

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet

## Remiss av EU-kommissionens förslag Europaparlamentets och rådets förordning om rena företagsfordon, COM (2025) 994

LI2026/00090

### Utgångspunkter

Konkurrensverket har i uppdrag att verka för en effektiv konkurrens i privat och offentlig verksamhet samt en effektiv offentlig upphandling till nytta för det allmänna. Yttrandet avgränsas till sådana aspekter som följer av Konkurrensverkets ansvarsområden.

### Förslaget

Det övergripande målet med förslaget är att minska koldioxidutsläppen från vägtransportsektorn och samtidigt skydda den europeiska bilindustrins konkurrenskraft och säkerställa en rättvis omställning. Förslaget innebär att nationella krav för alla medlemsstater fastställs om att en viss andel av nyregistrerade lätta fordon som innehas av juridiska personer ska vara utsläppsfria eller utsläppsnåla. Kraven är olika mellan medlemsstaterna och målnivåerna har beräknats utifrån ländernas ekonomiska kapacitet. Förslaget innehåller även bestämmelser om att medlemsstaterna från och med 2028 enbart får ge ekonomiska stöd till noll- och lågutsläppsfordon som tillverkats inom EU.

### Avgränsningen till stora företag

Förslaget innebär att små och medelstora företag undantas från regleringen och att det således endast är stora företag, enligt definition i direktiv 2013/34/EU<sup>1</sup>, som omfattas. Konkurrensverket tar inte ställning för eller emot en sådan avgränsning, men vill peka på att det å ena sidan finns fog för avgränsningen då de administrativa bördorna och kostnaderna för mindre företag annars kan bli orimligt höga. Å andra sidan innebär avgränsningen att kraven endast berör vissa företag och

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU av den 26 juni 2013 om årsbokslut, koncernredovisning och rapporter i vissa typer av företag, om ändring av Europaparlamentets och rådets direkt 2006/43/EG och om upphävande av rådets direktiv 78/660/EEG och 83/349/EEG.



nationella åtgärder som vidtas för att nå målen riskerar därför att få en konkurrensnedvridande effekt. Risken är särskilt stor bland företag som befinner sig precis över och under de gränsvärden som gäller för att klassas som ett stort företag. Konkurrensverket ser även en risk för att kraven kan bidra till att hindra företag från att växa om ökad regelbörda riskerar att minska den nytta en tillväxt skulle innebära.

### **Risk för ökad regelkomplexitet**

Konkurrensverket kan inte utesluta att företag med verksamhet i flera länder kommer att träffas av olika regler. I och med att det är upp till medlemsstaterna att vidta åtgärder för att nå målen är risken snarare stor att företag som är verksamma i flera länder kommer behöva förhålla sig till särskilda regler i respektive medlemsstat de är verksamma i. Det gör systemet oförutsägbart, riskerar att öka regelbördan för företagen och kan få effekter på konkurrensen.

### **Finansiellt stöd till företagsfordon**

Förslaget innehåller bestämmelser om ekonomiska stöd som innebär att medlemsstaterna från och med 2028 enbart kommer att få erbjuda stöd till noll- och lågutsläppsfordon. Stöd ska dessutom bara få ges till fordon som tillverkats inom EU. Kommissionen föreslås få befogenhet att besluta delegerade akter för att anta en metodologi för att avgöra kriterier för att ett fordon ska anses vara tillverkat inom EU.<sup>2</sup>

Konkurrensverket avstyrker förslaget om att fordon bara ska kunna erbjudas stöd om de är tillverkade inom EU. I nuläget saknas en definition av vad som ska krävas för att ett fordon ska bedömas vara tillverkat inom EU, vilket gör det svårt att bedöma effekterna. Kravet utgör dessutom ett ursprungsvillkor som inte knyter an till fordonens utsläpp, vilket innebär att utgångspunkterna för bedömning av måluppfyllelsen frångås. Förslaget skulle också, beroende på hur "tillverkade inom EU" definieras, få till följd att konkurrensen inom komplexa produktionskedjor snedvrids.

Om ett ursprungsvillkor införs anser Konkurrensverket att befogenheten kommissionen föreslås få att anta delegerade akter framstår som alltför långtgående utifrån de betydande effekter detta riskerar att få och den osäkerhet det skulle innebära för fordonstillverkare till dess att delegerade akter antagits. Det kan förvisso vara motiverat att ge kommissionen ett visst mandat att besluta delegerade akter inom området, men mandatet bör i så fall vara mer avgränsat än i förslaget.

---

<sup>2</sup> Konkurrensverkets ställningstagande i denna del bär stora likheter med resonemang som förs i Konkurrensverkets yttrande över Revidering av koldioxidkraven för lätta fordon och av EU:s regler om fordonsmärkning, dnr 115/2026.



## **Skärningspunkt mot reglering om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon**

Konkurrensverket vill påpeka att privat och offentligt ägda företag som också är upphandlande organisationer redan i dag omfattas av särskilda regler vid upphandling av fordon i form av direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.<sup>3</sup> Detta riskerar att generera otydlighet kring vilka regler som gäller för sådana aktörer och kan således innebära ökade administrativa bördor och kostnader för dem.

---

Detta yttrande har beslutats av generaldirektören. Föredragande har varit sakkunnig Michael Stridsberg.

Beslutsfattandet har dokumenterats digitalt och yttrandet saknar därför namnunderskrift.

Marie Östman

---

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.