



Avdelningen för systemanalys och statistik
Informationsklass: K1

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Yttrande angående EU-kommissionens förslag till EU-förordning om rena företagsfordon

Sammanfattning

- Energimyndigheten delar EU-kommissionens bedömning att det är viktigt att öka andelen noll- och lågutsläppsfordon i nybilsförsäljningen av företagsfordon inom EU.
- Energimyndigheten avstyrker ändå förslaget om en ny EU-förordning som sätter bindande krav på medlemsstaterna om andel noll- och lågutsläppsfordon i nybilsförsäljningen av företagsfordon. Det främsta skälet till detta är att det redan finns övergripande styrning på EU-nivå som träffar sektorn i form av koldioxidkrav på nya fordon samt att transportsektorn från 2028 även omfattas av EU-ETS2.
- Det kan finnas skäl att även stimulera efterfrågan men med föreslagen utformning bedömer Energimyndigheten att det finns en risk att styrningen blir ineffektiv.
- Energimyndigheten ser även utmaningar med att koppla begreppet ”made in EU” till möjligheten att ge finansiellt stöd. Det kommer att krävas ett omfattande administrativt system för att säkerställa att det är rättssäkert utifrån behov av spårbarhet och uppföljning.
- Om begreppet ”made in EU” ska införas och definieras bör det göras genom en genomförandeakt och inte som i förslaget en delegerad akt.
- Energimyndigheten anser att om förslaget införs bör framtagandet av nationell plan för genomförandet samt uppföljande rapportering enligt artikel 6 samordnas med andra rapporteringar till EU-kommissionen, i första hand rapportering av nationella energi- och klimatplaner enligt EU:s styrningsförordning (2018/1999/EU).

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten delar EU-kommissionens bedömning att det är viktigt för omställningen av fordonsflottan att upptaget av noll- och lågutsläppsfordon inom företagsfordonsflottan ökar inom EU. Företagsfordon står för en stor andel av den totala nybilsförsäljningen och säljs vidare efter kortare tid jämfört med



fordon som köps av privatpersoner. Det innebär att nybilsförsäljning av företagsfordon även har stor påverkan på tillgången av noll- och lågutsläppsfordon på andrahandsmarknaden. Företagsfordon körs också generellt sett längre sträckor än fordon ägda av privatpersoner vilket innebär stor påverkan på koldioxidutsläppen från vägtransporter. Energimyndighetens bedömning är också att utbudet på marknaden av noll- och lågutsläppsfordon är tillräckligt för att kraven i teorin ska vara möjliga att nå.

Energimyndigheten delar EU:s ambition att stärka Europas konkurrenskraft, minska strategiska beroenden och påskynda omställningen till ett klimatneutralt transportsystem. Samtidigt är det avgörande att styrmedel som införs är ändamålsenliga, proportionerliga och praktiskt genomförbara samt inte riskerar att motverka omställningen de är avsedda att främja. Det är också viktigt att säkerställa att EU inte tvingar medlemsstater som redan har träffsäkra styrmedel på plats att riva upp dessa.

Enligt EU-kommissionen är syftet att komplettera koldioxidkraven på nybilsförsäljning av fordon samt kraven på märkning som finns på utbudssidan, till att också ställa krav på efterfrågesidan. Det finns redan flera styrmedel på EU-nivå för transportsektorn. Vägtransportsektorn ska även inkluderas i EU-ETS2 med start 2028. Det kan finnas skäl att även stimulera efterfrågan på marknaden och inte enbart produktutbudet men med föreslagen utformning bedömer Energimyndigheten att det finns en risk att styrningen blir ineffektiv.

Kraven på olika medlemsstater i förslaget varierar betydligt vilket riskerar att dra isär utvecklingen och ambitionerna i olika medlemsstater. Om kraven skulle införas är det dock lämpligt att dessa ligger på medlemsstaterna, i enlighet med förslaget, och inte direkt på företag. Energimyndigheten ser dock flera risker med förslaget, bland annat finns oklarheter kring vilka effekter förslaget kommer leda till. Även om kravet ligger på medlemsstaterna innebär det att olika typer av stöd till eller krav på stora företag kan komma att behövas utformas i respektive medlemsstat. I och med att kraven omfattar endast stora företag kan det också leda till att styrning införs som behandlar olika företag på olika sätt, vilket kan ge oväntade konsekvenser. Denna typ av frågor bedöms inte belysas på ett tillräckligt sätt i förslag eller konsekvensanalys.

Förutsättningar för finansiellt stöd

Enligt artikel 4 i förslaget ska krav på att finansiellt stöd endast får ges till fordon "made in EU" införas och gälla från 1 januari 2028. Vad "made in EU" innebär är ännu inte definierat, vilket innebär att det inte är möjligt att fullt ut bedöma effekterna av detta förslag. Energimyndigheten har noterat att ansatsen att gynna varor producerade i EU är en trend, och att denna ansats är central även i ett annat förordningsförslag, Industrial Accelerator Act (IAA). Även Net Zero Industry Act (NZIA) ställer krav på resiliens och hållbarhet som träffar stöd till samma typ av produkter och komponenter. Det är viktigt att fortsättningsvis bevaka definitionen av vad som anses vara "made in EU" och att definitioner som hänvisas till i olika förordningar är samstämmiga med varandra och att inte



krav med delvis liknande syften staplas på varandra utan tillräcklig analys av konsekvenserna.

Förslaget riskerar att bli administrativt komplext, både för företagen som ansöker om stöd och för stödgivande myndigheter. Energimyndigheten bedömer att det kommer vara en omfattande administrativ uppgift att bygga upp ett system för att säkerställa att detta blir rättssäkert, utifrån krav på spårbarhet och uppföljning. Fordonsindustrins leverantörskedjor är globala och intrikata, med komponenter som tillverkas och monteras i flera delar av världen. Att stödmottagare eller tillverkare ska kunna uppvisa underlag som bekräftar ett visst ursprung för hela fordon eller enskilda komponenter bedöms i praktiken vara svårt och resurskrävande. Då incitament för fordonstillverkare att certifiera fordon som ”made in EU” lär bli stark är det viktigt att det finns en robust lagstiftad process för hur tillverkare ska styrka påståendet, samt hur myndigheter ska kontrollera det. Detta är en utmaning med tanke på leverantörskedjors komplexitet.

”Made in EU” ska enligt förslaget (artikel 4) definieras i en delegerad akt. Energimyndigheten anser att denna typ av fråga inte faller inom det område som är lämpligt att hantera i en delegerad akt. Om denna definition ska tas fram bör det i så fall göras med hjälp av en genomförandeakt där medlemsstaterna har större möjlighet att påverka och bidra. Energimyndigheten bedömer dock att frågor om ursprung och europeiskt innehåll i första hand bör hanteras inom ramen för EU:s produktlagstiftning, industripolitik och handelsregelverk, snarare än genom villkor kopplade till enskilda stöd eller skatteregler.

Från och med 1 januari 2028 får finansiellt stöd också enligt förslaget endast ges till noll- eller lågutsläppsfordon. Det är Energimyndighetens bedömning att det är kort om tid att få alla bestämmelser på plats så att eventuella stödsystem kan utformas innan 1 januari 2028. Det faktum att det saknas definition och kriterier för ”made in EU” gör det mycket svårt att både bedöma konsekvenser och genomförbarhet liksom att hinna utforma ett stödsystem före utsatt datum.

Det är även oklart vad som omfattas av finansiellt stöd och konsekvenserna av förslaget är därmed osäkra. Det skulle exempelvis kunna innefatta även utformning av regler för förmånsbeskattning. I Sverige bidrar utformningen av förmånsbeskattningen redan till omställningen av företagsfordon och det blir viktigt att säkerställa att träffsäkra styrmedel som redan finns på plats inte måste rivas upp i och med detta förslag.

Förslaget ökar den administrativa bördan

Energimyndigheten vill understryka vikten av att hålla nere den administrativa bördan och samordna olika rapporteringar. Om detta förslag införs bör kraven på att ta fram en nationell plan och uppföljningsrapporter integreras med arbetet att ta fram de nationella energi- och klimatplanerna enligt EU:s styrningsförordning (2018/1999/EU). Enligt styrningsförordningen ska alla medlemsstater skicka in ett utkast till nationell energi- och klimatplan den 1 januari 2028, samt en slutlig plan senast den 1 januari 2029. Också i EU-förordning 2023/1804 om utbyggnad



av infrastruktur för alternativa drivmedel finns krav på lägesrapporter och framstegsrapporter där utvecklingen av fordonsflottan redovisas (dock inte uppdelat på företagsfordon som efterfrågas i det aktuella förslaget.)

Specifika synpunkter

Ett befintligt styrmedel som främjar ökat upptag av nollutsläppsfordon är klimatpremien för lätta lastbilar. Klimatpremien för lätta lastbilar kommer att upphöra i oktober 2027. Energimyndigheten vill dock uppmärksamma på att utbetalningar av detta stöd kommer att kunna ske under 2028 vilket innebär att om förslaget att fordon måste vara ”made in EU” för att kunna få finansiellt stöd införs från och med 1 januari 2028, skulle det kunna påverka utbetalningar av klimatpremien.

Energimyndigheten noterar att definitionen av de fordon som ingår är M1 och N1 i enlighet med EU-förordning 2018/858; fordon med plats för max åtta passagerare och maxvikt 3,5 ton. Om detta förslag skulle genomföras bör det utredas om även noll- och lågutsläppslastbilar upp till 4,25 ton kan inkluderas. Enligt bestämmelser i direktiv (EU) 2025/2205 (det så kallade körkortsdirektivet) kan denna fordonskategori köras på B-körkort om den drivs helt eller delvis med alternativa bränslen.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Caroline Asserup. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningschefen Gustav Ebenå, chefsjuristen Rikard Janson och enhetschefen Martin Johansson. Föredragande har varit handläggaren Angelina Björklund.

Caroline Asserup

Angelina Björklund

Beslutet har fattats elektroniskt i myndighetens handläggningssystem och saknar därför namnunderskrifter.