

## INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2026-07-03  
Besvaras senast  
2026-08-11

Till eu-minister Jessica Rosencrantz (M)

### **2025/26:589 EU:s förbud mot nya personbilar med förbränningsmotorer efter 2035**

Europeiska unionens inre marknad har under lång tid byggt på principerna om fri konkurrens, teknisk innovation och teknikneutral lagstiftning. En grundläggande utgångspunkt har varit att politiken formulerar samhällsmål, medan företag, forskare och ingenjörer utvecklar de tekniska lösningar som mest effektivt uppfyller dessa mål. Denna ordning har bidragit till Europas industriella utveckling och internationella konkurrenskraft.

Teknikneutralitet är därför inte endast ett politiskt ideal utan också en viktig princip för en väl fungerande inre marknad. När lagstiftningen i stället börjar gynna eller förbjuda enskilda tekniska lösningar förändras statens roll. Politiken går då från att sätta upp mål till att styra innovationsprocessen och utse vinnare och förlorare mellan konkurrerande tekniska lösningar.

EU:s beslut att från och med år 2035 i praktiken förbjuda nyregistrering av nya personbilar och lätta nyttofordon med förbränningsmotorer är ett tydligt exempel på ett sådant teknikstyrande regelverk. I stället för att reglera utsläppsnivåer reglerar lagstiftningen vilken drivlineteknik som får finnas på marknaden. Därmed begränsas möjligheterna för olika tekniska lösningar att konkurrera om samma utsläppsmål.

Inom innovationsforskningen finns ett omfattande stöd för att konkurrens mellan alternativa tekniska lösningar stimulerar innovation, produktivitet och teknikutveckling. Historiskt har tekniska genombrott sällan varit resultatet av att lagstiftaren på förhand pekat ut en vinnande teknik. Tvärtom har teknikutveckling drivits av konkurrens, gradvisa förbättringar och marknadens efterfrågan. När staten låser fast marknaden vid en specifik teknisk lösning finns en risk för så kallad regulatorisk inlåsning, där investeringar i allt större utsträckning styrs av politiska beslut snarare än av tekniska framsteg och förändrade marknadsförutsättningar.

Sedan EU fattade beslutet om 2035 ICE ban har de geopolitiska, säkerhetspolitiska och industriella förutsättningarna förändrats kraftigt. Europas fordonsindustri befinner sig i en djup strukturell kris samtidigt som unionens strategiska beroende av kinesiska leveranskedjor för batterier, kritiska råmaterial och komponenter har blivit allt tydligare. Flera europeiska fordonstillverkare har reviderat sina tidigare elektrifieringsstrategier och

efterfrågat större teknikneutralitet i den europeiska lagstiftningen. Även Moderaternas partigrupp i Europaparlamentet, Europeiska folkpartiet (EPP), har öppnat för att ompröva eller avskaffa förbudet mot nyregistrering av personbilar med förbränningsmotorer efter 2035.

Trots denna utveckling har den svenska moderatledda regeringen valt en annan linje. I flera intervjuer har EU-ministern tydligt försvarat 2035-förbudet mot försäljning av nya personbilar med förbränningsmotorer och motsatt sig såväl en översyn av förbudet som de lättnader som EU-kommissionen föreslagit för den europeiska fordonsindustrin. Som motiv har regeringen och ministern främst hänvisat till att vissa företag redan har anpassat sina investeringar till gällande regelverk och därför behöver långsiktiga spelregler.

Ett företags investeringsbeslut utgör emellertid inte i sig ett vetenskapligt, innovationspolitiskt eller samhällsekonomiskt argument för att ett regelverk är optimalt. God regleringspraxis bör i stället utgå från analyser av vilka styrmedel som långsiktigt ger bäst förutsättningar för utsläppsminskningar, innovation, konkurrenskraft, försörjningstrygghet och ekonomisk utveckling.

Därmed väcks också frågan om varför regeringen driver en annan linje än Moderaternas egen partigrupp i Europaparlamentet. Om det finns ett vetenskapligt och analytiskt underlag som motiverar regeringens ställningstagande vore det angeläget att detta redovisas öppet. Om ett sådant underlag saknas finns skäl att ifrågasätta om regeringens hållning i första hand bygger på vetenskapliga analyser eller på enskilda företags tidigare investeringsbeslut.

Frågan är av stor betydelse, inte bara för den svenska fordonsindustrin utan också för EU:s långsiktiga konkurrenskraft och strategiska självständighet och för förtroendet för en teknikneutral inre marknad.

Mot denna bakgrund vill jag fråga EU-minister Jessica Rosencrantz:

1. Vilka överväganden ligger bakom att regeringens linje när det gäller EU:s förbud mot nyregistrering av personbilar och lätta nyttofordon med förbränningsmotorer efter 2035?
2. Vilket vetenskapligt och analytiskt underlag ligger till grund för

regeringens stöd till EU:s tekniskspecifika förbud?

3. Anser ministern att regeringens linje är förenlig med principen om teknikneutralitet, som under lång tid har varit en grundläggande utgångspunkt för EU:s inre marknad, konkurrenspolitik och innovationsstrategi, och om inte, hur avser ministern att agera?

.....

Rashid Farivar (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Gergö Kisch