



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

Klimat- och näringslivsdepartementet

### Dokumentbeteckning

COM(2025) 995                      Celexnummer 52025PC0995

Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller koldioxidstandarder för nya lätta fordon och fordonsmärkning samt om upphävande av direktiv 1999/94/EG

### Sammanfattning

EU har sedan 2008/2009 haft bestämmelser som reglerar koldioxidutsläpp från lätta fordon. Denna lagstiftning har haft stor betydelse för den minskning av genomsnittliga utsläpp från dessa fordon som skett sedan dess.

Enligt förordning (EU) 2019/631 ska utsläppen från personbilar minska med 55 % och från lätta lastbilar med 50 % till år 2030 jämfört med 2021. Från och med 2035 ska alla nya lätta fordon vara utsläppsfria. Kraven gäller utsläpp vid avgasröret och omfattar hela fordonsflottan, med ekonomiska sanktioner vid överskridanden.

I januari 2025 inledde EU-kommissionen en strategisk dialog med fordonsindustrin och andra berörda aktörer som bl.a. resulterade i en handlingsplan för Europas fordonsindustri som ska stärka sektorns konkurrenskraft i allt en allt hårdare global konkurrens. Planen innehåller åtgärder inom fem områden: innovation och digitalisering, ren mobilitet, konkurrenskraft och resiliens i försörjningskedjan, kompetens och den sociala dimensionen samt lika villkor och företagsklimat. Bland annat aviserades en översyn av koldioxidkraven för lätta fordon och bränsleinformationsdirektivet, direktiv 1999/94/EG.

EU-kommissionens förslag innebär att målet för minskade koldioxidutsläpp för nya lätta lastbilar till 2030 jämfört med 2021 sänks från 50 % till 40 %, och att målet för minskade utsläpp från alla nya lätta fordon till 2035 sänks från 100 % till 90 % jämfört med 2021. Resterande 10 % föreslås kunna kompenseras med e-bränslen, biobränslen eller lågfossilt stål. Målet för 2030 ska också beräknas som ett genomsnitt för perioden 2030–2032. Små elfordon som tillverkas inom EU får superkrediter (dessa räknas som 1,3 nollutsläppsfordon) fram till 2034. En ny fordonsmärkning med koldioxidklasser A–G införs, som även omfattar lätta lastbilar och begagnade bilar, med möjlighet att frivilligt ange livscykelutsläpp och ursprung.

Regeringen anser att de nuvarande kraven på koldioxidutsläpp för nya lätta fordon från 2030 och 2035 även framöver bör utgöra den

grundläggande principen för EU:s framtida koldioxidstandarder för lätta fordon. Eventuella undantag från denna huvudprincip måste vara strikta och tydligt reglerade, och de kompensatoriska åtgärder som följer av undantagen ska säkerställa verkliga och additionella utsläppsminskningar, samt utformas på ett sätt som på bästa möjliga sätt stödjer europeisk konkurrenskraft. Regeringen ställer sig frågande till riktade förmåner för små EU-tillverkade elbilar då det snedvrider konkurrensen mellan tillverkare. Regeringen är positiv till förslaget till ny märkning av lätta fordon, där klimatpåverkan utifrån hela livscykeln från produktion till skrotning kan framgå.

## 1. Förslaget

### 1.1 Ärendets bakgrund

EU har sedan 2008/2009 haft bestämmelser som reglerar koldioxidutsläpp från lätta fordon. Denna lagstiftning har haft stor betydelse för den minskning av genomsnittliga utsläpp från dessa fordon som skett sedan dess.

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 skärptes kraven på utsläppsminskningar. Det gällande kravet är att utsläppen från personbilar ska minska med 55 % och från lätta lastbilar med 50 % till år 2030, jämfört med nivåerna år 2021. Från och med 2035 ska alla nya lätta fordon vara helt utsläppsfria.

Regelverket avser utsläppen vid avgasröret, vilket innebär att bedömningen av uppfyllandet av kraven grundas på fordonets direkta emissioner och inte på bränslets ursprung. Kraven omfattar hela fordonsflottan med fördelning av utsläppsminskningsskraven på respektive tillverkare. Överskridanden medför ekonomiska sanktioner som baseras på hur mycket gränsen överskrids samt försäljningsvolymen inom EU.

I januari 2025 inledde EU-kommissionen en strategisk dialog med fordonsindustrin och andra berörda aktörer som bl.a. resulterade i en handlingsplan för Europas fordonsindustri som ska stärka sektorns konkurrenskraft i en allt hårdare global konkurrens. Planen innehåller åtgärder inom fem områden: innovation och digitalisering, ren mobilitet, konkurrenskraft och resiliens i försörjningskedjan, kompetens och den sociala dimensionen samt lika villkor och företagsklimat. Bland åtgärderna ingår en översyn av koldioxidkraven för lätta fordon samt bränsleinformationsdirektivet, direktiv 1999/94/EG, för att främja hållbara val.

Enligt EU-kommissionens bedömning kan bristande flexibilitet och förändringar i den globala ekonomin öka risken för att tillverkare inte uppfyller kraven på minskade koldioxidutsläpp. Mot denna bakgrund föreslår kommissionen ökad flexibilitet och flera kompensationsmekanismer för att underlätta för tillverkare som i dag har svårt att nå målen.

## 1.2 Förslagets innehåll

EU-kommissionen föreslår flera förändringar av kraven för koldioxidutsläpp från lätta fordon. För nya lätta lastbilar sänks kraven på utsläppsminskningar för 2030 från 50 % till 40 % minskning jämfört med 2021. För alla nya lätta fordon sänks kraven på utsläppsminskningar för 2035 från 100 % till 90 % jämfört med 2021. De återstående 10 % får kompenseras genom användning av e-bränslen, biobränslen eller EU-producerat lågfossilt stål, inom ramen för ett kreditsystem.

Kreditsystemet gör det möjligt för fordonstillverkare att räkna av utsläpp genom bränsle- och stålkrediter. Bränslekrediter kan ge upp till 3 procent utsläppsminskning och stålkrediter upp till 7 procent. RED-direktivet (2018/2001) reglerar vilka bränslen som ger krediter och hur bränsleleverantörer ska rapportera.

Kommissionen tilldelar krediter till fordonstillverkare baserat på mängden rapporterade bränslen i förhållande till antalet lätta fordon. Det kommande IAA-förslaget om utfasning av fossila bränslen definierar vilket stål som ger rätt till krediter.

Fordonstillverkare som vill utnyttja dessa krediter ska rapportera relevanta uppgifter till kommissionen, som beräknar antalet krediter och fastställer regler för övervakning och rapportering.

Dessutom föreslås att målet för 2030 ska beräknas som ett genomsnitt för perioden 2030–2032, i stället för att minskningen ska uppnås varje enskilt år från 2030. Tillverkare som ingår i en

pool får fortsatt använda poolens genomsnitt. Däremot får inte superkrediter, bränslekrediter och stålkrediter användas vid beräkningen av genomsnittliga utsläpp i så kallade öppna pooler.

Kommissionen föreslår även att införa särskilda incitament för små elfordon tillverkade inom EU och får genom delegerad akt befogenhet att definiera vad som räknas som EU-tillverkning. Fram till 2034 ska dessa därför räknas som så kallade superkrediter och motsvara 1,3 fordon vid beräkningen av tillverkarens genomsnittliga utsläpp.

Vidare föreslås en förtydligad teknisk definition av fordonets totalvikt vid testning. Utsläppsfria lätta lastbilar med en totalvikt, exklusive batteriets vikt, under 2 840 kg ska omfattas av förordningens tillämpningsområde.

Slutligen föreslås att regler för fordonsmärkning av lätta fordon inkluderas i förordningen. Den nya märkningen ska även omfatta lätta lastbilar och begagnade bilar, innehålla fler uppgifter än dagens system, som endast redovisar uppgifter om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp per kilometer, samt klassificera fordonen i koldioxidklasser med beteckningar från A till G motsvarande intervall för koldioxidutsläpp per kilometer.

Märkningen kan frivilligt kompletteras med information om bilens livscykelutsläpp, om fordonet är tillverkat inom EU samt om det är ett mindre elfordon.

### **1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa**

Bedömningen är att förslaget är förenligt med grundlagarna. De föreslagna ändringarna i förordning (EU) 2019/631 bedöms inte påverka fordonslagen (2002:574) eller avgasreningslagen (2011:318), som för närvarande genomför gällande EU-regelverk. Däremot bedöms förslaget om nya regler för märkning och om upphävandet av direktiv 1999/94/EG påverka lagen (2024:221) om information om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar.

### **1.4 Budgetära konsekvenser och konsekvensanalys**

Förslaget bedöms endast ha en marginell påverkan på kort sikt på både EU:s budget och den svenska statsbudgeten, eftersom ändringarna främst riktar sig mot fordonstillverkare. Berörda myndigheter, såsom Transportstyrelsen och Konsumentverket, kan eventuellt få något ökade kostnader om de behöver anpassa sina regelverk och arbetssätt till följd av ändringarna. På längre sikt råder osäkerhet kring vilka effekter den föreslagna sänkningen av kraven för lätta lastbilar fram till 2030 kan få på utsläppen, liksom kring de kompensatoriska åtgärderna för att minska koldioxidutsläppen och därmed möjligheterna att uppnå den sista delen av utsläppsminskningen till 2035. Dessa förändringar kan innebära lägre kostnader för vissa fordonstillverkare, men samtidigt öka behovet av mer kostsamma insatser inom andra sektorer, både på EU-nivå och nationell nivå, för att uppnå EU:s klimatmål om minskade växthusgasutsläpp till 2030 och 2040.

EU-kommissionen bedömer att förslaget på kort sikt stärker fordonsindustrins konkurrenskraft genom ökad flexibilitet och teknikneutralitet, med små kostnadsökningar, samtidigt som inriktningen mot nollutsläppsfordon kvarstår. Kommissionens nämnd för lagstiftningskontroll (RSB) har framfört viss kritik mot kommissionens konsekvensanalys, särskilt vad gäller bristande problemdefinition, svagt motiverade alternativ, otillräcklig analys av konkurrenskraft samt en ofullständig kostnads- och nyttoanalys.

För den svenska fordonsindustrin, som har fattat investeringsbeslut med utgångspunkt i gällande regelverk och kommit långt i omställningen till utsläppsfria fordon, innebär förslaget negativa konsekvenser, bl.a. utifrån mindre förutsägbarhet inför kommande beslut om investeringar i fortsatt nollutsläppsteknik. Förslaget innebär därmed att föregångare i omställningen missgynnas och att den svenska industrin kan tappa konkurrensfördelar inom segmentet elfordon.

## 2. Ståndpunkter

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen anser att de nuvarande kraven på koldioxidutsläpp för nya lätta fordon från 2030 och 2035 är väl avvägda för att nå EU:s klimatmål. Dessa krav bör därför även framöver utgöra den grundläggande principen för EU:s framtida koldioxidstandarder för



lätta fordon. Regeringen ser att en översyn av regelverket skulle kunna gynna den europeiska bilindustrins konkurrenskraft och därmed europeisk sysselsättning.

Eventuella undantag från huvudprincipen om nollutsläpp måste vara strikta och tydligt reglerade. Åtgärder som följer av det nya regelverket måste säkerställa verkliga och additionella utsläppsminskningar samt utformas på ett sätt som är öppet för olika tekniker och som på bästa möjliga sätt stärker europeisk konkurrenskraft. Krav som riktas mot fordonstillverkare och krav som gäller bränslen bör hållas åtskilda för att säkerställa regelverkets legitimitet. Regeringen har frågor om de föreslagna stålkrediternas effekter och förslagets inverkan på industrin behöver analyseras.

Regeringen välkomnar förslaget om en ny fordonsmärkning av lätta fordon, som kan inkludera information om utsläppen under hela livscykeln och inte bara från avgasröret. Märkningen kan främja konsumenters val av klimatsmarta fordon och gynna fordonstillverkare som ställt om till miljövänliga alternativ.

Vidare ifrågasätter regeringen särskilda incitament, som superkrediter, för små elbilar tillverkade inom EU då det snedvrider konkurrensen genom att gynna tillverkare av små bilar framför tillverkare av större familjebilar. För att stärka den europeiska fordonsindustrins konkurrenskraft anser regeringen att det är

viktigare att skapa förutsättningar, exempelvis genom satsningar på laddinfrastruktur, forskning och innovation, än att ge särskilda incitament för endast en viss typ av EU-tillverkade fordon.

Vad gäller införande av incitament med krav på EU-tillverkning är regeringens övergripande inställning att detta bör tillämpas som en åtgärd först efter att andra visat sig otillräckliga och då vara tidsbegränsade. De bör gälla inom noggrant definierade områden där EU har ett strategiskt högriskberoende och utformas på ett sätt som inte snedvrider konkurrensen på den inre marknaden, försämrar handelsrelationer med likasinnade partners eller leder till en administrativ börda. Vidare är det viktigt att incitament som införs utformas så att det gynnar föregångare i omställningen och gynnar svensk industris konkurrenskraft. Med dessa utgångspunkter som grund kommer regeringen att analysera kommissionens förslag om att knyta superkrediter och stålkrediter till tillverkning inom EU.

Regeringen anser att det är centralt att tillverkare som redan uppfyller gällande krav bör uppmuntras för sina tidiga satsningar. Regeringen bedömer att förslagen att beräkna 2030-målet som ett genomsnitt för perioden 2030–2032 och att öppna pooler inte likställs med slutna pooler i huvudsak missgynnar de tillverkare som redan har gjort de nödvändiga investeringarna.

## **2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter**

Europeiska rådets slutsatser från oktober 2025 understryker att teknikneutralitet och EU-preferens ska beaktas vid översynen av koldioxidkraven för lätta fordon.

Medlemsstaternas slutliga ståndpunkter på EU-kommissionens förslag är ännu inte fastställda, men flera har tidigare presenterat icke-papper med sina viktigaste synpunkter. Italien och Polen anser att kraven efter 2030 bör vara teknikneutrala och även inkludera så kallade lågkolbränslen vilket kan leda till ökade utsläpp. Frankrike och Spanien stödjer målet om nollutsläpp från 2035, men vill samtidigt främja fordon med hög EU-preferens. Tyskland föreslår att kravet på utsläppsminskning för 2035 sänks till 90 % koldioxidreduktion samt att undantag införs för hybrider och motorer som kan använda syntetiska bränslen eller biobränslen.

## **2.3 Institutionernas ståndpunkter**

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

## **2.4 Remissinstansernas och andra intressenters ståndpunkter**

En remissbehandling av förslagen pågår till den 20 mars 2026.

Svenska företrädare för fordonsindustrin har uttryckt kritik mot EU-kommissionens förslag och menar att det är ett steg bakåt i arbetet med att ställa om till en helt elektrisk fordonsflotta. Enligt företrädarna kan svagare klimatmål skicka fel signaler till

investerare inom elektrifiering, skada Europas konkurrenskraft och riskera att undergräva förtroendet för EU:s klimatpolitik.

### 3. Förslagets förutsättningar

#### 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Förslagen har sin rättsliga grund i artikel 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Förordningen antas enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet med medbestämmande för Europaparlamentet. För beslut i ministerrådet krävs kvalificerad majoritet.

#### 3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna

EU-kommissionen motiverar gemensamma koldioxidkrav och harmoniserade regler för märkning av lätta fordon med att klimatförändringarna påverkar hela EU och därför kräver gemensamma lösningar. Reglerna ska enligt kommissionen komplettera nationella åtgärder och är utformade för att på ett kostnadseffektivt sätt bidra till att nå klimatmålen, med hänsyn till både miljö och rättvisa.

Regeringen delar kommissionens bedömning att det framlagda förslaget är förenligt med subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen, men anser att kraven bör skäras i enlighet med ståndpunkterna för att EU ska kunna nå sina klimatmål på ett mer effektivt sätt.

## 4. Övrigt

### 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget kommer att behandlas i rådsarbetsgruppen för miljöfrågor respektive i Europaparlamentet.

### 4.2 Fackuttryck och termer

Lätta fordon: personbilar och lätta lastbilar

EU-preferens: Att varan är helt eller delvis tillverkad inom EU

En öppen pool: Ett samarbete där tillverkare delar utsläppsdata för att nå gemensamma EU-mål.

En sluten pool: En företagsfusion där tillverkare går samman och bildar ett gemensamt företag, såsom Stellantis och Volkswagen Group.

IAA (Industrial Accelerator Act): Kommande EU-rättsakt om påskyndad utfasning av fossila bränslen i industrin