

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

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerade remiss.

Förslaget syftar till att reglera nyregistrering av företagsbilar genom att sätta minimumnivåer av låg- och nollutsläppsfordon. Regleringen omfattar personbilar och lätta lastbilar samt riktar sig till stora företag, definierade som företag med minst 250 anställda och en årlig omsättning som överstiger 50 miljoner euro.

Varje medlemsstat ges ett mål för nyregistreringar till 2030 och 2035, differentierade efter fordonstyp. Det överläts åt medlemsstaterna att själva avgöra vilka styrmedel som används för att uppnå dessa mål. Finansiellt stöd får dock inte ges till nyregistrering av företagsbilar som inte är låg- eller nollutsläppsfordon. Om sådant stöd ges får det enbart avse fordon som är tillverkade inom Europeiska unionen.

Förslaget syftar därigenom till att öka tillgången på låg- och nollutsläppsfordon på andrahandsmarknaden samt till att stärka den europeiska fordonsindustrins konkurrenskraft.

Synpunkter

Kravet på en hög andel låg- och nollutsläppsfordon för stora företag motiveras i förslaget med att dessa företag möter lägre finansiella barriärer än små och medelstora företag. Förslaget innehåller dock ingen information om hur stor andel av de nyregistrerade fordon som ägs av stora företag. Därmed går det inte att bedöma hur stor effekten på andrahandsmarknaden kan bli. Det saknas även underlag för att avgöra hur krävande målen är att uppnå för medlemsstaterna.

Som ett illustrativt exempel är det svenska målet för 2030 att andelen nollutsläppsfordon bland personbilar ska uppgå till 58 procent. År 2025 var andelen nyregistrerade elbilar bland samtliga

företagsbilar 40 procent (Trafikanalys 2026). Om förslagets antagande stämmer – att stora företag möter lägre finansiella barriärer vid införskaffande av nollutsläppsbilar – är det sannolikt att andelen inom denna grupp redan överstiger 40 procent. I så fall kan Sverige redan befinna sig nära att uppnå det föreslagna målet.

Det finns därmed en risk att förslaget leder till att medlemsstater tillhandahåller finansiellt stöd till företag som ändå skulle ha genomfört investeringen i nollutsläppsfordon. Ett alternativt angreppssätt vore att även införa mål för låg- och nollutsläppsfordon för små och medelstora företag, men med en lägre ambitionsnivå som bättre speglar deras finansiella förutsättningar. Ett sådant upplägg skulle vara förenligt med förslagets övergripande mål att öka andelen låg- och nollutsläppsfordon, samtidigt som stödet i högre grad riktas till de företag som har störst behov av finansiellt stöd för att klara omställningen.

I förslaget saknas en utförlig redogörelse över hur målen förhåller sig till ambitionsnivån i regleringen av genomsnittliga utsläpp för nyregistrerade lätta fordon per tillverkare (EU 2019/631). I EU kommissionens nuvarande förslag till revidering anges att utsläppen från nyregistrerade personbilar år 2035 ska uppgå till 90 procent av 2021 års nivå (EU 2025/0420 (COD)). Detta kan jämföras med målet i det föreliggande förslaget, där nyregistreringar av personbilar med nollutsläpp hos stora företag ska vara minst 95 procent av alla nyregistreringar till 2035.

Givet att nyregistreringar hos stora företag inte utgör en stor majoritet av alla nyregistreringar kommer det att krävas en hög andel nyregistrerade låg- och nollutsläppsfordon hos små och medelstora företag samt hos privata ägare för att nå tidigare uppsatta mål. Om EU kommissionen bedömer att det inte finns tillräcklig efterfrågan på lågutsläppsfordon, kommer det troligtvis inte att räcka att enbart stimulera efterfrågan hos stora företag för att nå tidigare uppsatta mål.

Sammantaget bedöms det nuvarande förslaget sannolikt inte ha någon större påverkan på andelen nya låg- och nollutsläppsfordon, eftersom den tidigare lagstiftningen redan ställer strängare krav på fordonsmarknaden som helhet. Däremot kan kravet att stöd endast får ges till fordon som är tillverkade inom Europeiska unionen få bredare konsekvenser. Eftersom förslaget inte presenterar några konkreta åtgärder för hur målen ska uppnås är det svårt att bedöma de samhällsekonomiska effekterna. Kravet kan dock påverka den europeiska fordonsindustrins långsiktiga konkurrenskraft och bör därför analyseras mer djupgående.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit forskare Carl Berry.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

REFERENSER

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2019/631 AV DEN 17 APRIL 2019 OM FASTSTÄLLANDE AV NORMER FÖR KOLDIOXIDUTSLÄPP FRÅN NYA PERSONBILAR OCH NYA LÄTTA NYTTOFORDON, OCH OM UPPHÄVANDE AV FÖRORDNINGARNA (EG) NR 443/2009 OCH (EU) NR 510/2011 (OMARBETNING).

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) OM ÄNDRING AV FÖRORDNING (EU) 2019/631 VAD GÄLLER NORMER FÖR KOLDIOXIDUTSLÄPP FRÅN NYA LÄTTA FORDON OCH FORDONSMÄRKNING SAMT OM UPPHÄVANDE AV DIREKTIV 1999/94/EG, COM(2025) 995 FINAL, 16 DECEMBER 2025, 2025/0420 (COD).

TRAFIKANALYS (2026). NYREGISTRERADE FORDON PER MÅNAD. TILLGÄNGLIG PÅ:

<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/manad/nyregistrerade-fordon-2026.html> (HÄMTAD 8 APRIL 2026).