

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Klimat- och näringslivsdepartementet

Yttrande över förslag till revidering av koldioxidkraven för lätta fordon och EU:s regler om fordonsmärkning

Regelrådet har i uppgift att bistå regelgivare, om dessa begär det, med att granska konsekvensutredningar till förslag från Europeiska unionen som bedöms få stor påverkan för företag i Sverige och lämna råd om vad en svensk konsekvensutredning bör innehålla. Regelrådet har därför översiktligt granskat EU-kommissionens konsekvensutredning SWD(2025) 1058 final såväl som själva förslaget (2025/0420 (COD)) och regeringens fakta-PM (2025/26:FPM74).

EU-kommissionens motivering och syfte med förslaget

EU-kommissionen anger att EU:s fordonssektor genomgår en strukturell och global omvandling till följd av de gröna och digitala omställningarna och att sektorn därför står inför utmaningar kopplat till dess konkurrenskraft. EU-kommissionen har därför tagit fram en industriell handlingsplan för Europas fordonsindustri vilken innehåller konkreta åtgärder för att säkerställa sektorns konkurrenskraft. Handlingsplanen inkluderar bland annat en översyn av koldioxidkraven för lätta fordon (2019/631) och direktivet om fordonsmärkning (1999/94/EC). EU-kommissionen anger att förordningens krav på utsläppsminskningar blir striktare över tid vilket ökar behovet av nollutsläppsfordon såväl som andra lösningar. EU-kommissionen anger att det finns ett behov av att göra regelverket mer flexibelt och teknologineutralt. EU-kommissionen anger att utvärderingen av nuvarande regelverk har pekat på att det är för stelbent och riskerar bli problematiskt för fordonstillverkare i den gröna och digitala omställningen.

EU-kommissionen föreslår därför flera ändringar. För nya lätta lastbilar sänks kraven på utsläppsminskningar för 2030 från 50 % till 40 % jämfört med 2021. För alla nya lätta fordon sänks kraven på utsläppsminskningar för 2035 från 100 % till 90 % jämfört med 2021. De återstående 10 % får kompenseras genom användning av e-bränslen, biobränslen eller EU-producerat lågfossilt stål, inom ramen för ett creditsystem. Creditsystemet gör det möjligt för fordonstillverkare att räkna av utsläpp genom bränsle- och stålkrediter. Bränslekrediter kan ge upp till 3 procents utsläppsminskning och stålkrediter upp till 7 procent. Vidare föreslår EU-kommissionen att införa särskilda incitament för små elfordon tillverkade inom EU och att vad som räknas som EU-tillverkning definieras genom en delegerad akt. Fram till 2034 ska dessa därför räknas som så kallade superkrediter och motsvara 1,3 fordon vid beräkningen av tillverkarens genomsnittliga utsläpp.

Vidare innebär förslaget att regler för fordonsmärkning av lätta fordon inkluderas i förordningen. Den nya märkningen ska också omfatta lätta lastbilar och begagnade bilar och ska innehålla fler uppgifter än dagens system, som endast redovisar uppgifter om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp per kilometer, samt klassificera fordonen i koldioxidklasser med beteckningar från A till G motsvarande intervall för koldioxidutsläpp per kilometer.

Uppskattade kostnader och nyttor för företag

EU-kommissionen anger i sin konsekvensanalys att förslaget till ändringar gällande fordonsmärkning innebär att köpare kommer få mer adekvat information och att harmoniseringen vad gäller märkningsdesign kommer leda till förenklingar, särskilt då medlemsstater undviker att behöva ta fram en egen nationell märkningsdesign. EU-kommissionen anger att förslaget till ändrade koldioxidkrav innebär vissa ökade kostnader men att dessa är förhållandevis små. Förslagen bedöms på kort sikt innebära positiva effekter för företagens konkurrenskraft. EU-kommissionen anger att förslagen generellt sett innebär ökade möjligheter för fordonstillverkare och underleverantörer att ställa om verksamheten. Vidare bedömer EU-kommissionen att fordonsåterförsäljare väntas drabbas av något ökade kostnader då förslaget innebär att skåpbilar och andrahandsbilar kommer att omfattas av nya märkningskrav, men att återförsäljares totala kostnader kommer att minska med omkring 11 miljoner EUR bland annat på grund av harmoniseringen av märkningsdesign.

Som ett resultat av det SME-test som har genomförts anger EU-kommissionen att små och medelstora företag, särskilt i form av leverantörer, kan påverkas positivt genom bland annat ändrad efterfrågan på specifika tekniska lösningar och innovationer.

I regeringens fakta-PM anges att förslaget innebär negativa konsekvenser för den svenska fordonsindustrin, som har fattat investeringsbeslut med utgångspunkt i gällande regelverk och kommit långt i omställningen till utsläppsfria fordon. De negativa konsekvenserna anges bland annat bestå i mindre förutsägbarhet inför kommande beslut om investeringar i fortsatt nollutsläppsteknik. Förslaget innebär enligt regeringen att föregångare i omställningen missgynnas och att den svenska industrin kan tappa konkurrensfördelar inom segmentet elfordon. I regeringens fakta-PM anges vidare att företrädare för den nationella fordonsindustrin har uttryckt kritik mot EU-kommissionens förslag och menar att det är ett steg bakåt i arbetet med att ställa om till en helt elektrisk fordonsflotta. Enligt företrädarna kan svagare klimatmål skicka fel signaler till investerare inom elektrifiering, skada Europas konkurrenskraft och riskera att undergräva förtroendet för EU:s klimatpolitik.

Regelrådets bedömning

Regelrådet konstaterar att syftet med förslaget är att öka flexibiliteten i regelverket och att öka möjligheterna för företagen att ställa om till kraven. Samtidigt kan det, utifrån den information som framgår i regeringens fakta-PM, uppstå negativa konsekvenser för svenska företag som ligger långt fram i den gröna omställningen. Vidare kan förslaget leda till påverkan på konkurrensen på den inre marknaden, till exempel då producenter av små elbilar premieras via särskilda incitament i lagstiftningen, i förhållande till exempelvis producenter av större familjebilar. Regelrådet uppfattar att regeringen har påbörjat arbetet med att utreda förslagets konsekvenser för svenska företag, vilket är angeläget att fördjupa utifrån de möjliga risker som redan har identifierats. Den pågående inhämtningen av synpunkter från berörda remissinstanser kan bidra till att bygga upp ett fördjupat faktaunderlag inför fortsatta förhandlingar och en god grund för fortsatta analyser.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 18 mars 2026.

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm (ordförande), Helena Fond, Hans Peter Larsson, Roland Sigbladh och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av Erik Palm.



Anna-Lena Bohm

Ordförande



Erik Palm

Föredragande