

**Mottagare**

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se  
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer: LI2026/00090

Vår ref: RE2026007

**Remissvar gällande EU-kommissionens förslag Europaparlamentet och rådets förordning om rena företagsfordon**

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen. Våra medlemsföretag och partners omfattar cirka 3000 energistationer för lätt och tung trafik, 21 depåorter och 4 raffinaderier. Branschen befinner sig mitt i omställningen från fossilt till fossilfritt där biodrivmedel och elektrifiering är hörnstenar för att bli klimatneutrala 2045.

Drivkraft Sverige har fått EU-kommissionens förslag Europaparlamentet och rådets förordning om rena företagsfordon förslaget på remiss och har följande att anföra.

**Sammanfattning**

Drivkraft Sverige välkomnar EU-kommissionens ambition att minska utsläppen från vägtransporter och understryker att företagsflottor är en viktig del i omställningen. Våra medlemmar och partners – som omfattar både drivmedelsföretag och laddoperatörer – investerar redan i elektrifiering, laddinfrastruktur samt förnybara drivmedel.

Drivkraft Sverige delar ambitionen att påskynda omställningen av företagsflottor men bedömer att förordningen i dess nuvarande utformning behöver justeras för att:

- bättre beakta helheten i transportsystemet,
- säkerställa teknikneutralitet,
- undvika onödiga kostnader och administrativa bördor,
- samt skapa långsiktigt hållbara förutsättningar för investeringar i både drivmedel och laddning.

**Drivkraft Sveriges synpunkter****1. Vikten av teknikneutralitet i omställningen**

Drivkraft Sverige betonar vikten av teknikneutralitet, där olika lösningar bidrar till att minska utsläppen. Förslaget bidrar positivt till att påskynda elektrifieringen av företagsfordon, vilken är en central del av omställningen till ett utsläppsfritt transportsystem. Samtidigt är det viktigt att regelverket även ger utrymme för förnybara flytande och gasformiga drivmedel, hybridlösningar och andra utsläppssänkande tekniker som i dag möjliggör betydande och snabba utsläppsminskningar, inte minst inom befintliga fordonsflottor.

Drivkraft Sverige anser att regleringen bör utformas så att olika tekniska lösningar som bidrar till faktiska utsläppsminskningar kan verka parallellt och kompletterande.

### **3. Risk för ökade kostnader och administrativ börda**

Drivkraft Sverige delar regeringens bedömning att företagens regelbörda bör minska.

Drivkraft Sverige anser att regleringen bör vara tydlig, förutsägbar och så administrativt enkel som möjligt, i linje med EU:s och Sveriges förenklingsambitioner.

### **4. Samordning med annan EU-lagstiftning är nödvändig**

Drivkraft Sveriges medlemmar påverkas samtidigt av flera större EU-regelverk, däribland:

- AFIR,
- EPBD,
- CO<sub>2</sub>-krav på fordon,
- elmarknads- och nätreglering.

Det finns en risk att COM (2025) 994, i sin nuvarande form, skapar över-lappande eller motstridiga styrsignaler, särskilt för investeringar i ladd- och energinfrastruktur.

Drivkraft Sverige anser att förslaget måste samordnas tydligare med befintlig och kommande EU-lagstiftning för att säkerställa konsekvens, effektivitet och investeringsstabilitet.

### **5. Begränsningar kopplade till krav på EU-tillverkning**

Drivkraft Sverige noterar att förslaget innebär att ekonomiskt stöd från 2028 endast ska kunna ges till fordon som är tillverkade inom EU. Detta riskerar att begränsa utbudet av fordon och minska konkurrensen.

Drivkraft Sverige anser att industripolitiska mål måste balanseras mot behovet av effektiv klimatomställning och väl fungerande marknader.

Stockholm den 24 april 2026

Jessica Alenius  
VD

Åsa Håkansson  
Ansvarig Hållbarhet

Thomas Schölin  
Ansvarig e-Mobility