



Svar på fråga 2025/26:949, 2025/26:950, 2025/26:952 och 2025/26:953 av Rashid Farivar (SD) om EU:s koldioxidnormer för lätta fordon och lätta lastbilar från 2035

Rashid Farivar har frågat EU-minister Jessica Rosencrantz om ministern anser att regeringens linje om ett teknikspecifikt förbud mot nya bilar med förbränningsmotor efter 2035 är förenlig med principen om teknikneutralitet, som under lång tid har varit en grundläggande utgångspunkt för EU:s inre marknad, konkurrenspolitik och innovationspolitik, och om inte, hur avser ministern att agera för att stärka teknikneutraliteten i EU:s regelverk i denna fråga.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på frågan.

Rashid Farivar har ställt tre frågor som rör samma rättsakt till mig. Han har frågat mig vad min och regeringens ståndpunkt är beträffande EU:s teknikspecifika förbud mot nyregistrering av personbilar och lätta nyttofordon med förbränningsmotor efter 2035, och vilket vetenskapligt och analytiskt underlag ligger till

grund för min och regeringens ståndpunkt i frågan. Han har vidare frågat hur jag bedömer att ett bibehållet förbud mot försäljning av nya personbilar med förbränningsmotor efter 2035 påverkar Sveriges och Europas konkurrenskraft, industrisysselsättning och strategiska beroende av kinesiska leveranskedjor för batterier och kritiska råmaterial, och hur jag avser att agera utifrån min bedömning. Rashid Farivar har även frågat mig om jag avser att inom EU verka för ett mer teknikneutralt regelverk där olika tekniska lösningar ges möjlighet att konkurrera om att uppnå klimatmålen utifrån sin faktiska utsläppsprestanda, och om inte, hur motiverar jag att ett teknikspecifikt förbud mot nya personbilar med förbränningsmotor efter 2035 är en mer ändamålsenlig strategi.

Frågorna relaterar till Europeiska kommissionens förslag till 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. Kraven i nuvarande förordning är att utsläppen från personbilar ska minska med 55 % och från lätta lastbilar med 50 % till 2030 jämfört med 2021 års nivåer. Koldioxidnormer innebär att inga nya personbilar eller lätta skåpbilar med utsläpp från avgasröret får säljas på marknaden från 2035.

Kommissionens ändringsförslag 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.

Reglerna är teknikneutrala och anger inte vilken teknik som ska användas för att uppfylla kraven. Det är upp till fordonstillverkarna att välja de lösningar som uppfyller kraven.

De flesta tillverkare har valt att satsa på elektrifiering eftersom batterielektriska fordon och bränslecellsdrivna fordon kan köras utan utsläpp från avgasröret och därmed uppfylla regelverket. Fordon som drivs med biobränslen ger däremot fortfarande upphov till en mängd skadliga ämnen genom utsläpp vid förbränning, både i form av kolmonoxid, kväveoxider, partiklar och flyktiga organiska föreningar. Det finns i dag inte heller några biobränslen som är helt koldioxidneutrala ur ett livscykelperspektiv.

Elektrifiering är energieffektivt och har dessutom blivit det mest kostnadseffektiva alternativet för många konsumenter. Batterielektriska fordon har generellt lägre energi- och underhållskostnader än fordon som drivs med biobränslen, vilket ofta leder till en lägre total ägandekostnad under fordonets livslängd.

En viktig del i att uppnå en kostnadseffektiv omställning är EU:s princip om en tydlig ansvarsfördelning för utsläppsminskningar, som regeringen stödjer. Enligt denna ansvarar fordonstillverkare

för att minska utsläppen från nya fordon genom CO₂-normerna, bränsleleverantörer för att öka andelen hållbara biobränslen enligt förnybartdirektivet och elproducenter för sina utsläpp inom EU-ETS.

Fordonsindustrins långsiktiga konkurrenskraft i en allt hårdare global konkurrens behöver stärkas, vilket även kommissionen tydligt signalerar i sin handlingsplan för Europas fordonsindustri. Handlingsplanen omfattar åtgärder inom fem centrala områden: 1) innovation och digitalisering, 2) ren mobilitet, 3) konkurrenskraft och resiliens i försörjningskedjan, 4) kompetens och den sociala dimensionen, och 5) lika villkor och företagsklimatet. Förslaget om revidering av CO₂-normerna ingår i ett fordonspaket från kommissionen, paketet innefattar bl.a. även en batteristrategi. Fordonsindustrin är också tydligt utpekad i kommissionens förslag till förordning om industriell acceleration och omställning, som presenterades den 4 mars, och som syftar till att stärka EU:s industris konkurrenskraft och motståndskraft, skala upp industrins produktion, samt bidra till EU:s klimatmål, ekonomiska säkerhet och högkvalitativa arbetstillfällen.

Regeringen anser att det är centralt att tillverkare som redan uppfyller gällande krav bör uppmuntras för sina tidiga satsningar. Svenska fordonstillverkare hör till de företag som kommit längst i omställningen till elektrifierade fordon och har investerat betydande resurser i denna utveckling. Genom höga

klimatambitioner har de svenska tillverkarna potential att även driva på andra tillverkare i omställningen. EU:s CO₂-normer gynnar därmed den långsiktiga konkurrenskraften, eftersom svenska tillverkare redan ligger i framkant och därför har en konkurrensfördel. Regeringens ståndpunkt är att de nuvarande kraven på koldioxidutsläpp för nya lätta fordon för 2035 är väl avvägda för att nå EU:s klimatmål och att nya lätta fordon som säljs från och med 2035 ska vara utsläppsfria i så stor utsträckning som möjligt.

Stockholm den 27 juli 2026

Romina Pourmokhtari