

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

## Yttrande över EU-kommissionens förslag till förordning om rena företagsfordon

Regelrådet har i uppgift att bistå regelgivare, om dessa begär det, med att granska konsekvensutredningar till förslag från Europeiska unionen som bedöms få stor påverkan för företag i Sverige och lämna råd om vad en svensk konsekvensutredning bör innehålla. Regelrådet har därför översiktligt granskat EU-kommissionens förslag till förordning om rena företagsfordon (COM(2025) 994) och tillhörande konsekvensanalys (SWD (2025) 1060) samt regeringens fakta-PM (2025/26:FPM73).

### EU-kommissionens motivering och syfte förslaget

EU-kommissionen anger att förslaget syftar till att åtgärda den låga användningen av och den otillräckliga tillgången till utsläppsfria och lågutsläppsfordon i företagens fordonsflottor, genom att säkerställa ett snabbare upptag av utsläppsfria och lågutsläppsfordon för företag och skåpbilar. EU-kommissionen anger att detta i sin tur kommer att bidra till att öka tillgången på utsläppsfria och lågutsläppsfordon på begagnatmarknaden och en snabbare övergång från äldre förbränningsmotorfordon. Vidare anger EU-kommissionen att detta kommer minska förbrukningen av fossila bränslen inom vägtransportsektorn och därmed bidra till unionens energitrygghetsmål.

Förslaget till förordning innebär att nationella mål fastställs i varje medlemsstat för en minsta andel utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i nya registreringar av företagsfordon. Förslaget ålägger medlemsstaterna att säkerställa att en angiven andel av nyregistrerade bilar och skåpbilar hos företag med mer än 250 anställda ska vara utsläppsfria och utsläppssnåla med start 2030. Därefter sker en successiv ökning av kraven. Mot bakgrund av medlemsstaternas olika ekonomiska förutsättningar differentieras de målen på nationell nivå. Enligt förslaget är det upp till medlemsstaterna att själva besluta om åtgärder för att uppnå målen. Förslaget innehåller även bestämmelser om ekonomiska stöd som innebär att medlemsstaterna från den 1 januari 2028 dels enbart får erbjuda stöd till noll- eller lågutsläppsfordon, dels att sådana företagsfordon ska vara tillverkade i EU.

### Uppskattade kostnader och nyttor för företag

EU-kommissionen anger i sin konsekvensanalys att förslaget kommer innebära ökade direkta anpassningskostnader för stora företag, indirekta kostnader för små och medelstora företag, och för medborgarna. De ökade kostnaderna uppskattas till 62,3–109,2 miljarder euro under perioden 2029–2050. Samtidigt uppskattas fördelarna av förslaget, i form av bland annat besparingar för koldioxidutsläpp, uppgå till 68,8–132,2 miljarder euro under samma period.

Vidare anger EU-kommissionen att stora företag kommer att påverkas positivt i form av bland annat minskade bränslekostnader och skatteutgifter. Kommissionen uppskattar de positiva effekterna för stora företag till 40,3–74,9 miljarder euro. Vad gäller påverkan på små och medelstora företag uppskattas de positiva effekterna, bland annat i form av besparingar för

bränslekostnader, till mellan 10,3–11,6 miljarder euro. Vad gäller påverkan på konkurrenssituationen för företag anger EU-kommissionen att tydliga signaler till fordonsindustrin är viktiga för att skapa investeringar i elbilar och att fordonsindustrin överlag väntas påverkas positivt. EU-kommissionen anger att den europeiska fordonsindustrins globala konkurrenskraft har sjunkit det senaste årtiondet och att det kommer att krävas betydande investeringar för att öka konkurrenskraften, särskilt gällande nollutsläppsfordon.

I regeringens fakta-PM anges att Trafikanalys uppger att cirka 1600 företag i Sverige berörs av förslaget, varav knappt 400 företag inte har några fordon registrerade i verksamheten. Cirka 500 företag har 1–10 fordon registrerade i sina fordonsflottor. De branscher som uppskattas kunna beröras är inom logistik, uthyrning/leasing av fordon och serviceföretag. Regeringen anger att 66 procent av alla nyregistrerade personbilar med juridisk ägare, inklusive bilhandeln, var laddbara (37 procent el) i Sverige år 2025, och att 28 procent av de nya lätta lastbilarna var laddbara (23 procent el). Vidare anges att förslaget, enligt Transportstyrelsens bedömning, kommer kräva utveckling av nya system för bland annat uppföljning av kraven i förordningen.

Regeringen anger att man ser stora svårigheter med förslaget och konstaterar att förslagets konsekvensanalys bland annat saknar beräkningar på effekter på olika delar av transportmarknaden, exempelvis för transportköpare och fordonsindustri, och anger att det är nödvändigt med klargöranden i en rad frågor i förslaget.

## Regelrådets bedömning

Regelrådet konstaterar att förslaget kan leda till högre krav på berörda företag att ställa om sina fordonsflottor och att förslaget till nationella mål innebär att Sverige är en av de medlemsstater som har störst krav, då förslaget innebär att andelen nyregistrerade låg- och nollutsläppsfordon i Sverige ska uppgå till 90 procent 2030 (varav 58 procent ska vara nollutsläppsfordon) respektive 95 procent 2035, samtidigt som motsvarande krav för andra medlemsstater varierar från 56 till 80 procent. Regelrådet finner det därför viktigt att särskilt analysera förslagets påverkan på svenska företags konkurrenskraft inom EU, inom ramen för en nationell kompletterande konsekvensanalys. Vidare delar Regelrådet regeringens syn att ytterligare beräkningar av förslagets konsekvenser behövs för att synliggöra förslagets effekter för företag.

Regelrådet konstaterar vidare att de synpunkter som inhämtas från remissinstanserna kan utgöra en god grund för fortsatta analyser av förslaget.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 21 april 2026.

I beslutet deltog Lars Silver (ordförande), Helena Fond, Hans Peter Larsson och Roland Sigbladh.

Ärendet föredrogs av Erik Palm.



Lars Silver  
Ordförande



Erik Palm  
Föredragande