



Förordning om rena företagsfordon

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Dokumentbeteckning

COM(2025) 994

Celexnummer 52505PC0994

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om rena företagsfordon

Sammanfattning

Kommissionen presenterade den 16 december 2025 ett förslag på ny förordning om rena företagsfordon. Förslaget syftar till att påskynda upptaget av och en marknad för utsläppsfria person- och skåpbilar i företagsfordonsflottor och därmed bidra till att uppfylla EU:s mål för minskade koldioxidutsläpp till 2050. Förslaget ålägger medlemsstaterna att säkerställa att en angiven andel av nyregistrerade bilar och skåpbilar hos företag med mer än 250 anställda ska vara utsläppsfria och utsläppsnåla till 2030 respektive 2035. Målen har i förslaget differentierats mellan medlemsstaterna på grundval av deras ekonomiska kapacitet. Enligt förslaget är det upp till medlemsstaterna att själva besluta om åtgärder för att uppnå målen. Förslaget innehåller även bestämmelser om ekonomiska stöd som innebär att medlemsstaterna från den 1 januari 2028 dels enbart får erbjuda stöd till noll- eller lågutsläppsfordon, dels att sådana företagsfordon ska vara tillverkade i EU.

Regeringen delar kommissionens slutsats att marknadsetableringen av nollutsläppsfordon går för långsamt i delar av EU och att omställningen av EU:s transportsektor behöver påskyndas. Regeringen ser emellertid stora svårigheter med förslaget.

Regeringen konstaterar att det finns flera styrmedel och mål på EU-nivå som syftar till att minska EU:s utsläpp av växthusgaser, inklusive från vägtrafiken.

Regeringen ifrågasätter ytterligare bindande nationella mål om andelen nyregistrerade utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, då dessa riskerar att öka kostnaderna för att nå EU:s klimatmål och missgynna länder som har gått före i omställningen.

Det är en prioritering för regeringen att företagens regelbörda ska minska. Nya eller ändrade regler bör vara tydliga både för att de ska vara enkla för företagen att följa och för myndigheterna att tillämpa och följa upp. Överreglering och onödiga krav på företag bör undvikas i enlighet med regeringens förenklingsagenda.

Regeringen avser att verka för ett EU-regelverk som bidrar till industrins konkurrenskraft, samhällsekonomisk effektivitet, flexibilitet och teknikneutralitet. Regler bör vara träffsäkra och inte medföra onödiga administrativa bördor för företag och myndigheter. Utifrån ett offentligt-finansiellt perspektiv ska effekterna vara noga balanserade och hållbara även på sikt. Regeringen kan inte se att förslaget i dess nuvarande utformning sammantaget lever upp till dessa kriterier.

1. Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

Förslaget är en del av ett paket med förslag riktat till fordonsindustrin och presenteras i linje med de gemensamma riktlinjer som finns i den europeiska gröna given, strategin för hållbar och smart mobilitet samt konkurrenskompassen och EU:s mål om klimatneutralitet till 2050. Förslaget ska syfta till att påskynda omställningen och öka konkurrenskraften i fordonsbranschen, där en övergång till utsläppsfria vägtransporter är avgörande för EU:s övergripande mål för minskade växthusgasutsläpp och för EU:s fordonssektors globala konkurrenskraft.

Kommissionen framhåller att företagens fordonsflottor har stor potential vad gäller främjande av nollutsläppsfordon då deras andel i nya registreringar uppgår till cirka 60% av personbilar och cirka 90% vad gäller skåpvagnar. En högre andel sådana nya fordon kan bidra till att främja fordonsindustrins konkurrenskraft.

1.2 Förslagets innehåll

Det övergripande målet med initiativet är att minska koldioxidutsläppen från EU:s vägtransportsektor och samtidigt skydda den europeiska bilindustrins konkurrenskraft samt säkerställa en rättvis omställning.

Vidare avser förslaget genom krav på rena fordon i större företag stimulera både marknaden för nya noll- och lågutsläppsfordon och även för andrahandsmarknaden. Kommissionen menar att större företag efterfrågar i huvudsak nya fordon. De fordon som säljs vidare köps i huvudsak av mindre företag.

Förslaget innebär att nationella krav sätts upp för alla medlemsstater om att en viss andel av fordon i näringsverksamhet ska vara utsläppsfria eller utsläppssnåla till 2030 respektive 2035. Kraven omfattar nyregistreringar av utsläppsfria och utsläppssnåla lätta fordon och skåpbilar i företag med fler än 250 anställda. De fordon som omfattas är M1 och N1 i enlighet med förordningen (EU) 2018/858, dvs fordon med plats för max 8 passagerare och med en maxvikt på 3,5 ton. Företag med färre än 250 anställda är undantagna. Kommissionen har uppgivit att de senare avser att lägga ett motsvarande förslag för att främja marknaden för tunga noll- och lågutsläppsfordon.

Kraven är olika mellan medlemsstaterna och har enligt kommissionen beräknats baserat på ländernas ekonomiska kapacitet. Till exempel innebär förslaget att andelen nyregistrerade låg- och nollutsläppsfordon i Sverige ska uppgå till 90 procent 2030 (varav 58 procent ska vara nollutsläppsfordon) respektive 95 procent 2035. Sverige är en av de nio medlemsstater som får högst krav på att ställa om fordonsflottan utifrån förslaget, exempelvis kravet om att minst 95 procent av nyregistrerade personbilar och skåpvagnar i större företag till 2035 utgöra nollutsläppsfordon. Motsvarande krav för andra medlemsstater varierar från 56 till 80 procent.

Förslaget innehåller även bestämmelser om ekonomiska stöd som innebär att medlemsstaterna från den 1 januari 2028 dels enbart får erbjuda stöd till noll- eller lågutsläppsfordon, dels att sådana fordon ska vara tillverkade i EU. Enligt förslaget ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter för att fastställa en metod för att fastställa kriterierna för "tillverkad i Europeiska unionen". Det finns också regler för övervaknings- och rapporteringsskyldigheter samt översyn av regelverket.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Förslagets artikel 3 innebär att det är upp till varje medlemsstat att avgöra hur de nationella målen om andelen nyregistrerade utsläppsfria och utsläppsnåla fordon i större företag ska kunna uppnås. Förslaget i den delen har ingen omedelbar effekt på svenska regler. Förslagets artikel 4 medför begränsningar i medlemsstaternas utrymme att utforma nationella bestämmelser om ekonomiskt stöd och skulle, om bestämmelserna även omfattar åtgärder på skatteområdet, kräva ändringar i vissa skattebestämmelser. Bestämmelser på skatteområdet som skulle påverkas är exempelvis bestämmelserna om nedsatt förmånsvärde för miljöanpassade bilar.

1.4 Budgetära konsekvenser och konsekvensanalys

Kommissionen uppskattar i sin konsekvensanalys (SWD (2025) 1060) att de totala kostnaderna i EU för att genomföra förslaget skulle uppgå till mellan 62,3–109,2 miljarder euro under perioden 2029–2050, med 2023 års penningvärde som basår. Dessa kostnader består huvudsakligen av direkta anpassningskostnader för stora företag, indirekta kostnader för små och medelstora företag, och för medborgarna. Vidare uppstår förluster i skatteintäkter för nationella förvaltningar och vissa begränsade administrativa kostnader för nationella förvaltningar och Europeiska miljöbyrån.

Kommissionen bedömer samtidigt att de totala fördelarna med förslaget under den aktuella perioden uppgår till mellan 68,8–132,2 miljarder euro. Ur ett samhällsperspektiv beräknar kommissionen de största fördelarna som besparingar i externa kostnader för koldioxidutsläpp, buller och luftföroreningar till följd av omställningen av fordonsflottorna, med högre årlig körsträcka. Dessutom beräknas bättre tillgång till utsläppsfria fordon leda till en total ökning av sådana fordon i trafik.

När det gäller stora företag menar kommissionen att dessa kommer gynnas av besparingar i anpassningskostnader (främst bränsle- och andra driftskostnader) samt minskade skatteutgifter till följd av övergången till utsläppsfria fordon. De totala fördelarna för stora företag uppskattas till mellan 40,3 miljarder euro till 74,9 miljarder euro. När det gäller små och medelstora företag uppskattar kommissionen de totala fördelarna till mellan 10,3–11,6 miljarder euro då dessa gynnas indirekt av besparingar i bränsle- och driftskostnader.

Kommissionen understryker vidare i konsekvensanalysen att det är helt upp till medlemsstaterna att vidta åtgärder för att uppnå målen. Dessa kan utgöra exempelvis skatteincitament, lägre vägtullar för rena fordon, främja rena fordon vid upphandlingar av passagerartransporter (till exempel individuella transporter som taxi) och bättre förutsättningar exempelvis vad gäller laddning och parkering. Detta kan komma att påverka offentliga utgifter beroende på inriktningen på dessa åtgärder.

Trafikanalys uppger att cirka 1600 företag berörs i Sverige av förslaget. Av dessa har knappt 400 företag inga fordon registrerade i verksamheten. Cirka 500 företag har 1–10 fordon registrerade i sina fordonsflottor. En preliminär analys av vilka branscher som påverkas mest, torde dessa vara inom logistik, uthyrning/leasing av fordon och serviceföretag. I Sverige år 2025 var 66 procent av alla nyregistrerade personbilar med juridisk ägare, inklusive bilhandeln, laddbara (37 procent el). 28 procent av de nya lätta lastbilarna var laddbara (23 procent el). Vidare kommer förslaget, enligt Transportstyrelsens bedömning, kräva utveckling av nya system för bl.a. uppföljning av kraven i förordningen.

2. Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen delar kommissionens slutsats att marknadsetableringen av nollutsläppsfordon går för långsamt i delar av EU och att omställningen av EU:s transportsektor behöver påskyndas. Regeringen ser emellertid stora svårigheter med förslaget.

Regeringen konstaterar att det finns flera styrmedel och mål på EU-nivå som syftar till att minska EU:s utsläpp av växthusgaser, inklusive från vägtrafiken.

Regeringen ifrågasätter ytterligare bindande nationella mål om andelen nyregistrerade utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, då dessa riskerar att öka kostnaderna för att nå EU:s klimatmål och missgynna länder som har gått före i omställningen.

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 liksom gör det möjligt att ligga i framkant i omställningen till utsläppsfria och utsläppsnåla fordon.

Regeringen konstaterar att förslagets konsekvensanalys saknar bland annat beräkningar på effekter på olika delar av transportmarknaden, exempelvis för transportköpare och fordonsindustri. Vidare att det är nödvändigt med klargöranden i en rad frågor i förslaget.

Det är en prioritering för regeringen att företagens regelbörda ska minska. Nya eller ändrade regler bör vara tydliga både för att de ska vara enkla för företagen att följa och för myndigheterna att tillämpa och följa upp. Överreglering och onödiga krav på företag bör undvikas i enlighet med regeringens förenklingsagenda.

Vidare avser regeringen att efterlysa klargöranden kring hur förordningens bestämmelse om ekonomiskt stöd till företagsfordon förhåller sig till skatteområdet, bland annat vad gäller rättslig grund. Regeringen är principiellt emot ökad harmonisering av skatter på EU-nivå, det gäller i synnerhet på området för direkt skatt. Nyttan av att ha harmoniserade regler måste i varje enskilt fall vägas mot bl.a. den inskränkning av medlemsstaternas möjligheter att införa och utforma egna nationella skatteregler som en harmonisering medför.

Regeringen avser att verka för ett EU-regelverk som bidrar till industrins konkurrenskraft, samhällsekonomisk effektivitet, flexibilitet och teknikneutralitet. Regler bör vara träffsäkra och inte medföra onödiga administrativa bördor för företag och myndigheter. Utifrån ett offentligt-finansiellt perspektiv ska effekterna vara noga balanserade och hållbara även på sikt. Regeringen kan inte se att förslaget i dess nuvarande utformning sammantaget lever upp till dessa kriterier.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Dessa är inte kända ännu.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Dessa är inte kända ännu.

2.4 Remissinstansernas och andra intressenters ståndpunkter

Förslaget har inte remitterats av departementet ännu.

3. Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Kommissionen hänvisar till artikel 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), som ger EU rätt att fastställa regler som bidrar till unionens miljömål.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna

Kommissionen anger att nuvarande nationella åtgärder inte ensamma kan öka antalet utsläppsfria och utsläppsnåla fordon i EU tillräckligt och samtidigt ge bilindustrin stöd i övergången. En sammanhängande lagstiftningssatsning med obligatoriska mål för medlemsstaterna är därför att föredra.

Kommissionen framhåller vidare att utformningen av åtgärderna för att uppnå de uppsatta målen är upp till varje medlemsstat. De olika målen är dessutom preciserade och differentierade mellan olika medlemsstater för att ta hänsyn till den specifika situationen och egenskaperna hos olika medlemsstater. Målen ger också enligt kommissionens bedömning tillräcklig flexibilitet och respekterar principen om teknikneutralitet.

Enligt kommissionen är åtgärderna i förslaget begränsade till vad som är nödvändigt för att stödja minskade koldioxidutsläpp inom EU:s vägtransportsektor, bilindustris konkurrenskraft och säkerställa en rättvis övergång.

Regeringen kan ansluta sig till kommissionens bedömning att förslaget är förenligt med subsidiaritetsprincipen under förutsättning att medlemsstaternas

möjlighet att införa och utforma skatter inte inskränks. Som ovan anges efterlyser regeringen klagöranden kring hur förordningens bestämmelse om finansiellt stöd till företagsfordon förhåller sig till skatteområdet, bland annat vad gäller rättslig grund.

Däremot anser regeringen att förslaget inte är förenligt med proportionalitetsprincipen eftersom förslaget med sina bindande regler går utöver vad som är nödvändigt.

4. Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Ordförandeskapet har inlett förhandlingar i berörd rådsarbetsgrupp. Det är för närvarande oklart hur ordförandeskapet avser att behandla förslaget fortsättningsvis. Det finns ingen information om när Europaparlamentet kommer att behandla förslaget.

Regeringen avser att på lämpligt sätt inhämta synpunkter från berörda myndigheter och andra aktörer.

4.2 Fackuttryck och termer

I förslagets artikel 2 anges närmare vad uttrycken avser vad gäller nedan uttryck.

Med ”fordon” avses motorfordon i kategori M eller N i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858.

Med "nytt fordon" avser ett fordon som registreras i unionen för första gången.

Med "bil" avser ett fordon i kategori M1 enligt förordning (EU) 2018/858.

Med "skåpbil" avser ett fordon i kategori N1 enligt förordning (EU) 2018/858.

Med "företagsfordon" avser ett fordon som är registrerat av en juridisk person.

Med "utsläppsfordon" avser ett utsläppsfordon enligt definitionen i förslaget till revidering av förordning 2019/631.

Med ”utsläppsfria och utsläppsnåla fordon” avses fordon enligt definitionen i förordning 2019/631.

Med ”stort företag” avses ett stort företag enligt definition i direktiv 2013/34/EU.