

POSITIONSPAPPER 2026-06-02

Teknikföretagens klimatposition

Sammanfattning

Teknikföretagen vill ha en ambitiös klimatpolitik på EU och nationell nivå i linje med målet om klimatneutralitet 2050 och därefter. Rätt utformad kommer klimatpolitiken stärka svensk konkurrenskraft, bidra till ett mer motståndskraftigt samhälle och minska miljöpåverkan. För att lyckas krävs styrmedel som skapar tillit, är långsiktiga och ger marknaden tydliga signaler om att investera i omställningen.

Klimatpolitiken behöver kompletteras med möjliggörande politik inom områden som energi, infrastruktur, utbildning och kompetens, forskning och innovation (Fol) samt kapitalförsörjning, inklusive riskdelningsinstrument. Idag finns ett stort behov av en långsiktig energipolitik som ger förutsägbarhet och tillgång till tillräckligt mycket fossilfri el för industrins och transportsektorns elektrifiering. För stora delar av industrin är storskalig, stabil elproduktion och nät avgörande – annars uteblir investeringarna.

Kraftslag måste ses som komplement, inte som alternativ till varandra, och kombineras på ett sätt som ger ett robust system med lägsta total kostnad för hela elsystemet. Det är i grunden ett systemperspektiv som måste genomsyra hela klimat och energipolitiken.

Teknikföretagen vill se att klimatpolitiken vidareutvecklas på följande sätt:

EU ETS1 – Emission Trading System för energisektorn, basindustrin, flyget och sjöfarten

- Teknikföretagen anser att EU ETS är ett kostnadseffektivt, flexibelt, teknikneutralt styrmedel för att minska klimatpåverkande utsläpp. Vi anser att ETS ska fortsätta utgöra det centrala styrmedlet för att ge incitament till klimatomställningen.
- Vi vill motverka förändringar inom ETS1 som leder till fler utsläppsrätter på marknaden, som sänker priset och gör det mer osäkert. Exempelvis genom förändringar av marknadsstabilitetsreserven (MSR), gratis tilldelning av utsläppsrätter och möjligheter att använda internationella krediter.
- Vi anser att det är lämpligt att utvidga systemet med permanenta negativa utsläpp genom koldioxidinfångning för att underlätta för sektorer som har så kallade “hard to abate emissions”.
- Vi anser det nödvändigt att intäkterna från ETS återförs till de som går före i klimatomställningen, både inom industrin, transportsektorn och till hushåll för att skapa mer acceptans för ambitionsnivån i klimatpolitiken.

CBAM – Carbon Border Adjustment Mechanism (koldioxidtullar)

- Teknikföretagen är positiva till CBAM som klimatstyrmedel och anser att det behövs för att begränsa koldioxidläckage till länder utanför EU.
- Rapporteringsbördan är alltför kostsam och bör begränsas genom att ändra de-minimis regeln och lägga till ytterligare en miniminivå på 1 ton/inköpare per rapporteringsperiod. Detta skulle undanta fler aktörer utan att nämnvärt minska miljöintegriteten.
- Vi vill se en bredare användning av standardvärden och schabloner utan att straffas genom att kostnaden höjs.

KONTAKT

Miriam Münnich Vass

Näringspolitisk expert inom klimat och energi
miriam.munnich@teknikforetagen.se

- Vi vill utöka omfattningen av CBAM till en rad färdiga produkter för att motverka koldioxidläckage och undvika kringgående av lagstiftningen samt utöka möjligheten att få del av den temporära fondlösningen som kan underlätta på exportmarknaden. Detta är motiverat i det läge Europa befinner sig nu, geopolitiskt och konkurrensmässigt. Ett separat positionspapper finns om CBAM-utvidgningen.

EU ETS2 – Emission Trading System för bränsle i transporter, byggnader samt jord- och skogsbruk

- Teknikföretagen vill att ETS2 implementeras så snart som möjligt som ett komplement till CO₂-krav på fordon och andra styrmedel.
- Nuvarande pristak leder till att det krävs kompletterande styrning för att nå ESR-målet i Sverige och övriga medlemsländer. Framöver bör därför pristaket tas bort för att ge incitament till omställningen av framförallt transportsektorn.
- Vi anser att utsatta hushåll och företag som drabbas av höjda drivmedelspriser bör kompenseras genom återföring av intäkter från ETS2 och att intäkterna också ska återinvesteras i laddinfrastruktur, fordonsflottans förnyelse och stöd till tidig teknikuppskalning.
- Vi anser att EU behöver ha kvar ESR mål efter 2030 för att ge en tydlig och långsiktig investeringssignal i hela EU.

IAA - Industrial Accelerator Act

- Teknikföretagen anser att delar av IAA skulle kunna komplettera ETS och CBAM, genom förslagen om lågt koldioxidavtryck och ursprungskrav i upphandlingar och stödsystem. Framförallt skulle upphandlingskrav inom vissa sektorer såsom fordon och nettonoll teknologier kunna skapa efterfrågan på Europeiska produkter med lågt koldioxidavtryck. Dock behöver lagstiftningsförslagen utvecklas på flera områden för att kunna bidra till ökad konkurrenskraft för de ingående sektorerna under de kommande förhandlingarna. Ett detaljerat positionspapper om IAA finns i separat dokument.

Transportsektorns omställning och svensk klimatpolitik

- Teknikföretagen vill se en långsiktig, förutsägbar klimatpolitik i Sverige och EU. I Sverige behöver vi få styrmedel på plats för att möta uppsatta mål. Svenska politiker måste också agera för att EU:s klimatmål och tillhörande styrmedel ligger fast.
- Vi vill att den totala kostnaden för att äga ett elektrifierat tungt fordon kommer ner på en nivå i paritet med totalkostnaden för dieselfordon. De viktigaste styrmedlen för att jämna ut kostnaderna och nå målen är att bibehålla EU:s CO₂-krav, göra EU ETS2 så ambitiöst som möjligt, införa Eurovingette, avståndsbaserade och CO₂-differentierade vägtullar, tidigare än planerat samt införa nationella styrmedel såsom höjd bränsleskatt, sänkt skatt på laddel och styrmedel som driver på efterfrågan på elektrifierade tunga fordon.
- Vi vill behålla CO₂-kraven på lätta fordon som redan beslutats för att bibehålla långsiktigheten i styrningen samt utveckla övrig styrning som träffar lätta fordon på ett harmoniserat sätt inom EU för att bibehålla svensk konkurrenskraft.
- Vi vill att laddinfrastrukturen byggs ut – både laddpunkter och elnätscapacitet, att industrin och transportsektorn får bättre tillgång till konkurrenskraftig el samt får fungerande värdekedjor för batterier. Här krävs riktade styrmedel och incitament för att hantera kostnader och investeringsrisker.
- För klimatomställningen i stort behövs riskdelningsinstrument, såsom kreditgarantier och contracts for difference (CfD).

Teknikföretagen vill bevara EU ETS1 så intakt som möjligt

EU:s ETS1 är ett centralt, kostnadseffektivt och marknadsbaserat styrmedel för att minska de klimatpåverkande utsläppen. Systemet bör värnas och stärkas för dess viktiga prissignal till marknaden. ETS1 är tillsammans med ETS2 det viktigaste verktyget för att driva på investeringar i klimatomställningen, elektrifieringen, innovation och bidra till långsiktig europeisk konkurrenskraft.

En central styrka i ETS1 är att systemet är teknikneutralt och flexibelt över tid. Flexibiliteten innebär att företag själva kan avgöra vilka tekniska lösningar och affärsmodeller som är mest ändamålsenliga för att minska utsläppen. Ett välfungerande ETS driver därmed företag till att kontinuerligt minska utsläppen där det är mest kostnadseffektivt. Detta främjar innovation som möjliggör snabb teknikutveckling och minskar risken för inlåsning i specifika lösningar.

Eftersom ETS1 sätter ett gemensamt pris på koldioxid och ger tydliga, långsiktiga och förutsägbara prissignaler till marknaden är det ett avgörande styrmedel för att ge incitament till investeringar i utsläppsnål och fossilfri teknik inklusive utbyggnaden av fossilfri energi, framförallt fossilfri el. Det senare är också centralt för Europas konkurrenskraft och resiliens. Dessutom inbringar ETS1 mycket pengar till den offentliga sektorn genom auktionering av utsläppsrätter. Dessa summor används bäst genom att återföra dem till de som går före i omställningen för ökad acceptans. Utan ETS1 skulle stora summor pengar istället gå till utländska fossilbränsle-producenter.

Teknikföretagens medlemmar omfattas generellt inte av EU ETS1, men systemet påverkar deras konkurrensvillkor, relationer till underleverantörer och kunder samt investeringsförutsättningar. Ett starkt ETS bidrar till att skapa efterfrågan på ny teknik, klimatsmarta lösningar och industrinära innovationer – områden där många teknikföretag är verksamma. Därmed är ETS1 ett indirekt men betydelsefullt styrmedel även för teknikindustrin.

Teknikföretagens medlemmar anser att ETS1 även framöver ska vara ett centralt klimatpolitiskt styrmedel inom EU. Systemet måste utformas så att det upprätthåller en tillräckligt stark och trovärdig koldioxidprissignal för att driva investeringar i klimatomställning och stärka EU:s industriella konkurrenskraft globalt. Eftersom vi vill upprätthålla ETS1:s funktion och stärka prissignalen vill vi se följande:

- Inga förändringar av MSR som leder till fler utsläppsrätter på marknaden.
- Färre antal utsläppsrätter som delas ut gratis,
- Inga internationella krediter inom ETS nuvarande målsättning.
- Ingen inkludering av carbon removals på ett sätt som stör funktionen och den viktiga prissignalen.
- Inga åtgärder som minskar systemets stringens eller skapar osäkerhet kring framtida ambitionsnivåer såsom tillfälliga undantag eller politiska ingrepp som gör priset mer osäkert.

Vi har förståelse för att den linjära reduktionsfaktorn (LRF) kan behöva justeras nedåt för en mer rättvis och utdragen utfasning av utsläpp mellan olika sektorer, framförallt då ETS2 har en annan reduktionsbana. När förändringar behöver ske bör det göras med god framförhållning och försiktighet.

En urvattning av ETS1 riskerar att försvaga investeringssignalerna, bromsa klimatomställningen och försämra Europas långsiktiga konkurrenskraft. Dessutom premieras eftersläppare framför innovatörer om man drar ner på policyambitionerna, något som inte är bra för europeisk ekonomi och välfärd i längden.

CBAM behöver utvidgas och förenklas

Teknikföretagen är positiva till CBAM som är ett viktigt komplement till EU ETS när utfasningen av gratis utsläppsrätter sker. CBAM motverkar koldioxidläckage och utflyttning av viktig europeisk industri till länder utanför EU och skapar mer likvärdiga konkurrensvillkor för europeisk industri på den europeiska marknaden. Dock skapas inte likvärdiga konkurrensvillkor på den internationella marknaden där exporterande europeiska företag konkurrerar med andra internationella bolag som inte möts av någon form av koldioxidprissättning.

Teknikföretagen ser ett tydligt behov av förbättringar när det gäller träffsäkerheten och den administrativa bördan för CBAM. Vi har länge efterfrågat någon slags exportmekanism som skapar en jämn spelplan för alla som säljer produkter på den internationella marknaden. Vidare vill vi se att den administrativa bördan sänks, särskilt kopplat till de stora kraven på rapportering och verifiering av utsläppsdata i tredjeländer. Dagens regelverk innebär betydande komplexitet, osäkerhet och kostnader för företag, inte minst i globala värdekedjor där tillgången till tillförlitliga data ofta är begränsad eller icke-existerande pga nationella rutiner och regelverk i dessa länder. Den ökade administrativa bördan riskerar att driva upp företagets kostnader, ta resurser i anspråk som i stället borde användas för innovation, teknikutveckling och klimatinvesteringar, samt försvaga CBAM:s acceptans och effektivitet.

Teknikföretagen anser därför att CBAM bör vidareutvecklas med ett tydligare fokus på förenkling, standardisering och proportionerliga krav, utan att den klimatpolitiska integriteten eller kopplingen till ETS urholkas. Ett mer administrativt effektivt CBAM stärker både klimatomställningen och Europas industriella konkurrenskraft.

Konkret innebär detta att åtminstone följande behöver göras:

- Ändra de-minimis regeln genom att lägga till ytterligare en miniminivå på 1 ton/inköpare per rapporteringsperiod, vilket skulle undanta fler aktörer från att behöva rapportera utan att nämnvärt minska miljöintegriteten.
- Bredare användning av standardvärden och schabloner utan att straffas för det genom att kostnaden höjs.
- Tydligare ansvarsfördelning mellan importör, producent och myndigheter.

Teknikföretagen har en separat detaljerad position när det gäller EU Kommissionens förslag kring utvidgningen av CBAM till nedströms produkter och den temporära fondmekanismen för utsläppsminskning i energiintensiv industri.

EU ETS2 bör komma på plats snarast möjligt

Teknikföretagen har under lång tid varit tydlig med att koldioxidprissättning är ett effektivt och nödvändigt styrmedel för transportsektorns omställning. I linje med detta är Teknikföretagen positiv till ETS2, som sätter ett pris på fossila drivmedel som framförallt används i vägtransporter men även mindre industrier, jordbruk och skogsbruk. ETS2 stärker också affären i att satsa på elektrifiering, vätgas och biobaserade lösningar.

ETS2 är ett komplement till EU:s CO₂ standarder för fordon och ett sätt att påverka efterfrågan på transportlösningar, inte bara fordonsteknik. För att ETS ska få en god positiv effekt bör det framöver inte finnas ett tak på vad priset för en utsläppsrätt får bli. Dessutom behöver ETS2 kompletteras med utbyggnad av laddinfrastruktur och elnätskapacitet samt styrmedel som kan motivera potentiella köpare av elfordon att göra det. Annars riskerar ökade drivmedelskostnader att slå mot framförallt hushåll på landsbygden och åkerier utan reella omställningsmöjligheter.

ETS2 bidrar till det svenska transportsektormålet till 2030 samt den svenska andelen av EU:s ESR mål. Dock räcker ETS2 inte för att Sverige ska kunna nå dessa mål eftersom det finns en begränsning i hur högt priset får gå på utsläppsrätterna. Detta i sin tur leder till för svaga incitament att ställa om. Ytterligare styrning krävs därför omgående för att klara målpuffyllelsen i Sverige till 2030.

ETS2 förbättrar TCO (Total Cost of Ownership) för nollutsläppslastbilar, men räcker inte ensamt för att justera skillnaden i TCO mellan fossildrivna och elektrifierade fordon. Idag är elektrifierade tunga fordon ca 2-3 gånger dyrare att köpa in än konventionella fordon med förbränningsmotor och även om driftskostnaden är lägre krävs ambitiösare styrning för att göra tunga elektrifierade fordon attraktiva att köpa/leasa.

Intäkterna från ETS2 måste återinvesteras i omställningen och användas till infrastruktur, fordonsflottans förnyelse och stöd till tidig teknikuppskalning. Dessutom måste utsatta hushåll och företag som drabbas av höjda drivmedelspriser bli kompenserade genom återföring av intäkter från ETS2.

ESR behöver finnas kvar bortom 2030

Teknikföretagen anser att fortsatta ESR mål även efter 2030 är viktiga för att ge en tydlig och långsiktig investeringssignal i hela EU. Utan ESR sektorn och nationella ESR mål riskerar utvecklingen i dessa sektorer fram till 2040 att i huvudsak styras av ETS2 och EU:s långsiktiga klimatmål för 2050. Eftersom ETS2 har ett relativt lågt satt pristak och 2050 målet ligger långt fram i tiden innebär detta svagare och mindre förutsägbara drivkrafter för omställning än om ett tydligt ESR mål även sattes för 2040.

ETS1 och ETS2 är i grunden kostnadseffektiva och flexibla styrmedel som industrin vill ha samtidigt som utsläppshandel kan vara samhällsekonomiskt effektivt. Dock bedöms dessa styrmedel inte ensamma vara tillräckliga för att nå EU:s 2040 mål om 90 procent utsläppsminskning och därför behövs kompletterande styrning som inte nödvändigtvis är lika kostnadseffektiv för samhället.

IAA kan bli hjälpsamt i en övergångsperiod för att bygga upp clean-techmarknader

Teknikföretagen ställer sig positiva till ambitionen i IAA men inte till alla medlen. Väl utformat – i delarna som rör krav på lågt koldioxidavtryck och europeiskt ursprung i offentlig upphandling och stödsystem – skulle IAA kunna fungera som ett efterfrågedrivande komplement till EU ETS och CBAM där IAA skulle kunna bidra till att skala upp investeringar och påskynda kommersialiseringen av ny teknik. Detta styrmedel skulle då komplettera ETS viktiga prissignal, som behövs för att EU ska ta sig bort från fossila bränslen och utsläpp, medan CBAM skulle skydda från snedvriden konkurrens från tredje land.

Teknikföretagen anser dock att IAA:s centrala fokus på att skapa så kallade ”lead markets” genom krav på lågt koldioxidavtryck och/eller europeisk preferens i offentlig upphandling och vissa stödprogram riskerar att bli administrativt tungt och dyrt.

För svenska företag, som ofta ligger långt framme i energieffektivitet, elektrifiering och fossilfri produktion kan krav på CO₂-prestanda ge ett konkurrensmässigt försteg och ökad efterfrågan på avancerade industriprodukter och systemlösningar.

”Made in EU” är svårt att få till i praktiken då svenska företag är starkt beroende av globala värdekedjor. Ett krav på EU-ursprung driver upp rapporteringskraven, kostnaderna och är svårt att definiera samt upplevs protektionistiskt.

En annan del av IAA fokuserar på att snabba upp tillståndsprocesser genom digitala ”one stop shops”, snabbare prövningar och industriella acceleratorområden. Det skulle kunna förbättra investeringsklimatet även i Sverige, där tillståndsfrågor ofta lyfts som ett hinder för industriell expansion och klimatinvesteringar. Dock arbetar Sverige redan med förslag på hur tillståndsprocesser ska kunna skyndas på och effektiviseras.

IAA innebär ett tydligare skifte mot aktiv industripolitik, där offentliga aktörer styr efterfrågan och investeringar i utvalda sektorer. Ur svenskt perspektiv finns en oro för att politiskt utpekade lösningar tränger undan teknikneutralitet, och resurser styrs mot vissa tekniker eller aktörer snarare än de mest effektiva innovationerna.

Svensk industri påverkas redan av ett omfattande regelverk (ETS, CBAM, NZIA, CRMA m.fl.). Om IAA inte samordnas väl riskerar den att öka regelkomplexiteten, skapa överlappande krav, och försämra förutsägbarheten för långsiktiga investeringar.

Ett positionspaper om IAA finns separat.

Bibehåll CO₂-kraven och implementera automotive package

Teknikföretagens medlemmar inom fordonsindustrin har ställt om för att producera fordon med låga klimatavtryck, framförallt elektrifierade fordon. Dessa fordon är idag dyrare än konventionella dieseldrivna fordon, framförallt när det gäller tunga fordon. Den så kallade TCO (Total Cost of Ownership) för elektrifierade tunga fordon är för närvarande högre i flera användningsfall än för motsvarande diesellastbilar och detta behöver ändras med hjälp av styrmedel och andra åtgärder. De viktigaste styrmedlen för att jämna ut kostnaderna och därmed göra elektrifierade fordon mer attraktiva att köpa är EU:s CO₂-krav, EU ETS2, Eurovingette och en rad nationella styrmedel.

För lätta fordon vill man från sektorns sida att CO₂-kraven som beslutats ligger fast för att bibehålla långsiktigheten i styrningen.

För att lyckas med elektrifieringen av transportsektorn finns också ett stort behov av att bygga ut laddinfrastrukturen, snabba på elnätsanslutningar och få tillgång till el till konkurrenskraftiga priser samt få till fungerande värdekedjor för batterier.

Det behövs starkare ekonomiska incitament genom nationell utsläppshandel eller koldioxidskatt, lägre skatt på laddel och krav i offentlig upphandling på fordon med lågt CO₂-utsläpp samt transporttjänster. Det behövas också fördelningsspolitik som gör att omställningen får bred acceptans i samhället och därmed faktisk genomslagskraft.

Det finns behov av en gemensam och konsekvent implementering av Eurovignette direktivet (både avstånds och CO₂-differentierat) och AFIR i hela EU är avgörande för att skapa snabbare utrullning av elektrifierade fordon. En harmoniserad tillämpning minskar fragmentering, ökar förutsägbarheten för investeringar och säkerställer att samtliga medlemsstater faktiskt inför regelverken.

AFIR behöver tillämpas med större flexibilitet för att undvika att investeringar i ladd och tankinfrastruktur hamnar på fel platser. En mer behovs- och användarstyrd utbyggnad är nödvändig för att säkerställa effektiv resursanvändning och öka acceptansen hos medlemsstaterna. Dessutom behöver hänsyn tas till andra behov av platser för elektrifiering av turistbussar. En implementering av MCS (Megawatt Charging System) för tunga fordon kommer att möjliggöra effektiv laddning inom de lagstadgade kör- och vilotiderna.

Att bygga en konkurrenskraftig europeisk batterivärdekedja är ett långsiktigt åtagande. Det kan ta upp till 10 år innan en battericellsfabrik når full produktion och ytterligare tid innan värdekedjan är fullt utbyggd. Samtidigt finns en risk att europeiska batterier blir dyrare än kinesiska, vilket kräver riktade styrmedel och kommersiella incitament för att hantera kostnader och investeringsrisker.

För att lyckas krävs väl utformade styrmedel som gynnar europeisk produktion, exempelvis genom differentierade skatter, riktat stöd till batterivärdekedjan och efterfrågestimulerande åtgärder, samt ett regelverk som omfattar rätt produkter och nivåer.

Teknikföretagen vill behålla ambitionen i svensk och europeisk klimatpolitik

För Teknikföretagen är en långsiktig och konsekvent svensk klimatpolitik avgörande för konkurrenskraft, investeringar och teknologiskt ledarskap. Svenska teknikföretag har gjort omfattande investeringar i elektrifiering, energieffektivisering och fossilfri produktion. Dessa investeringar bygger på stabila spelregler och förutsägbar politik. När inriktning och ambitionsnivå ifrågasätts ökar den politiska risken – vilket direkt påverkar viljan att investera i Sverige.

Att hålla fast vid klimatpolitiken är också en tydlig signal till omvärlden: Sverige vill fortsatt ligga i framkant i klimatomställningen och vara en attraktiv plats för utveckling, test och kommersialisering av ny teknik. Ett tydligt ledarskap stärker Sveriges röst i EU och internationellt, och bidrar till att forma marknader snarare än att anpassa sig till andras regelverk.

En stark hemmamarknad är avgörande för teknikutveckling och kan fungera som ett skyltfönster för svenska teknislösningar. Ambitiösa och väl utformade styrmedel skapar efterfrågan på klimatsmarta lösningar och ger svenska företag möjlighet att skala upp innovationer, bygga referenser och ta ledande positioner globalt. Klimatpolitiken är därmed inte ett hinder för tillväxt – utan en central del av Sveriges industriella styrka och framtida konkurrenskraft.

Inom svensk klimatpolitik vill vi se:

- Snabb implementering av styrmedel som leder till satta klimatmål till 2030 och därefter. En stor andel av Sveriges utsläpp kommer från transportsektorn och därför behövs mer styrning i form av t.ex. koldioxidskatt på bränslen, reduktionsplikt så länge vi har fossildrivna fordon kvar på marknaden eller en CO₂-differentierad avståndsbaserad vägtull.
- Styrmedel som driver på efterfrågan på elektrifierade fordon då koldioxidprissättningen inte är en tillräcklig drivkraft för fordonsköpare att gå över till elektrifierat. Detta beror på att politiken har svårt att fullt ut internalisera de externa kostnaderna av användningen av fossila bränslen i priset (koldioxidskatten är för låg på fossila bränslen för att driva omställningen).
- Bygg ut laddinfrastrukturen och säkra eltillgången till en konkurrenskraftig totalkostnad samt sänk skatten på laddel.
- Inför riskdelningsinstrument, framförallt återimplementera kreditgarantier för omställningen av samhället inklusive att få ner utsläppen i de så kallade "hard to abate" sektorerna (basindustrin).
- Använd fördelningspolitiken snarare än klimatpolitiken för att få samhället med sig i omställningen som sker dagligen och som behöver fortsätta ske i en högre takt för att stärka Sverige, svensk konkurrenskraft, jobb och tillväxt.
- Satsa på möjliggörande politik i form av infrastruktur (el, digital, vägar- och järnvägar, mm), utbildning och kompetensutveckling samt Fol.

ANNEX 1: BAKGRUNDSINFORMATION

Sammanfattning av EU:s klimatpolitik fram till 2050

EU:s klimatpolitik syftar till att ställa om ekonomin i linje med Parisavtalet genom ett långsiktigt mål om klimatneutralitet och ett sammanhållet regelverk för att minska utsläppen i alla sektorer. Politiken bygger på en kombination av bindande mål, prissättning av utsläpp (utsläppshandel), nationella åtaganden, sektorregler, standarder och finansiering för omställning.

Den europeiska gröna given (European Green Deal) lanserades 2019 som EU:s övergripande tillväxt- och omställningsstrategi för att modernisera ekonomin och minska utsläppen samtidigt som konkurrenskraft och resurseffektivitet stärks. Den omfattar åtgärder inom energi, industri, transporter, byggnader, jordbruk och biologisk mångfald samt finansiering (bl.a. omställningsstöd).

Klimatlagen är den del av Gröna given som juridiskt förankrar klimatmålet till 2050 och delmålen till 2030 och 2040. EU:s klimatlag gör målet om klimatneutralitet i EU senast 2050 rättsligt bindande och anger att EU därefter ska sträva mot nettonegativa utsläpp. Den omfattar också EU:s delmål om minst 55 procent lägre nettoutsläpp till 2030 jämfört med 1990 ("Fit for 55"-målet) och delmålet om 90 procent lägre nettoutsläpp till 2040 jämfört med 1990. Lagen stärker styrningen genom krav på planering, uppföljning och vetenskaplig rådgivning på EU-nivå samt att politiken ska vara förenlig med den långsiktiga färdplanen mot 2050.

Fit for 55 är ett omfattande lagstiftningspaket från 2021 som anpassar och skärper EU:s regelverk så att 2030-målet i klimatlagen kan nås. Paketet omfattar bl.a. reformer av EU ETS (utsläppshandel) och utvidgning till fler sektorer, skärpta krav i ansvarsfördelningsförordningen (ESR) för utsläpp utanför ETS, uppdaterade regler för markanvändning och skog (LULUCF), samt åtgärder för energi och transporter såsom högre mål för förnybar energi och energieffektivisering, infrastruktur för alternativa bränslen och sektorsregler för flyg och sjöfart. Där ingår även CBAM (koldioxidtull) för att motverka koldioxidläckage när klimatambitionen höjs inom EU.

Nyligen antogs ett nytt delmål till 2040 vilket gör att hela styrmedelspaketet Fit for 55 måste uppdateras för att nå 90 procent utsläppsminskning. Denna revidering har precis påbörjats och först ska ETS revideras. Ett revideringsförslag från Kommissionen väntas i juli 2026. Därefter följer övriga lagstiftningsdelar såsom ESR, EED, RED, mm.

Fakta om EU ETS1 - EU:s utsläppshandel för basindustrin, energisektorn, flyget och sjöfarten

EU ETS1 (EU Emissions Trading System) är EU:s centrala klimatpolitiska styrmedel för el- och värmeproduktion, energiintensiv industri, flyg (intra-EEA) och sjöfart. Systemet omfattar cirka 40 % av EU:s totala utsläpp. Det bygger på ett cap-and-trade-system med ett årligt utsläppstak (cap) som sätts på EU-nivå och minskar varje år genom en linjär reduktionsfaktor (LRF). Företag måste årligen lämna in utsläppsrätter motsvarande

sina verifierade utsläpp och utsläppsrätter kan handlas med andra. En del utsläppsrätter auktioneras, andra delas fortsatt ut gratis till industrin för att hantera koldioxidläckage. Den så kallade Market Stability Reserve (MSR) justerar utbudet av utsläppsrätter för att motverka överskott och kraftiga prisfluktuationer. ETS1 är hörnstenen i EU:s klimatpolitik och har bidragit till att utsläppen i systemet minskat med omkring 50 % sedan 2005.

Efter antagandet av EU:s 2040-klimatmål ska ETS1 genomgå en obligatorisk översyn, med lagförslag väntade under juli 2026. Det som framförallt ska revideras är:

1. Den övergripande arkitekturen efter 2030/2040 dvs hur ETS1 ska fungera i ett läge där utsläppstaket närmar sig noll runt 2040.
2. Market Stability Reserve (MSR). MSR ska utvärderas och eventuellt omkalibreras för ett läge med strukturell knapphet snarare än överskott.
3. Fri tilldelning och kopplingen till CBAM. Fri tilldelning till CBAM-sektorer fasas ut 2026–2034 och ska utvärderas. Revideringen ska bedöma om CBAM ger tillräckligt skydd mot koldioxidläckage, om utfasningen av fri tilldelning behöver justeras och hur ETS-benchmark bör utvecklas.
4. Omfattning och nya element där Kommissionen ska analysera eventuell utvidgning av ETS1 till fler sektorer eller växthusgaser, rollen för koldioxidupptag (carbon removals) och hur dessa kan (eller inte kan) integreras i ETS, hantering av CCU/CCS och icke-permanenta lagringslösningar.
5. Användning av ETS-intäkter. Översyn av hur auktioneringsintäkter används på EU- och nationell nivå. Koppling till Innovation Fund, Modernisation Fund och industripolitik blir en central fråga.

Fakta om CBAM – Carbon Border Adjustment Mechanism (EU:s gränsjusteringsmekanism eller klimattull)

CBAM är EU:s klimattull för koldioxid, vars syfte är att motverka koldioxidläckage och säkerställa att importerade koldioxidintensiva varor möter en motsvarande klimatkostnad som varor producerade inom EU. Mekanismen omfattar i dagsläget järn och stål, aluminium, cement, gödselmedel, elektricitet och vätgas. Efter en övergångsperiod 2023–2025 träder CBAM in i sin definitiva fas från 2026, då importörer ska köpa och annullera CBAM-certifikat baserat på de inbäddade utsläppen i varorna.

CBAM är direkt kopplat till EU ETS1 och fungerar som ett komplement till utsläppshandelssystemet. Priset på CBAM-certifikat speglar priset på utsläppsrätter inom ETS1, vilket innebär att importerade varor i praktiken belastas med samma koldioxidkostnad som EU-producerade varor. Samtidigt införs CBAM parallellt med den gradvisa utfasningen av fri tilldelning inom ETS1 för de sektorer som omfattas av mekanismen. Syftet är att bevara ETS1:s prissignal, minska risken för koldioxidläckage och skapa likvärdiga konkurrensvillkor.

Mot bakgrund av erfarenheterna från övergångsperioden har EU-kommissionen föreslagit och delvis fått antagna ändringar i CBAM-regelverket, främst inom ramen för det så kallade Omnibus-paketet. De viktigaste förändringarna syftar till administrativ förenkling utan att urholka den klimatpolitiska effekten. Bland annat införs en ny massbaserad de-minimis-tröskel på 50 ton per år och importör, vilket undantar majoriteten av små importörer men fortsatt täcker nästan alla inbäddade utsläpp. Tidsfrister för deklARATIONER har förlängts, standardvärden för utsläppsberäkningar har införts och försäljningen av CBAM-certifikat har senarelagts något i uppstartsfasen. I slutet av 2025 föreslog kommissionen två huvudsakliga ytterligare åtgärder: 1) möjliggöra en framtida utvidgning av CBAM till vissa nedströmsprodukter, 2) implementera en temporär decarbonisation fond som är ett tidsbegränsat, riktat stöd till energiintensiva industrier som fortsatt riskerar koldioxidläckage när fri tilldelning inom EU ETS1 fasas ut parallellt med införandet av CBAM.

Fakta om ETS2 – utsläppshandel för transporter, byggnader, mindre industri och jordbruk

EU ETS2 är ett relativt nytt utsläppshandelssystem för bränslen inom byggnader (uppvärmning av bostäder och lokaler), vägtransporter (bensin och diesel) och mindre industrier, antaget som en del av Fit for 55-paketet. Syftet är att sätta ett koldioxidpris även på utsläpp som i dag ligger utanför ETS1, och därigenom minska utsläppen på ett kostnadseffektivt och teknikneutralt sätt. Systemet är tänkt att skapa tydliga prissignaler som styr investeringar mot energieffektivisering, elektrifiering och fossilfria alternativ.

ETS2 kommer att träda i kraft 2028 och det finns en mekanism som reglerar priset på utsläppsrätterna så att kostnaderna inte kan skena iväg. Intäkterna används delvis till den så kallade Social Climate Fund, som ska stödja hushåll och småföretag som påverkas av högre energikostnader.

Sverige har valt att utvidga ETS2 till flera ytterligare sektorer, däribland: jordbruk, skogsbruk, järnväg, fiskefartyg, hamnar och flygplatser samt fritidsbåtar. Det är bränsleanvändningen som omfattas och precis som i övriga ETS2 är det uppströmsaktörer (bränsleleverantörer/importörer) som är reglerade och skyldiga att överlämna utsläppsrätter.

Fakta om ESR – Effort Sharing Regulation (EU:s ansvarsfördelningsförordning)

ESR är EU:s regelverk för bindande nationella utsläppsminskningar i sektorer utanför EU ETS, främst vägtransporter, byggnader, jordbruk, avfall och viss mindre industri. Regelverket omfattar cirka 60 % av EU:s totala utsläpp och fastställer årliga utsläppsbudgetar för varje medlemsstat under perioden 2021–2030.

ESR bidrar till EU:s klimatmål genom att säkerställa att alla medlemsstater tar ansvar för utsläppsminskningar i icke handlande sektorer, med differentierade mål baserade på BNP per capita och begränsade flexibiliteter mellan år, länder och i samspel med LULUCF. Den reviderade ESR förordningen innebär att utsläppen i dessa sektorer ska minska med 40 % till 2030 jämfört med 2005. Sveriges ESR-mål är en minskning med 50 % till 2030.

Efter 2030 finns inget beslut om att fortsätta med en ESR-sektor och ett ESR-mål på EU-nivå. EU bereder nu ett nytt klimatpolitiskt ramverk i linje med 2040 målet, där det ännu är oklart om och hur nationella ansvarsmål motsvarande ESR kommer att fortsätta. Flera av sektorerna i ESR kommer att ingå i ETS2.

Fakta om IAA – Industrial Acceleration Act

Industrial Accelerator Act (IAA) är ett lagförslag som presenterades av EU-kommissionen i mars 2026 inom ramen för Clean Industrial Deal. Syftet är att stärka Europas industriella konkurrenskraft, resiliens och klimatomställning genom att skapa starkare efterfrågan på lågutsläpps- och EU-baserad produktion i strategiska sektorer.

IAA är ett industripolitiskt komplement till EU:s klimatstyrmedel och ska bidra till att öka industrins andel av EU:s BNP till 20 % till 2035, minska strategiska beroenden och snabba på investeringar i ren teknik.

IAA bygger på tre huvudsakliga verktyg 1) Efterfrågedrivande åtgärder inklusive ett "Made in EU"- och/eller lågutsläppskriterier i offentlig upphandling och vissa stöd- och subventionsprogram. Det skapar så kallade lead markets för europeiskt producerade, klimatvänliga industriprodukter och omfattar strategiska sektorer såsom stål, cement,

aluminium, fordonsindustrin och nettonollteknik (t.ex. batterier, vind, sol, vätgas).

IAA sätter upp villkor för stora utländska direktinvesteringar (FDI) och inför krav på värdeskapande inom EU för större investeringar i strategiska sektorer, exempelvis genom tekniköverföring, lokalt innehåll och sysselsättning. Det syftar till att minska sårbarhet i kritiska värdekedjor och stärka europeisk industriell kapacitet.

IAA föreslår snabbare och enklare tillståndsprocesser genom krav på digitala "one-stop-shops" och snabbare tillståndsgivning för industriprojekt. Det ska underlätta storskalig etablering av industriell produktion inom EU.

Det finns en logisk koppling mellan IAA, ETS och CBAM, men IAA är inte ett uttalat klimatstyrmedel, utan bygger vidare och kompletterar EU ETS och CBAM genom att fokusera på efterfrågan, investeringar och industriell lokalisering inom EU.

Fakta om EU:s CO₂-krav och automotive package

EU:s Automotive Package presenterades av kommissionen 16 december 2025 och är ett samlat paket av lagstiftnings- och policyinitiativ för att stärka europeisk fordonsindustris konkurrenskraft samtidigt som klimatmålen ligger fast. Paketet kombinerar ökad flexibilitet i CO₂ krav, industripolitiskt stöd, förenklingar och åtgärder på efterfrågesidan.

De fyra huvuddelarna är: Revidering av CO₂ standarder för fordon, Battery Booster, Greening of Corporate Fleets, Automotive Omnibus (regelförenkling).

CO₂ standarder – Lätta fordon: personbilar och lätta lastbilar

Revidering av förordning (EU) 2019/631 där 2035 målet ändras från i praktiken 100 % nollutsläpp till 90 % minskning av avgasutsläpp jämfört med 2021 och där resterande 10 % får uppfyllas genom användning av e fuels och biofuels samt lågkolhaltigt stål tillverkat i EU. Detta innebär att PHEV, range extenders, mild hybrids och vissa ICE fordon inte per automatik utestängs efter 2035, förutsatt korrekt bokföring. För lätta lastbilar sänks 2030 målet från 50 % till 40 % CO₂ reduktion och det motiveras av långsammare elektrifieringstakt i segmentet.

Ytterligare delar är super credits för små, prisvärda elbilar som produceras i EU där en ny fordonskategori introduceras: "small affordable cars" (definition i kommande delegerade akter).

Battery Booster – industripolitik (alla fordon)

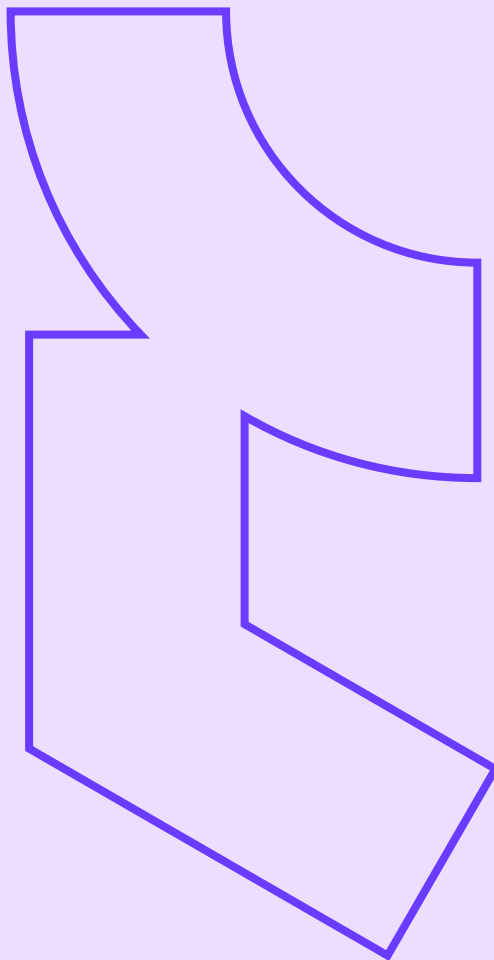
Här satsas €1,8 miljarder för att stärka en EU baserad batterivärdekedja varav €1,5 miljarder i räntefria lån till cellproduktion. Det syftar till att minska beroendet av tredjeland och sänka kostnader för europeiska fordonstillverkare, vilket är relevant för både lätta och tunga elfordon.

Greening of Corporate Fleets – efterfrågesidan

Detta innebär bindande nationella mål för andelen noll- och lågutsläppsfordon i företagsflottor samt leasing- och tjänstebilsmarknaden. Gäller i praktiken personbilar och vans. Motiveringen är att företagsbilar kör längre sträckor och har en snabbare omsättning till andrahandsmarknaden.

Automotive Omnibus – regelförenkling

Samlad förenklingsförordning som minskar administrativa krav och justerar äldre fordonslagstiftning. Den innehåller bl.a.: förenklad testning och rapportering samt uppdaterade och harmoniserade bil- och fordonsmärkningar, framförallt riktad till lätta fordon.



Teknikföretagens 4500 medlemsföretag står för en tredjedel av Sveriges export och över en miljon arbetstillfällen. Näringslivet står för cirka 74 procent av investeringarna i forskning och innovation i Sverige, och av dessa står våra medlemsföretag för hälften. Vår uppgift är att stärka våra medlemmars konkurrenskraft och driva den hållbara utvecklingen framåt. Tillsammans är vi en kraft att räkna med.

[teknikforetagen.se](https://www.teknikforetagen.se)