

Klimat och näringslivsdepartementet

Vår referens/dnr:

2026-27

Er referens/dnr:

KN2026/00066

2026-03-20

Remissyttrande EU-kommissionens förslag till ändring av förordning (EU) 2019/631 gällande koldioxidkrav för lätta fordon och fordonsmärkning (COM (2025) 995 final)

Generella synpunkter

Svenskt Näringsliv står bakom EU:s övergripande klimatmål och ser en ambitiös och förutsägbar klimatpolitik som en förutsättning för näringslivets konkurrenskraft. Svenskt Näringsliv välkomnar ambitionen i kommissionens förslag (COM (2025)995 final) om ökad teknikneutralitet, men är kritiskt till den osäkerhet som ändringar av de regulatoriska förutsättningarna skapar för redan gjorda investeringar. Svenskt Näringsliv anser att delar av förslaget riskerar att urholka förutsägbarheten, snedvrider konkurrensen och missgynnar företag som investerat och tagit risk för att anpassa sin verksamhet för elektrifieringen. En framgångsrik klimatomställning bygger på kostnadseffektiva, förutsägbara, teknikneutrala och konkurrensstärkande styrmedel.

Sammanfattande ståndpunkter:

- Svenskt Näringsliv välkomnar ambitionen om ökad teknikneutralitet, men är kritiskt till den osäkerhet som ändring av de regulatoriska förutsättningarna skapar för redan gjorda investeringar.
- Är positiva till principen om teknikneutralitet genom bränsle- och stålkrediter, men understryker att systemet bör vara robust, transparent och inte leda till ökad administrativ börda eller sänkta klimatambitioner.
- Avstyrker de föreslagna "superkrediterna" för små, EU-tillverkade elfordon. Incitamentet är protektionistiskt och strider mot den inre marknadens principer.
- Välkomnar förslaget om en harmoniserad fordonsmärkning som ett sätt att stärka den inre marknaden och minska företagens administrativa börda. Förslaget bör dock behandlas separat utanför förslaget om koldioxidkrav för lätta fordon.

Specifika synpunkter på förslagets delar

Ändrade klimatmål – Ökad teknikneutralitet men bristande förutsägbarhet

Svenskt Näringsliv välkomnar att kommissionen med detta förslag signalerar en ökad öppenhet för teknikneutralitet, vilket vi anser är en central princip för en kostnadseffektiv omställning. Att sänka målet från 100 procent till 90 procent utsläppsminskning möjliggör utveckling och försäljning av andra hållbara teknologier än ren batterielektrifiering, såsom fordon drivna med hållbara förnybara bränslen på marknaden efter 2035.

Samtidigt medför förslaget att förutsägbarheten i EU:s industripolitiska lagstiftning undermineras. Den svenska och europeiska fordonsindustrin har gjort betydande och

långsiktiga investeringar baserade på det tidigare kommunicerade 100-procentsmålet. Att ändra spelregler i relativt nyligen antagen lagstiftning skickar dubbla signaler och kan missgynna de företag som varit föregångare och investerat i linje med de tidigare, mer ambitiösa, målen. Långsiktiga och stabila regelverk är avgörande för att näringslivet ska våga genomföra de kapitalintensiva investeringar som omställningen kräver.

Kreditsystem för bränslen och stål

Svenskt Näringsliv stödjer principen om teknikneutralitet och välkomnar att förslaget öppnar för att även andra lösningar än ren elektrifiering kan bidra till utsläppsminskningar. Användningen av hållbara förnybara bränslen (SRF) och EU-producerat lågfossilt stål kan spela en roll i omställningen. Det primära fokuset måste dock fortsatt vara att minska utsläppen från själva fordonen.

Det är positivt med en hög ambition, men metoderna som används för att beräkna krediter måste vara tillförlitliga och transparenta. Rapporteringskraven får inte bli en administrativ börda för företagen.

"Superkrediter" för små, EU-tillverkade elfordon

Förslaget om att ge "superkrediter" för små, eldrivna fordon som tillverkas inom EU är problematiskt och något Svenskt Näringsliv avstyrker. Kravet på "Made in the EU" är en protektionistisk åtgärd som strider mot principerna om frihandel och en öppen inre marknad. Det kan leda till ökade administrativa kostnader och försämrade konkurrenskraft när företagen inte längre kan utforma sina värdekedjor på ett optimalt sätt. Att specifikt gynna små bilar snedvrider konkurrensen på den inre marknaden mellan tillverkare med olika produktportföljer. Företag som specialiserat sig på större familjebilar eller lätta transportbilar, som också är avgörande för samhällets funktion, missgynnas.

Statliga stöd och subventioner bör vara generella, teknikneutrala och främst rikta sig mot forskning och utveckling eller infrastruktur, inte mot specifika produkter eller tillverkningsplatser. Det riskerar att leda till handelskonflikter och underminerar EU:s trovärdighet som en förespråkare för global, regelbaserad handel.

Ny harmoniserad fordonsmärkning

Svenskt Näringsliv välkomnar förslaget att ersätta det nuvarande fragmenterade systemet under Bränsleinformationsdirektivet med en ny, harmoniserad förordningsstyrd fordonsmärkning. En enhetlig standard för hela EU är central för att stärka den inre marknaden och minska företagens administrativa börda, som skulle kunna underlätta gränsöverskridande handel och verksamhet för både tillverkare och återförsäljare, samt minska kostnader för företag som verkar på flera marknader. Att systemet utökas till att även omfatta lätta lastbilar och begagnade fordon kan ytterligare bidra till en mer förutsägbar och enhetlig marknad för näringslivets aktörer.

Det är dock viktigt att de krav som ställs är relevanta och att den administrativa hanteringen blir så enkel som möjligt, därför anser Svenskt Näringsliv att förslaget om en harmoniserad fordonsmärkning bör utredas som en separat rättsakt.

Stefan Kvarfordt
Svenskt Näringsliv