilar med förbränningsmotor.

Flera befintliga bilmodeller med en längd nära 4,2 meter och för att tillverkare inte ska kunna erhålla superkrediter för dessa modeller genom att göra marginella förändringar bör kraven, i det fall förslaget genomförs, kompletteras med andra krav som maximal vikt, maximal elförbrukning per kilometer, maximal fordonsbredd eller likande.

Artikel 5a De hållbara förnybara bränslenas roll och Artikel 5b Koldioxidsnålt ståls roll
Naturvårdsverket avstyrker förslaget. Så som Naturvårdsverket tolkar förslaget kommer det inte att leda till några additionella utsläppsminskningar. Stålsindustrin omfattas av EU:s system för utsläppshandel ETS 1. Det innebär att

¹⁰ Uppskattningen är dock osäker eftersom det alternativ som till slut föreslås inte har bedömts

¹¹ European Commission, Commission Staff Working Document, SWD (2025) 1058 final, 16 December 2025.

¹² [Transport & Environment \(2025\). T&E EV progress report – 2025](#)

utsläppen från dessa anläggningar regleras i den utsläppsbubbla som sätts för systemet.

Stålkrediterna leder i bästa fall till en prissignal till fordonsindustrin som indikerar att det är billigare att ställa om än att kompensera utsläpp från nya bilar med stålkrediter. Det finns dock bedömningar som visar att priseffekten inte blir så stor, utan i storleksordningen 1 procent på konsumentpriset.¹³

Stålkrediterna kan dock medföra en ökad efterfrågan och ersättning för tillverkare av koldioxidsnålt stål, vilket Naturvårdsverket välkomnar förutsatt att produktion av stål med riktigt låga utsläpp gynnas. Det blir därför viktigt hur referensvärdet sätts.

Användningen av hållbara förnybara bränslen regleras av EU-lagstiftning genom förnybartdirektivet vilket gör det svårt att se vilken additionell effekt bränslekrediterna skulle ha.

Artikel 1.7 och Artikel 15 a

Naturvårdsverket välkomnar syftet med den obligatoriska märkningen att ge vägledning till konsumenter om fordons miljömässiga prestanda men avstyrker den föreslagna märkningen med koldioxidklasser.

Märkning av fordon för att särskilja deras miljömässiga prestanda bedöms kunna ge god vägledning till konsumenter att fatta miljömässigt goda val. I slutrapporteringen av regeringsuppdraget om nationell fordonsmärkning¹⁴ föreslog Energimyndigheten en obligatorisk nationell energimärkning med ytterligare information om klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv. En energimärkning av den typ som Energimyndigheten föreslagit möjliggör att konsumenter kan göra åtskillnad inte bara mellan fordon som drivs med el respektive förbränningsmotorer utan även mellan elbilar med olika klimatprestanda. Den av kommissionen föreslagna klimatmärkningen gör det inte möjligt för konsumenten att särskilja elfordon med olika påverkan då samtliga kan förväntas presenteras i en och samma klass, A. Detta problem kommer förvärras med tid i takt med att elbilarna blir allt mer resurseffektiva och förbränningsmotorfordonen allt mer ovanliga.

Beslut om detta yttrande har fattats av ställföreträdande generaldirektören Maria Ohlman efter föredragning av avdelningschefen Marie Uhrwing.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit enhetschefen Kerstin Åstrand och handläggarna Maria Bond, Jennica Broman, Anna Forsgren, Hans Hjortsberg och Björn Spak.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

¹³ <https://www.bcg.com/publications/2022/steel-industry-carbon-emissions-challenge-solutions?recommendedArticles=true>

¹⁴ Diarienummer RU2024-00055 Regeringsuppdrag Uppdrag om fordonsmärkning utifrån effektivitet och livscykelutsläpp, KN2023/00697 och KN2024/0098

För Naturvårdsverket

Maria Ohlman

Marie Uhrwing

Kopia till:
kn.kl@regeringskansliet.se