



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Remissyttrande över EU-kommissionens förslag Europaparlamentet och rådets förordning om rena företagsfordon, COM (2025) 994

Med diarienummer LI2026/00090

Bakgrund

Motorbranschens Riksförbund, MRF, är branschorganisation för den seriösa bilhandeln och bilverkstäderna i Sverige. MRF har ca 1000 medlemmar på runt 1 500 arbetsplatser runt om i hela Sverige. Vi ställer höga krav på dem som är medlemmar hos oss, detta gäller inte minst miljö, kvalitet och kundskydd.

Förslaget

Remissen gäller EU-kommissionens förslag till en ny förordning om att öka andelen rena (framför allt utsläppsfria) fordon i företagsflottor. Syftet är att påskynda omställningen till nollutsläppsfordon inom vägtransportsektorn. Förslaget riktar sig särskilt mot större företag, eftersom företagsfordon står för en stor del av nybilsregistreringarna och därmed har stor påverkan på marknaden.

Kärnan i förslaget är att varje medlemsstat ska uppnå bindande nationella mål för andelen nya företagsbilar och lätta lastbilar (vans) som är noll- eller lågutsläppsfordon från 2030 och framåt. Det införs även särskilda minimikrav för andelen helt utsläppsfria fordon. Målen varierar mellan medlemsstater beroende på ekonomiska förutsättningar, men innebär generellt en kraftig ökning över tid, med mycket höga nivåer till 2035.

Sammanfattning

MRF avstyrker förslaget av följande anledningar.

- Risken är att det skapas en delad bilmärnad när skillnad görs på registreringsform. Det är inte önskvärt. Marknaden för bilar måste ses som en helhet.
- Förslaget riskerar att skada kedjan mellan nybilsförsäljningen och begagnade fordon därmed och försämra förutsättningarna för en fungerande andrahandsmarknad.
- Sverige föreslås bära en stor börda, vilket riskerar att slå hårt mot den svenska marknaden.



Synpunkter

MRF avstyrker förslaget i grunden. Risken är att det skapas en delad bilmärknad när skillnad görs på registreringsform mellan å ena sidan bilar som ägs av större företag och privatägda bilar samt bilar som ägs av mindre företag å den andra. Det är inte önskvärt. Marknaden för bilar måste ses som en helhet.

En stor andel av hushållen behöver bilen i vardagen för att tillvaron ska gå ihop. Bilen är oersättlig i transportsystemet. Alla konsumenter har dock inte råd att köpa nya bilar. Då fyller andrahandsmarknaden en viktig funktion för att tillgodose behovet för denna stora grupp. Här spelar företagsbilar och nya bilar som leasas en viktig roll när de sedan byter ägare. På så sätt kommer ny teknik att först introduceras på vissa delar av marknaden för att sedan nå andra segment. Alla har inte råd att köpa en ny elbil eller senaste förbränningsmotorn med låga utsläpp. Men en tre år gammal bil är betydligt bättre än 12 år gammal, vilket gör att man kan se det hela lite som ett kretslopp. I detta finns, mer eller mindre outtalat, ett hållbarhetstänkande. Begagnatmarknaden tar hand om fordonen som finns.

Det liggande förslaget riskerar att skada kedjan och försämra förutsättningarna för en fungerande andrahandsmarknad. Olika regelverk för olika segment av marknaden skapar fragmentisering. Redan i dagläget finns ett överskott på dyrare elfordon och ett underskott på bilar som drivs med andra bränslen som efterfrågas av marknaden. Denna effekt riskerar att förstärkas med liggande förslag. På så sätt blir den totala affären mindre attraktiv för alla parter och omställningen hindras.

Det innebär en kraftig begränsning av förbränningsmotorer för betydande delar av marknaden, flera år före den överenskomna tidslinjen till 2035. Den revidering av koldioxidkraven för lätta fordon och av EU:s regler om fordonsmärkning som nyligen var ute på remiss går delvis i en annan riktning. Det är välkommet att en mer flexibel och teknikneutral reglering införs.

I det nuvarande förslaget är kostnaderna differentierade mellan olika länder. Sverige föreslås bära en stor börda, vilket riskerar att slå mot den svenska ekonomin och därmed minska den allmänna benägenheten att köpa nya fordon. Det skulle innebära en förlust för omställningen.

Om samma regler gäller för hela marknaden fungerar den bättre och de olika aktörerna kan vara med och bidra till omställningen. Att däremot dela upp marknaden på det föreslagna sättet riskerar och att försvåra för EU:s inre marknad.