

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

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

KN2026/00066

Sammanfattning

- De långsiktiga spelreglerna på marknaden förändras om målen justeras, vilket riskerar att leda till snedvridande effekter. Att sänka målnivåerna för koldioxidutsläpp för lätta fordon riskerar att missgynna tillverkare som investerat i exempelvis forskning och produktutveckling för att uppnå målen.
- Konkurrensverket avstyrker förslaget om kompensering av utsläppsminskningar inom ramen för ett creditsystem. Förslaget innebär att utgångspunkterna för bedömning av måluppfyllelsen skulle frångås.
- Konkurrensverket avstyrker förslaget att små elbilar tillverkade inom EU ska räknas upp med en faktor om 1,3. Avgränsningen snedvrider konkurrensen genom att gynna mindre fordon framför större trots att utsläppen är identiska och utgör därtill ett ursprungsvillkor som inte knyter an till fordonens utsläpp.
- Förslaget att ge kommissionen mandat att besluta delegerade akter för att ange närmre kriterier för att ett fordon ska klassas som tillverkat inom EU framstår som alltför långtgående.
- Konkurrensverket tillstyrker förslagen om fordonsmärkning och har inga invändningar mot förslaget om att kommissionen ska hålla ett offentligt tillgängligt produktregister.

Utgångspunkter

Konkurrensverket har i uppdrag att verka för en effektiv konkurrens i privat och offentlig verksamhet samt en effektiv offentlig upphandling till nytta för det all-



männa. Yttrandet avgränsas till sådana aspekter som följer av Konkurrensverkets ansvarsområden.

Justerade mål

Inom EU har det sedan 2008/2009 funnits bestämmelser som reglerar koldioxidutsläpp från nya lätta fordon.¹ Utsläppsminskningskraven fördelas på respektive fordonstillverkare och överskridanden medför ekonomiska sanktioner.

Kommissionen föreslår att de nu gällande målen, vilka började tillämpas 2020, ska sänkas. Förslaget innebär att målet för minskade koldioxidutsläpp för nya lätta lastbilar sänks från 50 procent till 40 procent till år 2030 jämfört med 2021. Detta mål ska beräknas som ett genomsnitt för perioden 2030–2032. För alla nya lätta fordon sänks målet från 100 procent till 90 procent till år 2035 jämfört med 2021. Kommissionen föreslår också att en viss del av utsläppsminskningarna ska få kompenseras genom användning av e-bränslen, biobränslen eller EU-producerat lågfossilt stål inom ramen för ett creditsystem.

Konkurrensverkets uppfattning är att en samhällsekonomiskt effektiv klimatomställning förutsätter en stabil inriktning för klimatpolitiken samt tydliga och långsiktiga spelregler för marknadens aktörer. Konkurrensverket kan inte ta ställning till vad som är rimliga målnivåer för koldioxidutsläpp från lätta fordon eller hur måluppfyllelse ska beräknas. Däremot kan vi konstatera att de långsiktiga spelreglerna på marknaden förändras i och med de justerade målen och att detta riskerar att få vissa snedvridande effekter. Att sänka målnivåerna för koldioxidutsläpp för lätta fordon, till synes mot bakgrund av att vissa fordonstillverkare har svårt att leva upp till dem, riskerar att missgynna tillverkare som investerat i exempelvis forskning och produktutveckling för att uppnå målen. Justerade målnivåer riskerar även att få en negativ inverkan på innovation i branschen.

Konkurrensverket avstyrker förslaget om kompensering av utsläppsminskningar inom ramen för ett creditsystem. Förslaget innebär att utgångspunkterna för bedömning av måluppfyllelsen, som baseras på vilka utsläpp fordonen ger upphov till vid användning, skulle frångås. Förslaget innebär också att mål riktade mot fordonstillverkare respektive mot bränslen sammanblandas, vilket enligt Konkurrensverkets bedömning inte är önskvärt. Utsläpp bör regleras där de uppstår, vilket innebär att utsläpp till följd av tillverkning bör regleras i ett led och utsläpp till följd av användning i ett annat. Att explicit peka ut vissa tekniker, i detta fall e-bränslen, biobränslen och EU-producerat lågfossilt stål, riskerar också att missgynna alternativa sätt att åstadkomma utsläppsminskningar på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011.



Små elfordon som tillverkas inom EU

Enligt förslaget ska små elbilar fram till 2034 räknas upp med en faktor om 1,3 vid beräkning av tillverkares medelutsläpp om fordonet är tillverkat inom EU. Med små elbilar avses rent eldrivna personbilar vars längd inte överstiger 4,2 meter.² Kommissionen föreslås få befogenhet att besluta delegerade akter för att anta en metodologi för att avgöra kriterier för att ett fordon ska anses vara tillverkat inom EU.

Konkurrensverket avstyrker förslaget att små elbilar ska räknas upp. Gränsnivån om 4,2 meter framstår i sig som skönsmässig och riskerar därtill att bidra till en osammanhängande reglering som blir svår att överblicka. Avgränsningen till små elbilar snedvrider också konkurrensen genom att gynna just sådana fordon framför större eldrivna fordon, trots att utsläppen från respektive fordon är identiska. Regleringen är inte heller teknikneutralt utformad då den stipulerar att fordonen ska vara eldrivna i stället för att relatera till fordonens utsläpp, vilket riskerar att missgynna andra utsläppsfria tekniker.

Vidare avstyrker Konkurrensverket även den del av förslaget som innebär att fordon bara ska räknas upp om de är tillverkade inom EU. Detta krav innebär ett ursprungsvillkor som inte knyter an till fordonens utsläpp, vilket innebär att utgångspunkterna för bedömning av måluppfyllelsen frångås. Förslaget skulle också, beroende på hur "tillverkade inom EU" definieras, få till följd att konkurrensen inom komplexa produktionskedjor snedvrids. Det kan leda till negativa effekter på konkurrensen och leda till högre priser och sämre utbud för konsumenter.

I förslaget anges inte närmre vilka kriterier som ska gälla för att ett fordon ska klassas som tillverkat inom EU. I stället föreslås kommissionen få mandat att besluta delegerade akter rörande detta. Om ett ursprungsvillkor införs anser Konkurrensverket att befogenheten framstår som alltför långtgående utifrån de betydande effekter detta riskerar att få och den osäkerhet det skulle innebära för fordonstillverkare till dess att delegerade akter antagits. Det kan förvisso vara motiverat att ge kommissionen ett visst mandat att besluta delegerade akter inom området, men mandatet bör i så fall vara mer avgränsat än i förslaget.

Fordonsmärkning

Förslaget från kommissionen innefattar att regler för fordonsmärkning ska inkluderas i förordningen. Det skulle innebära att liknande bestämmelser som i dag är reglerade i direktiv³ överförs till förordning och således harmoniseras och

² Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 och (EU) 2024/1257 vad gäller förenkling av tekniska krav och provningsförfaranden för motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 70/157/EEG och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG av den 13 december 1999 om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar.



blir direkt gällande. I tillägg till existerande bestämmelser föreslås de även omfatta lätta lastbilar och begagnade fordon och klassificera fordon i koldioxid-klasser med beteckningar från A till G. Märkningen ska finnas tillgänglig i samband med försäljning, både fysiskt och via internet, och vid annonsering. Det föreslås också att kommissionen ska hålla ett offentligt tillgängligt produktregister med information som används i märkningen för fordon som finns på marknaden.

Konkurrensverket tillstyrker till stora delar förslagen om fordonsmärkning. De gör att fordonstillverkare inte behöver förhålla sig till olika regler i olika medlemsstater, vilket bör innebära lägre kostnader för att uppnå och säkerställa regel efterlevnad. Harmoniserade regler om märkning förväntas också förbättra jämförbarheten och underlätta för konsumenterna att fatta välinformerade beslut vid fordonsköp. I och med att alla utsläppsfria fordon kommer att tillhöra samma klass (koldioxidklass A) kan märkningen successivt förväntas få mindre betydelse i takt med att en allt större del av nybilsförsäljningen utgörs av sådana fordon.

Konkurrensverket har inga invändningar avseende förslaget om att kommissionen ska hålla ett offentligt tillgängligt produktregister. Det är dock viktigt att utformningen av registret möjliggör för oberoende aktörer, såsom jämförelsetjänster, att nyttja och tillgängliggöra uppgifterna på ett så enkelt sätt som möjligt.

Detta yttrande har beslutats av generaldirektören. Föredragande har varit sakkunnig Michael Stridsberg.

Beslutsfattandet har dokumenterats digitalt och yttrandet saknar därför namn-underskrift.

Marie Östman