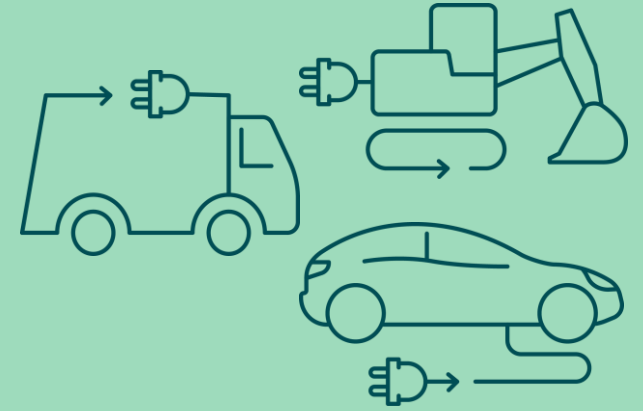


LAGSTIFTNING OCH RAMVERK PÅ EU- OCH NATIONELL NIVÅ MED STOR BETYDELSE FÖR UTVECKLINGEN AV FORDONSMARKNADEN



Vi har skapat den här kortfattade sammanfattningen för att göra det enklare för kommuner att ha koll på lagar, regler och direktiv som har stor inverkan på val av fordon, bränslen och även laddinfrastruktur. En del påverkar verksamheten direkt och en del indirekt genom att styra fordonsindustrin och påverka utbudet på marknaden.

Uppdaterad 2025-03-17

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	<u>EU:s KLIMATLAG och FIT FOR 55</u>
	<u>EU-ETS2 HANDEL MED UTSLÄPPSRÄTTER</u>
	<u>CO₂-KRAV TUNGA FORDON</u>
	<u>CO₂-KRAV LÄTTA FORDON</u>
	<u>RED - FÖRNYBARHETSDIREKTIVET</u>
	<u>EURO 7 – EMISSIONSKRAV</u>
	<u>ESR - Ansvarsfördelningsförordningen</u>

	<u>CVD- CLEAN VEHICLE DIRECTIVE</u>
	<u>AFIR – INFRASTRUKTUR EL OCH VÄTGAS</u>
	<u>REDUKTIONSPLIKTEN</u>
	<u>KLIMATPOLITISKT RAMVERK</u>
	<u>PUMPLAGEN</u>
	<u>LOKALA TRAFIKFÖRESKRIFTER</u>
	<u>KRAV PÅ LADDINFRASTRUKTUR I PBL</u>

EU:s Klimatlag och Fit for 55

Klimatlagen är den övergripande ramen för EU:s klimatarbete. Klimatlagen fastställer att EU ska vara klimatneutralt senast 2050. Som delmål ska utsläppen minska med minst 55 procent till 2030, jämfört med 1990 års nivåer.

Länk: [Läs mer här](#)

Fit for 55 är ett paket av initiativ som syftar till att nå Klimatlagens mål. I detta ligger bland annat införandet av ETS2 , koldioxidkrav för fordon och krav på utbyggnad av infrastruktur för laddning samt tankning av vätgas, vilka beskrivs ytterligare här.

Länk: [Läs mer här](#)



Handel med utsläppsrätter

EU-ETS2

- EU:s system för utsläppshandel handlar om att minska utsläppen av växthusgaser.
- Genom ETS2 utökas systemet till att även omfatta vägtransporter.
- Handeln med utsläppsrätter mjukstartar 2027 med pristak på 45 EUR/ton CO₂
- Det är företag som säljer bränslen som påverkas av införandet av ETS2, och det kan förväntas pressa upp priset på fossila bränslen
- Det finns en tro i fordonsbranschen att ETS2 kommer pressa upp dieselpriset när det införs och mängden utsläppsrätter gradvis minskas.
- Det innebär samtidigt att fossilfria transporter blir mer intressanta. Restvärdet blir också mer osäkert för vanliga fordon.

Länk: [Läs mer här](#)



Koldioxidkrav inom EU

TUNGA FORDON

De första koldioxidkraven på tunga fordon inom EU kom 2019 och var också de första koldioxidkraven globalt på tunga fordon.

Kraven som gäller de direkta koldioxidutsläppen, gäller enbart nya lastbilar och ställs på tillverkarna. Kraven gör ingen skillnad på om fordonet kan köras på biodrivmedel och kan därför delvis ses som ett krav på energieffektivitet

En skärpning av förordningen publicerades i slutet av juni 2024.

- CO₂-utsläppen ska minska med 45% till år 2030
- CO₂-utsläppen ska minska med 90% till år 2040
- Stadsbussars utsläpp ska minska med 90% till år 2030, nollutsläpp senast 2035
- Renhållningsfordon ingår från 2035
- Jord- och skogsbruksmaskiner ingår ej

Kravnivåerna innebär att nästan hela marknaden av tunga fordon behöver ställa om till eldrift!

Länk: [Läs mer här](#)



Koldioxidkrav inom EU

LÄTTA FORDON

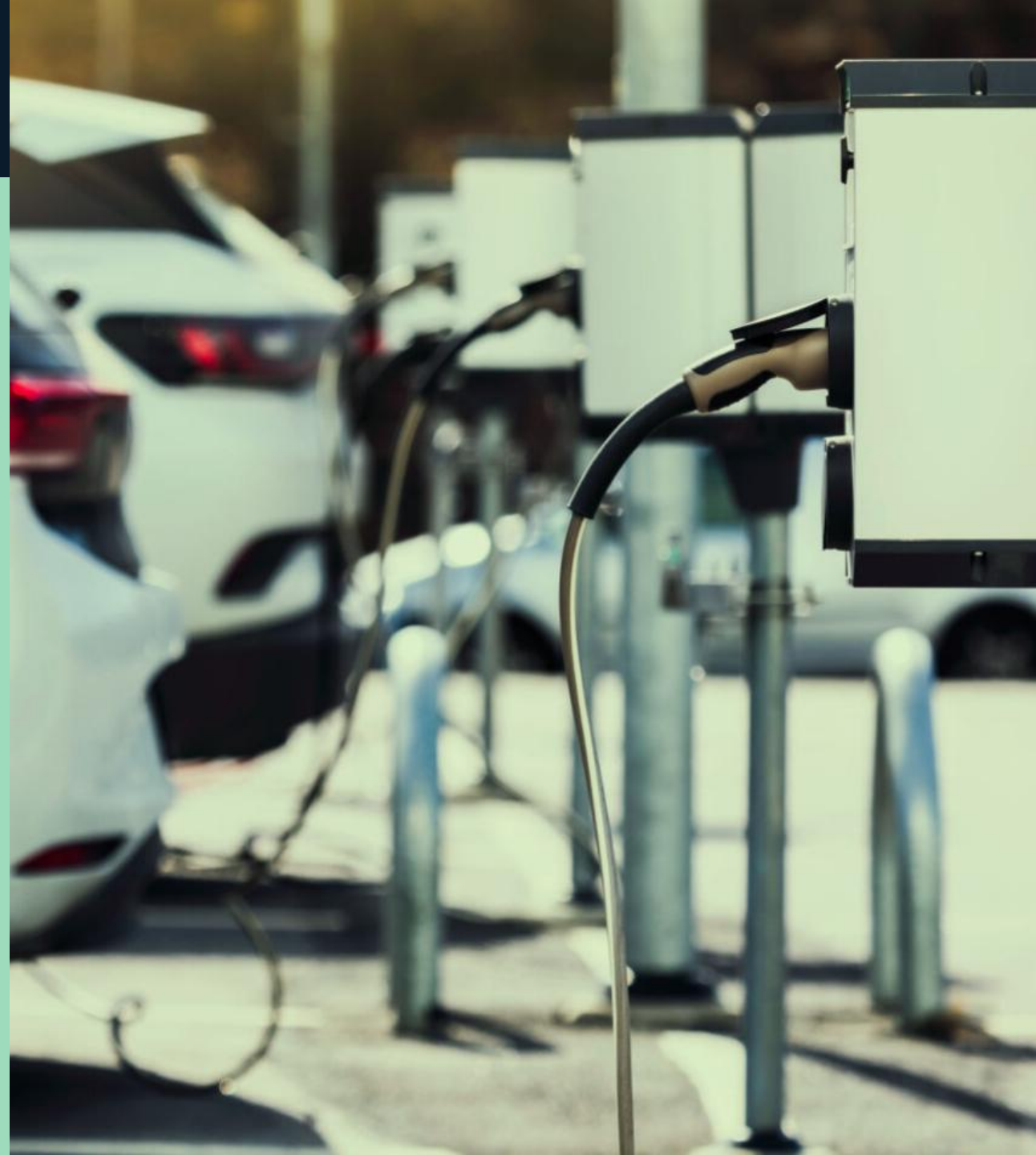
De första koldioxidkraven på lätta fordon inom EU kom 2019. Kraven har skärpts succesivt och nuvarande målsättning är att alla personbilar och lätta lastbilar som säljs i EU 2035 ska vara helt utsläppsfria.

I praktiken betyder det elbilar, men regelverket är även öppet för vätgasfordon.

- Kraven skärps succesivt fram till 2035
- **EUs kravnivå innebär 100% eldrift från 2035**
- Böter betala till EU om kravet inte efterlevs, (95 EUR/g/km/fordon)
- ”Pooling” är tillåtet mellan tillverkare, de som inte klarar kraven kan köpa sig fria från böter genom att betala en konkurrent som uppfyllt kravet med marginal.

(I mars 2025 fick fordonsindustrins lobbyorganisation gehör för lättnader i systemet gällande böter, istället för årsvis avstämning mot kravnivåerna räknar man på genomsnittet för 2025-2027)

Länk: [Läs mer här](#)



RED Förnybarhetsdirektivet

Förnybarhetsdirektivet ska främja användningen av förnybara energikällor inom EU. EU-kommissionens senaste revidering (REDIII) genomfördes som en del av Fit for 55- paketet. Förnybarhetsdirektivet innehåller ändringar kopplat till hållbarhetskriterier och transportmålet men även flera andra områden som ursprungsgarantier och accelerationsområden för förnybar energi.

Transportmålet innebär att EU:s medlemsstater ska införa styrmedel för att säkerställa att man når 29 procent andel förnybar energi eller 14,5 procent minskad utsläppsintensitet. Det gäller all energi som används inom transportsektorn år 2030.

För Sveriges del är reduktionsplikten ett viktigt verktyg för att nå transportmålet. Även förnybar el via offentliga laddningspunkter kan genom krediter användas för att uppfylla kravet på andel förnybar energi eller minskade utsläpp

Länk: [Läs mer här](#)



Emissionskrav - EURO 7

Första EU-standarden för att minska fordonsutsläpp, Euro 1 infördes 1992, regelverket har skärpts succesivt och nu införs snart Euro 7 som bland annat innebär:

- Kraftig skärpning för tunga fordon, kväveoxidutsläpp ska minska med 50-60%, partiklar med 20%
- Utsläpp ska mätas i verklig trafik
- Krav på partikelutsläpp från bromsar, strängare krav på bromspartiklar för elbilar
- Krav på slitagepartiklar från däck
- Ökade krav på avgasreningens livslängd
- Krav på livslängd för batteri i elfordon och laddhybrider

Spaning – inköpspris på bilar med förbränningsmotorer kan öka i och med ökade kostnader för utveckling och tillverkning.

Länk: [Läs mer här](#)



ESR

Ansvarsfördelningsförordningen (ESR) fastställer bindande årliga mål för utsläpp av växthusgaser för medlemsstaterna för perioderna 2021–2030.

Dessa mål gäller utsläpp från de flesta sektorer som inte ingår i EU:s utsläppshandelssystem, till exempel transport (exklusive flyg och internationell sjöfart), uppvärmning av byggnader och avfallshantering.

För Sveriges del innebär det ett mål om minskning av utsläppen med 50 procent till 2030 jämfört med 2005. Även med hänsyn till andra sektorer är bedömningen att det svenska nationella etappmålet för inrikes transporter att minska utsläppen med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 är mer långtgående.

Länk: [Läs mer här](#)



CVD - Clean Vehicle Directive

Direktivet om rena och energieffektiva vägfordon (CVD) har funnits sedan 2009 och har sedan dess uppdaterats vid flera tillfällen.

Direktivet gäller för myndigheter, regioner och kommuner och sätter minimimål för upphandling av rena fordon.

- Lag (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet
- En viss andel ska klara definitionen "Rena Fordon"
- Gäller inköp, leasing, hyra och hyrköp av fordon
- Gäller upphandlingar som genomförts från den 2:e augusti 2021
- Inköp av fordon, Kollektivtrafik, skolskjuts, färdtjänst, sophämtning, postutdelning, personalleasing
- Referensperiod 1: 2 augusti 2021–31 december 2025
- Referensperiod 2: 1 januari 2026–31 december 2030

Länk: [Länk till faktablad](#)

Hur stor andel behöver vara "rena fordon"?

Lagkraven på en viss andel "rena fordon" gäller inte vid varje enskild upphandling, utan för samtliga upphandlade avtal som tilldelats under respektive referensperiod, enligt följande:

Andel rena lätta fordon

Referensperiod 1 2 aug 2021–31 dec 2025	Referensperiod 2 1 jan 2026–31 dec 2030
Rena lätta bilar: max 50 g CO ₂ /km samt mindre än 80 % av utsläppsgränserna för luftföroreningar	Rena lätta bilar: 0 g CO ₂ /km
38,5 %	38,5 %

Knappt två av fem
upphandlade bilar:

- El
- Eventuellt vissa laddhybrider
- Vätgas

Knappt två av fem
upphandlade bilar:

- El
- Vätgas

Andel rena tunga bussar (stadsbussar)

Referensperiod 1 2 aug 2021–31 dec 2025	Referensperiod 2 1 jan 2026–31 dec 2030
Rena tunga bussar: El, laddhybrider, vätgas, biodrivmedel (RME, HVO100), fordonsgas och biogas.	Rena tunga bussar: El, laddhybrider, vätgas, biodrivmedel (RME/ HVO100), fordonsgas och biogas.
45 %	65 %
Utsläppsfria bussar: max 1 g CO ₂ /kWh (el och vätgas)	Utsläppsfria bussar: max 1 g CO ₂ /kWh (el och vätgas)
22,5 %	32,5 %

Knappt var fjärde upphandlad
stadsbuss:

- El
- Vätgas

Var tredje upphandlad
stadsbuss:

- El
- Vätgas

Andel rena tunga lastbilar

Referensperiod 1 2 aug 2021–31 dec 2025	Referensperiod 2 1 jan 2026–31 dec 2030
Rena tunga lastbilar: El, laddhybrider, vätgas, biodrivmedel (RME, HVO100), fordonsgas och biogas.	Rena tunga lastbilar: El, laddhybrider, vätgas, biodrivme- del (RME, HVO100), fordonsgas och biogas.
10 %	15 %

AFIR - infrastruktur för alternativa drivmedel

AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) är EU:s nya lagstiftning som trädde i kraft 2023. Syftet är att säkerställa en enhetlig och snabb utbyggnad av infrastruktur för el- och vätgasfordon i hela EU.

Lätta fordon (elbilar, elskåpbilar):

- Laddstationer var 60:e km längs det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) senast 2025. Minsta effekt per laddstation: 400 kW (2025), ökar till 600 kW (2027).

Tunga fordon (elbussar, lastbilar):

- Laddstationer var 120:e km på TEN-T-nätet. Minsta effekt per station: 1 400 kW (2025), ökar till 3 500 kW (2030).
- Övernattsladdning och urbana laddhubbar krävs för att stödja elektrifiering av fjärrtransporter.
- Transparent prissättning, krav på kortbetalning och digitala betalningsalternativ.

Vätgasinфраstruktur lätta och tunga fordon:

- Tankstationer var 200:e km på TEN-T-vägnätet senast 2030.
- Ska vara öppna för både personbilar och lastbilar.

Länk: [Läs mer här](#)



REDUKTIONSPLIKTEN

Reduktionsplikten är en svensk lag som kräver att fossila drivmedel blandas ut med biobränslen för att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn

- Reduktionsplikten varierar stort inom EU och kan ändras snabbt vid regeringsskifte
- Sänktes 2023 till 6% för både bensin och diesel för 2024-2026
- Ny reduktionsplikt aviserad med en höjning till 10% för både bensin och diesel, med start den 1 juli 2025
- En nyhet är att el levererad från publik laddstolpe kan nu räknas in i reduktionsplikten. Detta innebär att drivmedelsleverantörer kan tillgodoräkna sig den förnybara el som används för att ladda elfordon, vilket förväntas främja elektrifieringen av transportsektorn. Skapar incitament att bygga ut och leverera el till fordon.

Länk: [Läs mer här](#)



KLIMATPOLITISKT RAMVERK

2017 antog Sverige ett klimatpolitiskt ramverk. Ramverket består av:

- en klimatlag,
- klimatmål
- ett klimatpolitiskt råd.

Det långsiktiga målet innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast år 2045, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

För transportsektorn finns ett etappmål för inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) att minska utsläppen med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Länk: [Läs mer här](#)



PUMPLAGEN

Pumplagen ställer krav på att tillhandahålla ett förnybart drivmedel om försäljningsvolymen vid en drivmedelsstation är över 1 500 m³ per år.

Tidigare har denna skyldighet ofta uppfyllts med E85-bränsle men på senare år med ökad efterfrågan har det varit vanligt att erbjuda HVO100 i stället.

Efter att vi under decennier haft en relativt stabil efterfrågan på bränslen ses en minskning som resultat av elektrifieringen, en minskning som vi hittills bara sett början på. Den minskade efterfrågan kommer leda till nedläggning av bränslestationer i takt med att dessa inte längre blir lönsamma. Utöver det innebär det också att volymerna per station minskar och därmed kan fler stationer komma att ligga under den gräns som krävs för förnybart drivmedel enligt pumplagen. Elektrifieringen kan på så sätt leda till ett minskat utbud av stationer där HVO100 erbjuds

Länk: [Läs mer här](#)



LOKALA TRAFIKFÖRESKRIFTER

Lokala trafikföreskrifter och miljözoner har hittills framför allt haft inverkan på tunga transporter i storstäderna. Lokala trafikföreskrifter kan exempelvis styra vilka tider som tunga transporter får ske i stadskärnan. Undantag kan då ges till tysta och eldrivna transporter.

Utöver att det innebär att färre transporter behöver ske i stadskärnan dagtid när människor rör sig där blir det också ett incitament för att gå över till el-lastbil.

Införande av miljözonklass 3 utgör ytterligare incitament genom att endast tillåta elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon inom zonen. Även om detta sker främst i större städer finns en viss påverkan av reglerna på marknaden för elfordon.

Länk: [Läs mer här](#)



KRAV PÅ LADDINFRA I PBL

Vid nybyggnation och ombyggnad

- För bostäder med **fler än 10** parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten gäller:
 - Förberedelser med tomrör 100 procent
- **För lokalbyggnader** med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på dess tomt gäller:
 - Minst en färdig laddningspunkt
 - Förberedelser med kablar 20 procent

Nuvarande krav för befintlig byggnation

- Uppvärmda byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha minst en laddningspunkt för elfordon. Gäller från den 1 januari 2025.
- För ouppvärmda byggnader och för bostadshus ställs inga retroaktiva krav. Detsamma gäller byggnader avsedda för totalförsvaret.

En skärpning av regelverket är på gång, med bland annat nya retroaktiva krav från 1 januari 2027

Länk: [Läs mer här](#)

Förslag på skärpning av kraven på laddinfrastruktur

Vid nybyggnation och ombyggnad

- **För bostäder** med **fler än tre** parkeringsplatser i byggnaden eller på dess tomt gäller
 - Förberedelser med tomrör 50 procent
 - Förberedelser med kablar 50 procent
 - Minst en färdig laddningspunkt
- **För lokalbyggnader** med fler än fem parkeringsplatser i byggnaden eller på dess tomt gäller:
 - Färdiga laddningspunkter 20 procent
 - Förberedelser med kablar 30 procent
 - Förberedelser med tomrör 50 procent
- **För kontor** med fler än fem parkeringsplatser i byggnadens eller på dess tomt gäller:
 - Färdiga laddningspunkter 50 procent
 - Förberedelser med enbart kablar 0 procent
 - Förberedelser med tomrör 50 procent

Skärpta retroaktiva krav för befintlig byggnation

- För lokalbyggnader med fler än 20 parkeringsplatser ska det den 1 januari 2027 finnas minst en laddningspunkt per var tionde parkeringsplats, dvs. 10 procent.
- Alternativt ska det finnas tomrör eller liknande till minst varannan parkeringsplats, dvs. 50 procent.
- **Ännu oklart** om kravet gäller parkeringar på tomten eller enbart i byggnaden.

Länk [Läs mer här](#)