

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2026-07-02
Besvaras senast
2026-08-11

Till klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari (L)

2025/26:588 EU:s förbud mot nya personbilar med förbränningsmotor efter 2035

Europeiska unionens klimatpolitik bygger i stor utsträckning på målet att minska utsläppen av växthusgaser. Hur dessa mål ska uppnås är däremot en annan fråga. En grundläggande princip inom såväl miljöekonomi som innovationspolitik har länge varit att lagstiftningen bör vara teknikneutral. Politiken bör formulera vilka utsläppsminskningar som ska uppnås, medan forskning, ingenjörskonst och marknadens aktörer utvecklar de tekniska lösningarna.

Beslutet att från 2035 i praktiken förbjuda nyregistrering av personbilar och lätta nyttofordon med förbränningsmotor innebär ett avsteg från denna princip. I stället för att reglera utsläpp regleras valet av teknik. Därmed flyttas ansvaret för teknikutvecklingen från ingenjörer, forskare och företag till politiska beslutsfattare.

Sedan beslutet fattades har de geopolitiska och industriella förutsättningarna förändrats påtagligt. Europas beroende av Kina för batterier, kritiska råmaterial och stora delar av leveranskedjan för elektrifierade fordon har blivit allt tydligare. Samtidigt har flera europeiska fordonstillverkare reviderat sina tidigare elektrifieringsstrategier till följd av svagare marknadsutveckling, höga investeringskostnader och ökad internationell konkurrens.

Samtidigt fortsätter utvecklingen av alternativa lösningar för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Effektivare förbränningsmotorer, hybridteknik, hållbara biodrivmedel, syntetiska bränslen och andra drivlinor utvecklas parallellt. Den tekniska utvecklingen pekar mot att flera tekniker kan bidra till minskade utsläpp, beroende på användningsområde, energisystem och regionala förutsättningar.

Ledande forskare inom förbränningsmotorteknik har också argumenterat för att klimatpolitiken bör fokusera på faktiska utsläpp snarare än att förbjuda enskilda tekniker. I boken *Racing Toward Zero: The Untold Story of Driving Green*, som finns tillgänglig för läsning i riksdagens bibliotek, visar professorerna Kelly Senecal och Felix Leach att elektrifiering utgör en viktig del av omställningen men inte ensam kan lösa transportsektorns klimatutmaningar. Författarna argumenterar för ett teknikneutralt synsätt där olika tekniska lösningar tillåts konkurrera utifrån sin faktiska klimatprestanda.

Denna utveckling aktualiserar en principiell fråga: Klimatpolitikens syfte bör vara att minska utsläppen – inte att politiskt utse vinnande och förlorande tekniker. När lagstiftningen låser fast marknaden vid en specifik teknik riskerar den att hämma innovation, minska konkurrensen och försvaga Europas industriella utveckling.

Sverige har en lång tradition av världsledande fordonsindustri och avancerad drivlineutveckling. Företag i Sverige utvecklar fortfarande några av världens mest avancerade förbränningsmotorer och hybriddrivlinor. Ett teknikneutralt regelverk skulle ge dessa företag möjlighet att fortsätta bidra till utsläppsminskningar samtidigt som arbetstillfällena, investeringar och tekniskt kunnande bevaras.

Trots den förändrade omvärldsbilden har regeringen vid upprepade tillfällen uttryckt sitt stöd för att EU:s 2035 ICE-ban ska ligga fast och har tillsammans med flera andra medlemsstater motsatt sig ytterligare uppluckringar av regelverket. Vid Europeiska unionens miljöministermöte nyligen framhöll klimat- och miljöministern att Sverige fortsatt stöder 2035-förbudet och ser elektrifiering som den centrala vägen framåt.

Mot denna bakgrund vill jag fråga klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari :

1. Vad är regeringens aktuella ståndpunkt beträffande EU:s tekniskspecifika förbud mot nyregistrering av personbilar och lätta nyttofordon med förbränningsmotor efter 2035?
2. Vilket vetenskapligt och analytiskt underlag ligger till grund för regeringens stöd till EU:s tekniskspecifika förbud?
3. Hur bedömer ministern att ett bibehållet förbud påverkar Sveriges och Europas konkurrenskraft, industrisysselsättning och strategiska beroende av kinesiska leveranskedjor för batterier och kritiska råmaterial, och hur avser ministern att agera utifrån sin bedömning?
4. Är ministern beredd att inom EU verka för ett teknikneutralt regelverk där utsläppsminskningar står i centrum, snarare än ett politiskt fastställt val av drivlineteknik?

.....

Rashid Farivar (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Gergö Kisch