

Klimat- och näringslivsdepartementet

Datum

2026-03-20

Diarienummer

Å 2026-333

Remissvar - Revidering av koldioxidkraven för lätta fordon och av EU:s regler om fordonsmärkning

Tillväxtverket arbetar för konkurrenskraftiga företag och hållbar utveckling i alla delar av Sverige. Det gör myndigheten genom att skapa förutsättningar för stärkt konkurrenskraft, ökad innovation, stärkt omställningsförmåga och en hållbar utveckling i hela landet. Tillväxtverket är beredskapsmyndighet med ansvar för industri och handel och arbetar inom tre politikområden - den regionala utvecklingspolitiken, landsbygdspolitiken och näringspolitiken - som är ömsesidigt förstärkande.

Remissvaret är skrivet utifrån dessa utgångspunkter.

Sammanfattning

- ⌘ Tillväxtverket bedömer att ändringen av regelverket för koldioxidutsläpp från personbilar från och med 2035 sannolikt kommer att ha en begränsad påverkan på omställningen mot elektrifiering inom fordonssektorn.
- ⌘ Tillväxtverket bedömer att regeländringen skickar en negativ signal till investerare och andra aktörer om EU:s åtagande i den gröna omställningen samt om den regulatoriska förutsägbarheten i stort. Detta kan på längre sikt få större konsekvenser än själva förändringen av utsläppsreglerna.
- ⌘ Tillväxtverket bedömer att förslaget inte kommer att gynna den svenska fordonsindustrin. Föreslagna krediter för användning av koldioxidsnålt stål och förnybara bränslen, liksom så kallade superkrediter för mindre utsläppsfria fordon, bedöms i sin nuvarande utformning inte gynna svenska fordonstillverkare.
- ⌘ Tillväxtverket bedömer samtidigt att de föreslagna kraven på användning av koldioxidsnålt stål producerat inom EU i fordon som inte är utsläppsfria sannolikt kommer att gynna svenska stålproducenter genom ökade exportmöjligheter.

- ⌘ Tillväxtverket välkomnar förslagen om förbättrad fordonsmärkning i syfte att stärka konsumenternas tillgång till relevant information inför köpbeslut.

Författningsförslag

Revidering av koldioxidkraven för lätta fordon

Allmänna synpunkter

Det nya förslaget reviderar artikel 1.5a i förordning (EU) 2019/631 för att sänka det genomsnittliga utsläppsminskningsmålet från 100% till 90% från 2035. I praktiken betyder det en förändring från att endast utsläppsfria bilar får tillverkas i EU från och med 2035 till att tillåta fortsatt tillverkning av nya bilar med förbränningsmotor i en begränsad omfattning.

Tillväxtverket bedömer att förändringen av regelverket för koldioxidutsläpp från personbilar sannolikt kommer att ha en begränsad påverkan på den övergripande utvecklingen mot elektrifiering av fordonssektorn, eftersom utsläppsfria fordon ändå förväntas bli den dominerande typen av personfordon efter 2035. De fordon som även fortsättningsvis tillåts ha hybrid- eller förbränningsmotorer bedöms utgöra en nisch som är på alltför begränsad omfattning för lönsam produktion på sikt.

Tillväxtverket bedömer samtidigt att det finns en risk att incitamenten att investera i elektrifiering av personbilsflottan kan försvagas. Tillväxtverket framhåller vikten av stabila och förutsägbara regelverk för att ge aktörer i hela värdekedjan, från investerare, större tillverkande bolag ner till små och medelstora företag som underleverantörer, det förtroende som krävs för fortsatt utveckling av nya och framväxande marknader inom EU. Den signal som förslaget skickar, i form av bristande regulatorisk stabilitet och minskad tydlighet kring redan beslutade mål, kan vara mer betydelsefull för aktörernas förtroende än den faktiska omfattningen av de föreslagna regeländringarna.

Tillväxtverket bedömer vidare att omställningen till utsläppsfri persontransport är oundviklig och att den kan stärka konkurrenskraften i både Sverige och EU, förutsatt att höga ambitioner och riktade investeringar upprätthålls för att ta tillvara nya och växande marknader. Åtgärder som riskerar att bromsa utvecklingen mot en utsläppsfri framtid kan samtidigt ge konkurrerande länder möjligheten att ytterligare stärka sina positioner och sitt försprång, vilket på sikt kan försämra konkurrenskraften inom EU.

Tillväxtverket noterar att den svenska fordonsindustrin är ledande inom elektrifiering och ligger väl i fas för att uppnå det nuvarande 2035-målet om minskning av utsläpp med 100 procent. Detta ledarskap utgör en konkurrensfördel för svensk bilindustri, vilken riskerar att delvis försvagas till följd av den föreslagna förändringen.

På en mer övergripande nivå bedömer Tillväxtverket att förändringen av regelverket för koldioxidutsläpp innebär en försvagning av EU:s åtaganden inom klimat- och miljöpolitiken. Detta kan påverka unionens trovärdighet på sätt som i dagsläget är svåra att förutse. Exempelvis kan osäkerhet kring EU:s långsiktiga inriktning leda till minskad investeringsvilja även inom andra delar av den gröna omställningen, om investerare inte känner tillräcklig tillit till att EU står fast vid sina mål och åtaganden.

Specifika synpunkter

Tillväxtverket bedömer att krediterna för användning av förnybara bränslen (artikel 5a i förordning (EU) 2019/631), koldioxidsnålt stål (artikel 5b i förordning (EU)

2019/631), och så kallade superkrediter för mindre utsläppsfria fordon (artikel 5 i förordning (EU) 2019/631), i dess lydelse enligt det nya förslaget, sannolikt inte kommer att gynna svenska fordonstillverkare i sin nuvarande utformning.

Krediterna för koldioxidsnålt stål och förnybara bränslen ska tillämpas från 2035 för produktion av personbilar som inte är utsläppsfria. Eftersom den svenska fordonsindustrin vid denna tidpunkt förväntas helt ha övergått till utsläppsfria personbilar, bedöms det inte finnas några återstående avgasutsläpp att kompensera genom användning av lågutsläppsmaterial. De föreslagna reglerna för superkrediter är dessutom utformade på ett sätt som innebär att inga personbilsmodeller tillverkade i Sverige uppfyller de aktuella storlekskraven. Därtill kan superkrediterna inte handlas med andra tillverkare utanför en företagsgrupp, vilket innebär att de erbjuder begränsat värde för aktörer som ligger långt fram i omställningen och som inte ingår i en företagsgrupp med tillverkare som går långsammare fram.

Tillväxtverket bedömer dock att det kan finnas en eventuell nytta för svenska komponenttillverkare kopplade till superkrediterna, till följd av kraven på innehåll med ursprung i unionen. Detta skulle kunna medföra en viss ökad efterfrågan på komponenter tillverkade i Sverige, även om den samlade effekten sannolikt blir begränsad då den förväntas fördelas mellan unionens 27 medlemsstater.

Tillväxtverket bedömer vidare att krediterna för koldioxidsnålt stål sannolikt blir fördelaktiga för den svenska stålindustrin. Svenska stålproducenter är ledande i utvecklingen av koldioxidsnålt stål genom hållbart vätgasdriven direktreduktion av järn (DRI). Kravet på fordonsproducenter i övriga EU att använda koldioxidsnålt stål med ursprung i unionen för att kompensera för fortsatt användning av hybrid- eller förbränningsmotorer från 2035 kan därmed förväntas öka efterfrågan på produkter som tillverkas av svenska stålföretag. Tillväxtverket bedömer detta som en positiv effekt av förslaget, men noterar att en ökad efterfrågan kan bli begränsad om produktionen av fordon som inte är utsläppsfria utvecklas endast till en nischad verksamhet.

Tillväxtverket ställer sig frågande till varför ett krav på användning av koldioxidsnålt stål behöver kopplas till en försvagning av utsläppsstandarderna för fordon. Dessa standarder bygger på "avgasutsläpp", det vill säga utsläppen från användning av fordonet. Att kompensera avgasutsläpp genom minskade utsläpp i andra delar av produktionskedjan tillgodoser inte behovet av att utveckla genuint utsläppsfria fordon, utan förbränningsmotorer, för att upprätthålla konkurrenskraften globalt, i synnerhet när andra länder snabbt stärker sina positioner. Utvecklingen av marknaden för koldioxidsnålt stål är mycket viktig och välkomnas starkt, men den bör drivas av och regleras genom särskild lagstiftning – vilket redan föreslås i Industrial Accelerator Act (IAA) – och inte genom att försvaga utsläppskraven för fordon.

Revidering av EU:s regler om fordonsmärkning

Tillväxtverket välkomnar förslaget att införa de nya artiklarna 15a och 15b i förordning (EU) 2019/631 avseende krav på fordonsmärkning. Tillväxtverket delar bedömningen att det finns ett behov av mer och förbättrad information tillgänglig för konsumenter vid köptillfället, särskilt vad gäller elfordon. De nuvarande reglerna om fordonsmärkning härrör från en period då elfordon ännu inte var allmänt tillgängliga på marknaden och bör därför uppdateras för att bättre återspegla de informationsbehov som köpare av elfordon har i dag.

Tillväxtverket välkomnar även det föreslagna kravet på återförsäljare av begagnade fordon ska informera potentiella köpare om fordonets drivbatteris nuvarande status. Tillväxtverket bedömer att detta utgör en central del i att ge konsumenter det

underlag som krävs för att kunna fatta välgrundade beslut, och att det på sikt kan bidra till att stärka konsumenternas förtroende för marknaden för begagnade elfordon.

Beslut i detta ärende har fattats av Tim Brooks.
Alex Turvey har varit föredragande.

Tim Brooks

Avdelningschef Näringsliv och regional utveckling

Alex Turvey