

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet

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

B.U.S Shared Mobility Sweden representerar och organiserar över 90% av Sveriges biluthyrare och bildelningsverksamheter. Vi är branschens språkrör och värnar om god branschstandard med ett etiskt och seriöst sätt att arbeta som skapar trygghet, samtidigt som vi säkerställer att bildelning är miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbar. Våra 104 medlemmar finns vid 470 uthyrningsställen i 150 kommuner och tillhandahåller drygt 40 000 hyrbilar.

Övergripande bedömning

B.U.S. Shared Mobility Sweden lämnar här synpunkter på EU-kommissionens förslag till förordning om rena företagsfordon. Organisationen delar ambitionen att påskynda elektrifieringen av vägtransporter och minska transportsektorns klimatpåverkan, men vill betona vikten av att regelverket utformas så att det fullt ut tar hänsyn till olika former av fordonsanvändning och deras faktiska systemeffekter.

Delad mobilitet, och i synnerhet bildelning och korttidsuthyrning, utgör redan i dag en central möjliggörare för omställningen. Genom hög nyttjandegrad, snabb elektrifiering och minskat behov av privat bilinnehav bidrar delade mobilitetstjänster till betydande minskningar av utsläpp, minskad resursanvändning samt till en effektivare användning av befintlig infrastruktur. Forskning visar att ett bildelningsfordon ersätter flera privatägda bilar och bidrar till förändrade resebeteenden med lägre körsträckor och utsläpp som följd.

Mot denna bakgrund ser B.U.S. risker med ett regelverk som baseras på registreringsform snarare än faktisk användning. En sådan ansats riskerar att likställa högutnyttjade delningsfordon med lågutnyttjade företagsbilar och därmed motverka omställningens systemlogik. För att uppnå största möjliga klimatnytta och samhällsekonomisk effektivitet bör delad mobilitet ges proportionerliga och ändamålsenliga villkor som stärker, snarare än hämmar, dess bidrag till EU:s klimat- och konkurrenskraftsmål.

Delad mobilitet som möjliggörare för omställningen

B.U.S. välkomnar Europeiska kommissionens ambition att påskynda elektrifieringen av vägtransporter och att minska transportsektorns klimatpåverkan. Delade mobilitetstjänster, och i synnerhet bildelning, är redan i dag ett effektivt verktyg för att minska utsläpp, resursanvändning och behovet av privat bilinnehav.

Bildelnings- och korttidsuthyrningstjänster används av hundratusentals användare i Sverige och växer, särskilt i storstadsregioner, men finns tillgängliga över hela landet. Tjänsterna ger konsumenter, företag, civilsamhälle och offentlig sektor tillgång till miljösamt, bekväm och kostnadseffektiv

mobilitet och fungerar i praktiken som ett alternativ till privat bilinnehav eller som ersättning för egna fordonsflottor.

Bildelning utgör därmed en central strukturell komponent i ett mer resurseffektivt transportsystem och bidrar inte enbart till ett teknikskifte utan till en mer genomgripande systemförändring av hur mobilitet organiseras och används.

Bidelningens dokumenterade klimatnytta och systemeffekter

Delad mobilitet bidrar i hög utsträckning till transportsektorns klimatomställning genom hög nyttjandegrad, minskat fordonsbestånd och förändrade resebeteenden. Internationella studier visar att ett bildelningsfordon i genomsnitt ersätter mellan fem och femton privatägda bilar, vilket leder till minskat bilinnehav i hushållen och därmed lägre resurs- och utsläppsbelastning. Även på företagssidan är det alltfler företag som väljer lösningar med delade fordon istället för egna företags- och tjänstebilar.

Delade fordon har en avsevärt högre nyttjandegrad än privatägda bilar - i genomsnitt cirka 63–70 procent, jämfört med omkring fem procent för privatbilar - och kör i genomsnitt omkring tre gånger så långt per år. Detta innebär att varje elektrifierat delningsfordon ger större utsläppsreduktion per fordon än i traditionella privat- eller företagsflottor, eftersom utsläppen från fordonstillverkning fördelas över längre körsträckor. Med antagandet att ett delningsfordon ersätter nio privatbilar kan de undvikna utsläppen från produktionen uppgå till cirka 225 ton CO₂-ekvivalenter per fordon, samtidigt som materielbehovet minskar med över tio ton för varje personbil som, tack vare ökad delning, inte behöver tillverkas. Detta i de flesta fall med bibehållen tillgång till mobilitet för användaren.

Utöver direkta utsläppsminskningar ger minskat fordonsbestånd betydande samhällsvinster i form av ökad framkomlighet, minskat behov av investeringar i väg- och parkeringsinfrastruktur samt frigjord urban yta. Att ersätta nio privatbilar med ett delningsfordon frigör över 110 m² stadsyta, vilket bidrar till mer levande stadsmiljöer med utrymme för rekreation och lokal verksamhet. Forskning visar även att tillgång till bildelning ofta leder till förändrade resvanor, med minskade körsträckor och lägre CO₂-utsläpp som följd.

Bidelning fungerar därutöver som en viktig testbädd för elektrifiering. Användare av delade mobilitetstjänster har högre sannolikhet att senare välja mindre och mer energieffektiva fordon, inklusive elbilar, vid privat köp. Elektrifieringen av delade flottor drivs redan i dag av marknadsincitament såsom lägre driftkostnader, kommunala styrmedel och efterfrågan från användare, och ger i detta segment särskilt hög klimatnytta per investerad krona. Elbilar har en stor operativ fördel vid bildelning. Eftersom fordonet normalt parkeras vid en laddpunkt är det alltid påfyllt med el – ofta fullt – när nästa användare tar över fordonet. Detta till skillnad från fossila fordon som antingen den som ombesörjer uthyrning, eller den som hyr, behöver tanka, i båda fallen med tids- och resursåtgång som följd.

Samtidigt har bildelnings- och uthyrningssektorn en central roll på nybilsmarknaden. Branschen står för en betydande andel av nybilsförsäljningen i Sverige - omkring 14 procent under 2025 - vilket innebär att styrmedel som träffar sektorn får snabb genomslagskraft både i den aktiva fordonsflottan och på andrahandsmarknaden. Regler som bromsar nyförsäljning eller omsättning i delningsflottor riskerar därför att låsa in äldre och mindre effektiva fordon längre i systemet och därmed motverka omställningen.

Om tillgången till vissa fordonssegment inom delad mobilitet begränsas eller blir väsentligt dyrare - exempelvis större bilar för längre resor - finns dessutom en påtaglig risk att fler hushåll väljer att behålla eller köpa en större privat bil året runt. Detta motverkar omställningslogiken där hushåll uppmuntras att äga mindre och mer energieffektiva fordon och använda delad mobilitet vid behov.

Risker med reglering baserad på registreringsform

Bidelning skiljer sig i grunden från traditionella företagsflottor. Delade fordon används av många olika användare, ersätter privatägda bilar och möjliggör mobilitet utan ägande. Sektorn verkar redan i dag i

en starkt reglerad miljö med omfattande krav på fordon, beskattning, hyrbilsregistrering, försäkringar, besiktning, datahantering och rapportering.

Förslaget till förordning definierar sitt tillämpningsområde utifrån registreringsform snarare än faktisk användning. Detta innebär att bildelningsfordon behandlas på samma sätt som traditionella företagsbilar, trots att deras funktion och klimatpåverkan skiljer sig avsevärt. En sådan ansats riskerar i praktiken att omfatta konsumenter och mindre företag, eftersom en betydande del av hushållens tillgång till bil sker genom leasing, hyra eller delade mobilitetstjänster, där leasing stod för 52 procent av privatköpen 2025. Kostnadsökningar riskerar därmed att föras vidare till användarna, vilket ger regelverket karaktären av en indirekt konsumentreglering snarare än ett träffsäkert styrmedel.

Finansiellt stöd och behovet av kompletterande lättnader

B.U.S. ser risker med det föreslagna förbudet mot finansiellt stöd till andra fordon än noll- och lågutsläppsfordon från 2028. Även om ambitionen att styra offentliga medel mot utsläppsfria lösningar är positiv, finns en betydande risk att förbudet även omfattar generella skatteåtgärder och investeringsvillkor som är centrala för delade mobilitetsaffärsmodeller. Elektrifiering av delade flottor är dessutom starkt beroende av lokala förutsättningar - laddinfrastruktur, elnätskapacitet och användarmönster - och kräver flexibilitet i övergångsfasen för att undvika kraftigt ökade kostnader och minskat utbud. Omställningen bromsas av standardiserade lösningar och påskyndas av att dra nytta av och förhålla sig till förutsättningarna lokalt.

I linje med kommissionens underlag vill B.U.S. därför betona vikten av kompletterande möjliggörande åtgärder. Lättnader kopplade till exempelvis parkering, trängselskatt, besiktningsregler och lokala tillträdesregler kan ge betydande klimatnytta till låg samhällskostnad genom att stärka delad mobilitet och minska behovet av privat bilinnehav.

Det är alltså viktigt att det i förslaget uppmärksammas att delad mobilitet bidrar till omställningen genom tre parallella effekter:

- Snabb elektrifiering av högutnyttjade fordon
- Minskat totalt fordonsbestånd
- Minskat behov av privat bilinnehav

B.U.S. rekommenderar att:

- Delad mobilitet behandlas som en egen kategori eller ges särskilda regler inom ramen för förordningen. Det möjliggör träffsäkra krav och undviker att högutnyttjade fordon jämföras med lågutnyttjade fordon.
- Regelverket utformas proportionerligt med hänsyn till fordons nyttjandegrad och systemeffekt
- Möjligheter till investeringsstöd för elektrifiering av delningsflottor säkerställs
- Kompletterande åtgärder, såsom utbyggd laddinfrastruktur i vissa områden (generellt är vår uppfattning att laddinfrastrukturen tack vare offentliga stöd är väl utbyggd) och lokala incitament, prioriteras

Sammanfattning

Om delad mobilitet ges stabila och proportionerliga regelvillkor kan sektorn bidra ytterligare genom att påskynda elektrifieringen av högutnyttjade fordonsflottor samt minska behovet av privat bilinnehav.

EU befinner sig i en situation där konkurrenskraft och hållbarhet behöver gå hand i hand, och vi menar att en genomtänkt utformning av reglerna för bildelning både ger ett bidrag till klimatomställningen och andra sociala hållbarhetsaspekter, samtidigt som förutsättningarna att förbättra välfärd och EU:s

konkurrenskraft genom att ge konsumenter, stora och små företag, civilsamhälle och offentlig sektor i städer, lands- och glesbygd tillgång till säker och miljösmart mobilitet är central framåt.

De senaste årens erfarenheter av reglering och investeringar som saknar ett helhetsperspektiv bör därför ligga till grund för att fånga den kraft och möjlighet som finns i att använda delad mobilitet både för att öka EU-invånarnas välfärd genom tillgång till miljösmart, bekväm och kostnadseffektiv mobilitet samtidigt som unionens konkurrensförmåga förbättras och bidrag till att uppnå Fit for 55-regelverkets mål säkerställs.

Mot denna bakgrund anser B.U.S. att bildelning bör erkännas som en möjliggörare för den gröna omställningen snarare än som ett problem som ska regleras genom ytterligare kvoter och restriktioner. Ett regelverk som differentierar mellan olika typer av fordonsanvändning och som fokuserar på att stärka möjliggörande åtgärder, snarare än att införa generella kvantitativa krav och ökade administrativa bördor, kommer att vara mer effektivt, kostnadseffektivt och förenligt med EU:s långsiktiga klimat- och konkurrenskraftsmål.

B.U.S. står gärna till förfogande för fortsatt dialog och fördjupning kring hur bildelning och andra delade mobilitetstjänster kan bidra till att uppnå EU:s klimat- och mobilitetsmål på ett samhällsekonomiskt effektivt och socialt hållbart sätt.

Stockholm den 20 mars 2026

Vänliga hälsningar

Anders Trollås,
VD
B.U.S. Shared Mobility Sweden

Frans Hällestrand
Styrelseordförande
B.U.S. Shared Mobility Sweden

Bilaga: Källor

Buberger, J., Kersten, A., Kuder, M., Eckerle, R., Weyh, T., & Thiringer, T. (2022). Total CO2 equivalent life cycle emissions from commercially available passenger cars. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 159, 112158.

Capgemini. (2021). The Sustainability Impact of Car Sharing, <https://www.capgemini.com/en/insights/research-library/the-sustainability-impact-of-car-sharing-2021/>

Crippa, M., Guizzardi, D., Pagani, F., Banja, M., Muntean, M., Schaaf, E., ... & Vignati, E. (2023). GHG emissions of all world countries. *Publications Office of the European Union, Luxembourg*, 10, 953322.

InvestingNews Network. (2025, 3 februari). Top 10 Aluminum-Producing Countries. investingnews.com

OECD/ITF. (2017). Transition to Shared Mobility: How large cities can deliver inclusive transport services. International Transport Forum Policy Papers, OECD Publishing, <https://www.itf-oecd.org/transition-shared-mobility-how-cities-can-deliver-inclusive-transport-services>

Parment, A. (2024), Car Sharing – An Overview of Benefits, Costs, and its Role in the Mobility System of the Future, International Marketing Trends Conference, Venice.

Polestar. (2024). Polestar 3: Life Cycle Assessment (LCA) report 2024. Polestar Performance AB.

Statistisk sentralbyrå (SSB). (2025). Bilparken: Elbilstatistikk og kjøretøybestand. www.ssb.no

TØI (Transportøkonomisk institutt). (2022). Bildeling i Bergen – erfaringer og effekter (TØI-rapport 1895/2022). Oslo: Transportøkonomisk institutt.