



SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

YTTRANDE
2026-04-23

Ärendenummer
NV-26-004874

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över remissen om EU-kommissionens förslag Europaparlamentet och rådets förordning om rena företagsfordon, COM (2025) 994 (LI2026/00090)

Sammanfattning

Naturvårdsverket stödjer förordningens övergripande målsättning att öka andelen noll- och lågutsläppsfordon i företagsflottor inom EU. Vi bedömer att förslaget ligger i linje med klimat- och luftmål på nationell och EU-nivå. Det har dessutom potential att minska beroendet av fossila bränslen, vilket blivit än mer betydelsefullt mot bakgrund av det geopolitiska läget. Naturvårdsverket bedömer dock att flera delar i förordningen behöver förtydligas för att säkerställa ett enhetligt och effektivt genomförande. Det gäller osäkra effekter på utsläppsminskningar, utgångspunkterna för de krav som ska ställas på medlemsländerna, innebörden av kravet ”Made in the European Union”, utformningen av rapporteringskraven och tidplanen för genomförandet.

Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl

Naturvårdsverket stödjer förordningens övergripande målsättning att öka andelen noll- och lågutsläppsfordon i företagsflottor inom EU. Vi bedömer dock att delar av förordningen behöver förtydligas för att underlätta ett enhetligt och effektivt genomförande.

Generella synpunkter

Additionalitet av förordningens förslag på krav och åtgärder

Naturvårdsverket bedömer att förordningen kan ha positiv additionalitet i vissa medlemsstater och fordonssegment. Naturvårdsverket anser däremot att det behövs ytterligare analyser av fordonsflottors sammansättning, omsättningen och styrmedelsinteraktioner innan en slutlig position kan tas fram. Om det uppstår additionella effekter på utsläppsminskningar i Sverige beror på hur de större företagens fordonsflottor ser ut idag och hur de förväntas utvecklas. Om företag redan har en hög andel elbilar innebär ett byte till elbil ingen utsläppsminskning, vilket reducerar additionaliteten och nyttan i åtgärden. Förslaget skulle därmed behöva analyseras utifrån nuläget och den förväntade utvecklingen i Sverige.

Det saknas i dagsläget allmänt tillgänglig och sammanhållen statistik i Sverige över stora företags fordonsinnehav. Tidigare analyser visar dock att andelen fossildrivna bilar vid företagets nyregistrering av personbilar i Sverige redan är förhållandevis låg. Trafikanalys (2024) visar att svenska företag, både vid nyregistrering av företagsleasade personbilar och vid nyförskaffning av personbilar, i huvudsak valde elbilar och laddhybrider (år 2022 och 2023).¹

För att bedöma nyttan i förhållande till de administrativa kostnaderna anser Naturvårdsverket att det behövs ett baslinjeunderlag som kvantifierar bland annat: hur många fordon som finns i företag med fler än 250 anställda, aktuell fördelning mellan fordon med nollutsläpp eller lågutsläpp (ZEV, ZLEV) och fossildrivna fordon, ägande- kontra leasinggrad samt omsättningshastighet. Utan en sådan kartläggning riskerar förordningen att ge begränsad nytta i förhållande till administrativa krav och andra styrmedel som redan driver elektrifiering, som till exempel EU ETS 2 och CO₂-standarderna för personbilar och lätta lastbilar. Det är också osäkert hur förslaget påverkar omställningen för lätta lastbilar, då de fordon som används genom entreprenad inte omfattas av förslaget.

Effekter på andrahandsmarknaden av fordon

Förslaget kan ge en snabbare elektrifiering och bidra till ökad tillgång till utsläppsfria fordon på andrahandsmarknaden, vilket i sin tur kan ge utsläppsminskningar även i andra användargrupper. Huruvida utbudet på andrahandsmarknaden ökar av förslaget beror på var tillkommande fordon kommer att brukas i andra hand. Det är till exempel osäkert vilken andrahandsmarknad som gynnas, då fordonen kan användas i Sverige, i andra medlemsländer eller exporteras utanför EU. Hur utsläppen påverkas kommer således att bero på var fordonen används i andra hand.

Vem förslaget träffar

Naturvårdsverket anser att det behövs ytterligare underlag för att avgöra vem som träffas av förslaget, till exempel om förordningen i förlängningen får effekter för privatpersoner och andra företag. Bland stora företag ingår leasingföretag vilket kan göra att även privatpersoner påverkas av förslaget. Naturvårdsverket ser ett behov av att analysera risken för snedvridning mellan leasing och köp av fordon, eftersom en snedvridning av leasing relativt köp av fordon inte vore önskvärd för privatpersoner.

Administrativa kostnader och kort tidplan för rapportering

Naturvårdsverket bedömer att även om Sverige står relativt väl rustat, bör kommissionen förtydliga metod och datakrav samt överväga en mer generös tidplan för de medlemsstater som saknar motsvarande systemkapacitet.

Förslaget till förordningen kräver att medlemsstaterna tydligt kan särskilja fordon som registreras av stora företag enligt EU:s redovisningsdirektiv, samt hantera fordon som ägs, leasas eller brukas genom komplexa koncernstrukturer.

¹ Trafikanalys (2024). *Elektrifierade fordon i Sverige – en analys av laddbara fordon över tid och geografi*. Rapport: 2024:10. Se Figur 2.11 och Figur 2.12. Se också Regeringskansliet (2026). *Fakta-pm om EU-förslag 2025/26:FPM73 : COM(2025) 994, Förordning om rena företagsfordon*. Enligt ett specialuttag för år 2025 var 66 procent av alla nyregistrerade personbilar med juridisk ägare, inklusive bilhandeln, laddbara (37 procent el). Motsvarande för de nya lätta lastbilarna var 28 procent laddbara (23 procent el).

Dessa uppgifter finns inte alltid i befintliga register. Om förordningens krav på rapportering ska efterlevas krävs sannolikt resurser för att ta fram kompletterande dataflöden och för att harmonisera rapporteringskraven mot företagsregister.

Artikelvisa synpunkter

Artikel 3 – nationella krav för andelen utsläppsfria och utsläppssnåla företagsfordon
Naturvårdsverket anser att förslaget i tabell 1 behöver ses över. Till exempel behöver krav på medlemsstaterna utgå från ett nuläge och ett referensscenario för utvecklingen av fordonsflottan i medlemsländerna. Kravnivåerna är enligt förslaget satta utifrån ekonomisk kapacitet², inte utifrån fordonsflottans förväntade utveckling. Naturvårdsverket menar också att andelen för helt utsläppsfria fordon till 2030 är för låg. Att ersätta fossildrivna bilar med laddhybrider har endast marginella effekter på mål om utsläppsminskningar.³

Artikel 4 – ekonomiskt stöd till företagsfordon

Naturvårdsverket anser att kravet på att stöd efter 2028 endast får ges till fordon som är tillverkade i EU behöver förtydligas, så att det blir tydligt hur detta är tänkt att tillämpas i medlemsstaterna. Däremot instämmer Naturvårdsverket i den del av förslaget som innebär att finansiellt stöd inte får ges till fossila fordon från 1 januari 2028, då detta bidrar till att minska incitamenten för att använda fossila bränslen.

Beslut om detta yttrande har fattats av ställföreträdande generaldirektören Maria Ohlman efter föredragning av avdelningschefen Marie Uhrwing.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit tillförordnade biträdande enhetschefen Jenny Oltner samt handläggarna Veronica Eklund och Maria Bond.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

För Naturvårdsverket

Maria Ohlman

Marie Uhrwing

² BNP per capita.

³ Se också Naturvårdsverkets yttrande över remissen Revidering av koldioxidkraven för lätta fordon och av EU:s regler om fordonsmärkning (KN2026/00066), dnr NV-26-004362.

Kopia till:

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

kn.remissvar@regeringskansliet.se