

Datum
2026-03-11**Diarienummer**
Utr 2026/6**Ert diarienummer**
KN2026/00066Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Revidering av koldioxidkraven för lätta fordon och av EU:s regler om fordonsmärkning

Vägtransporter står för en betydande del av koldioxidutsläppen och att minska dessa är nödvändigt för att uppnå klimatneutralitet. Klimatpolitiken är samtidigt en kraftfull drivkraft för tillväxt om den integreras med industri-, konkurrens-, ekonomi- och handelspolitik.¹ Åtgärder som motverkar klimatförändringarna ger således en möjlighet att samtidigt stärka EU:s konkurrenskraft och oberoende. Under 2025 har kommissionen fört en strategisk dialog med fordonsindustrin, vilket har resulterat i en handlingsplan för Europas fordonsindustri. I planen ingår en översyn av förordningen om normer för koldioxidutsläpp från personbilar och transportfordon och en översyn av direktivet om märkning av bilar.

Trafikanalys synpunkter på förslagen

EU har mål för utsläppsminskningar om minst 55 procent till 2030 jämfört med 1990, därefter 90 procent för 2040 och för att uppnå klimatneutralitet senast 2050. Förordningen om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon (transportbilar) är en viktig del av de EU-åtgärder som syftar till att minska koldioxidutsläppen från vägtransporter.

Styrningen syftar till en gradvis omställning. EU-kommissionen lyfter att den strukturella omvandlingen i fordonsindustrin ändå innebär utmaningar för konkurrenskraften och därmed en risk att bristande flexibilitet i regelverket kan leda till bristande efterlevnad för fordonstillverkarna. Samtidigt lyfter de fram vikten av att målen även fortsättningsvis ger incitament till omställning samt säkerhet och förutsägbarhet för investeringar. Trafikanalys håller med om denna problembeskrivning, men anser att en anpassning till de tillverkare som inte gjort erforderliga investeringar och anpassningar av sin produktion i tid inte gynnar innovationer, föregångare eller stärker trovärdigheten till EU-beslut. Vi utvecklar resonemangen vidare under följande rubriker.

Flexibiliteter mot 2035 ger olika slags effekter

Förslaget syftar till att tillhandahålla en mer flexibel och teknikneutral strategi, med beaktande av den tekniska utvecklingen och marknadsutvecklingen, samtidigt som man

¹ Se konkurrenskraftskompassen COM(2025) 30 final, respektive Given för en ren industri COM(2025) 85 final.

håller fast vid kursen mot klimatneutralitet och bibehåller förutsägbarheten för tillverkarna och investerarna i en rättvis omställning till utsläppsfri mobilitet. Trafikanalys anser att det är viktigt att hitta lösningar som kan leva upp till samtliga dessa parametrar, men att det inte är enkelt att träffa rätt i alla avseenden. Tillverkare sinsemellan befinner sig i olika skeden i sin omställning, där företagare som redan har investerat i att möta befintliga krav nu kommer att missgynnas. Frågan är då om den ökade flexibiliteten sammantaget kan erbjuda tillräckligt för de som ligger efter, utan att i allt för hög grad missgynna de som går före.

Enligt EU-kommissionen förväntas den flexibilitet i lagstiftningen som initiativet ger öka konkurrenskraften på kort sikt. Det rekommenderade alternativet innehåller inslag som syftar till att uppnå balans mellan regleringsmässig flexibilitet och ökad teknikneutralitet å ena sidan och upprätthålla förutsägbarheten och stabiliteten i den långsiktiga signalen om utsläppsfria fordon å andra sidan (sid. 7).

Att sänka målet för 2030 så att minskningen av koldioxidutsläppen från EU:s hela personbilspark ändras från 50 till 40 procent jämfört med referensåret 2021 innebär en uppluckring på kort sikt. Det gynnar de som ligger efter, men inte de som går före. Målet för 2035 för minskning av koldioxidutsläppen från EU:s hela park av personbilar och transportbilar från 100 till 90 procent visar dock på långsiktig stabilitet i och med att dessa 10 procent ska kompenseras för med hållbara förnybara bränslen och koldioxidsnålt stål tillverkat i EU. Trafikanalys anser det vara av yttersta vikt att eventuella kommande översyner inte ytterligare sänker ambitionsnivån, eftersom förutsägbarheten då skulle minska betydligt. Det är likaså viktigt att de delar som nu är tänkta att kompensera för de 10 procenten bibehålls.

Trafikanalys bedömer att den flexibilitet som föreslås för perioden 2030–2032 (att målet för 2030 beräknas som ett genomsnitt), liksom compensationen för de 10 procenten till 2035, är pragmatiska sätt att lösa svårigheterna för vissa tillverkare att uppnå kraven, samtidigt som det därefter finns viss tid att komma i kapp med andra åtgärder till EU:s övergripande mål till 2040. Regelverkets bidrag till de övergripande EU-målen är centralt. Annars krävs andra typer av åtgärder vars kostnadseffektivitet i nuläget är okänd.

Enligt EU-kommissionens egen konsekvensbedömning är energi- och climateffekterna av det rekommenderade alternativet begränsade, särskilt på grund av de inbyggda skyddsåtgärderna, och därför förenliga med EU:s klimatneutralitetsmål för 2050, liksom klimatmålet för 2030 (sid. 6).

Teknikneutralitet för ökad innovation och utveckling

EU-kommissionen skriver att den nuvarande rättsliga ramen riskerar att begränsa fortsatt innovation och utveckling. Trafikanalys uppfattar att EU-kommissionen nämner tre exempel på tekniker som kan gynnas av de föreslagna förändringarna när det gäller teknikneutralitet. Dessa är externt laddbara hybridfordon och hållbara förnybara bränslen efter 2035 samt små elfordon som tillverkas i EU.

Vi ser att förslaget i någon mån innebär en lite större bredd för teknikutvecklingen, men att det är centralt att inte utforma reglerna på ett sätt som missgynnar vissa tillverkare. Vi

bedömer att det finns en särskild målgrupp för mindre och billigare elfordon.² Förslaget med superkrediter för små elbilar bidrar till att öka utbudet av sådana, vilket kan påskynda omställningen. Om dessa särskilda incitament kan bidra till att dessa tillverkas i EU och då öka den europeiska fordonssektorns konkurrenskraft och hållbarhet är det positivt. Eftersom syftet är att få i gång en särskild teknikutveckling, så vill Trafikanalys lyfta behovet av att för denna del lägga in en tidpunkt för uppföljning av utvecklingen med efterföljande beslut om att eventuellt justera styrningen.

EU:s regler om fordonsmärkning

Enligt EU-kommissionen kommer det rekommenderade alternativet för märkning av fordon att ge potentiella köpare av utsläppsfria fordon mer adekvat information och säkerställa att harmoniseringen av märkningens utformning på EU-nivå effektivt leder till förenkling och omfattar alla begagnade fordon på ett likvärdigt sätt (sid. 7). Trafikanalys instämmer i den bedömningen och har inga invändningar.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Lisa Eriksson. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Anna Ullström deltagit samt Mikael Levin.

Mattias Viklund

Generaldirektör

² Jämför t.ex. <https://www.trafa.se/globalassets/pm/2025/pm-2025-10-transportfattigdom-och-utsatta-transportanvandare---tolkning-och-operationalisering-av-eus-definitioner.pdf>