

## Remissvar gällande förändrade CO<sub>2</sub>-standarder för personbilar och lätta lastbilar

Stegra tackar för möjligheten att besvara remissen om förändrade CO<sub>2</sub>-standarder och vill med anledning av det lämna följande svar. Stegra vill understryka att det främsta styrmedlet för att driva på investeringar i industrin är EU-ETS i kombination med CBAM, men delar bilden att industrin har goda möjligheter att bidra till minskade utsläpp inom transportsektorns värdekedja och vill med anledning av det framföra följande synpunkter avseende utformningen av incitament kopplade till lågkoldioxidmaterial:

### 1. Behåll kvotstorleken om 7 % till 2035

Kvoten för *low-carbon steel* bör som föreslaget fastställas till 7 % år 2035. För att detta styrmedel ska ha någon effekt måste det bidra till investerarsäkerhet och därför är en tydlig och stabil kvotnivå central. Det är viktigt att kvoten för *low-carbon steel* (7 %) hålls separat från kvoten för biobränslen och e-bränslen (3 %). En sammanslagning skulle minska förutsägbarheten både för fossilsnålt stål och för e-bränslen.

### 2. Inför stålkrediter redan 2030–2034 baserat på 7 %-nivån

Stålkrediter bör införas redan under perioden 2030–2034, baserat på samma kvotnivå om 7 %. Flera stålbolag i Europa, både etablerade och relativt nya, kommer att ha leveranskapacitet av betydande mängder *low-carbon steel* före 2030<sup>1</sup> och ett tidigare införande skulle premiera tidiga investeringar och leveranser samtidigt som det stärker affärscaset för aktörer som står inför investeringsbeslut (FID) i närtid. Därmed skulle utsläppsminskningar och investeringar inom fordonssektorn och industrin påskyndas.

---

<sup>1</sup> För platta stålprodukter, vilket används i stor mängd i bilindustrin, har EU för närvarande en projektpipeline på cirka 35 Mt/år i produktionskapacitet för olika grader av *low-carbon* stål. Av dessa projekt har cirka 10 Mt/år i produktionskapacitet redan nått FID. En total produktionskapacitet på cirka 15 Mt/år förväntas vara i drift till 2030 (källa: beräkningar baserade på Agora Industry, Green Steel Tracker, Roland Berger och BCG)



### **3. Möjliggör bankning (sparande) och förenkla handel med överprestation**

Biltillverkare bör ges möjlighet att spara överprestation, dvs en större årlig nettoutsläppsminskning än regelverket kräver, framåt i tiden. Utsläppsminskningens värde av grönt stål som köps före 2035 bör kunna sparas och tillgodoräknas längre fram. Vidare så är nuvarande pooling-system mellan biltillverkare gällande CO<sub>2</sub>-standarder komplext och begränsar effektiviteten. En förenklad möjlighet för bilproducenter att överlåta eller sälja överprestation mellan biltillverkare skulle öka kostnadseffektiviteten i systemet. Såväl sparande, av tidigt inköp och/eller överprestation, som en förenklad försäljning av överprestation skapar starkare incitament för tidiga inköp, effektiva utsläppsminskningar och ger flexibilitet i anpassningen till regelverket.

### **4. Använd det system för klassning av *low-carbon steel* som tas fram i Industrial Accelerator Act för att räkna ut utsläppsminskningens värde av grönt stål**

Inom ramen för kommande lagförslaget Industrial Accelerator Act (IAA) kommer ett frivilligt klassningssystem och definition för *low-carbon steel*, s.k. *voluntary label*, att tas fram. Denna klassning förväntas nyttjas i offentlig upphandling och andra styrmedel kopplade till IAA och *lead markets* för *low-carbon steel*. För enhetlighet och effektivitet på marknaden för *low-carbon steel* bör samma klassningssystem användas för beräkningen av utsläppsminskningens värde av grönt stål i det reviderade regelverket för CO<sub>2</sub>-standarder.

Stockholm, den 17 mars 2026

Mikael Lindström  
Head of Public Affairs  
Stegra