



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2026-03-24

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Ert dnr: LI2026/00090
Handläggare: Annarella Löfblad

Svensk Kollektivtrafiks remissvar EU-kommissionens förslag Europaparlamentet och rådets förordning om rena företagsfordon, COM (2025) 994

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik. I Sverige görs 99 % av bussresorna, 90% av tågresorna och 97 % av sjötrafiksresorna med våra medlemmars trafik. Våra medlemmar ansvarar också för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts helt eller delvis beroende på hur kommuner och regioner överlåtit ansvaret enligt färdtjänst- eller kollektivtrafiklagen. Här görs ca 86 miljoner resor årligen, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik.

Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av förslaget

Från regeringens faktrapomemoria för förslaget.

Det övergripande målet med initiativet är att minska koldioxidutsläppen från EU:s vägtransportsektor och samtidigt skydda den europeiska bilindustrins konkurrenskraft samt säkerställa en rättvis omställning. Vidare avser förslaget genom krav på rena fordon i större företag stimulera både marknaden för nya noll- och lågutsläppsfordon och även för andrahandsmarknaden. Kommissionen menar att större företag efterfrågar i huvudsak nya fordon. De fordon som säljs vidare köps i huvudsak av mindre företag.

Förslaget innebär att nationella krav sätts upp för alla medlemsstater om att en viss andel av fordon i näringsverksamhet ska vara utsläppsfria eller utsläppsnåla till 2030 respektive 2035. Kraven omfattar nyregistreringar av utsläppsfria och utsläppsnåla lätta fordon och skåpbilar i företag med fler än 250 anställda. De fordon som omfattas är M1 och N1 i enlighet med förordningen



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

(EU) 2018/858, dvs fordon med plats för max 8 passagerare och med en maxvikt på 3,5 ton. Företag med färre än 250 anställda är undantagna.

Kraven är olika mellan medlemsstaterna och har enligt kommissionen beräknats baserat på ländernas ekonomiska kapacitet. Till exempel innebär förslaget att andelen nyregistrerade låg- och nollutsläppsfordon i Sverige ska uppgå till 90 procent 2030 (varav 58 procent ska vara nollutsläppsfordon) respektive 95 procent 2035. Sverige är en av de nio medlemsstater som får högst krav på att ställa om fordonsflottan i förslaget, exempelvis när det gäller kravet om att minst 95 procent av nyregistrerade personbilar och skåpvagnar i större företag till 2035 utgöra nollutsläppsfordon. Motsvarande krav för andra medlemsstater varierar från 56 till 80 procent.

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 fordon ska vara tillverkade i EU. Enligt förslaget ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter för att fastställa en metod för att fastställa kriterierna för "tillverkad i Europeiska unionen". Det finns också regler för övervaknings- och rapporteringsskyldigheter samt översyn av regelverket.

Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

Svensk Kollektivtrafik är positivt inställda till förslaget eftersom omställningen av transportsektorn går för långsamt och att styra mot företagsfordon kan vara effektivt och få systemeffekter såsom Kommissionen lyfter fram i förslaget.

Våra medlemmar, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) och länstrafikbolagen, träffas inte direkt av lagstiftningen, med några få undantag. Däremot omfattas flera av de trafikföretag som kör på uppdrag av RKM. Ca 10 000 personbilar kör inom den RKM-organiserade serviceresetrafiken (färdtjänst, sjukresor, skolskjuts). Dessa fordon är både "vanliga" taxifordon samt rullstolsanpassade specialfordon.

I förslaget omfattas i princip alla M1¹ och N1² fordon. Det finns inget undantag i likhet med Clean Vehicles Directive för t.ex. rullstolsanpassade fordon. Detta är en stor brist. För rullstolsanpassade/specialbyggda fordon tillkommer särskilda praktiska hinder för snabb elektrifiering. Exempelvis innebär vikt- och nyttolastkrav i kombination med anpassningar (ramp/lift och infästningar) ofta att fordon riskerar att hamna nära viktgränser, vilket påverkar både funktion och förarbehörighet (3,5 ton/B-körkort). Därtill är förutsättningarna för laddning i serviceresetrafiken ofta mer komplexa än för privatbilism, vilket gör att

¹ Bil som är konstruerad och byggd för persontransport, med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen.

² Bil som är konstruerad och byggd för godstransport, med en högsta vikt som inte överstiger 3,5 ton



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

övergången behöver kunna ske i takt med att marknad och infrastruktur mognar. Antalet tillverkare av elektrifierade specialfordon är få på marknaden idag och fordonen är ofta specialbyggda för ändamålet. Teknikutvecklingen är inte lika långt gången som för vanliga personbilar för dessa fordon. Vi ser ett stort behov av ett undantag från kraven gällande dessa fordon, för att säkerställa en funktionell och för samhället kostnadseffektiv kollektivtrafik. Med dieselmotor kan dessa fordon köras på HVO100, vilket redan görs i stor omfattning inom serviceresetrafiken. Biodrivmedel är ett bra alternativ tills dess att elektrifierade fordon finns som uppfyller de funktionella krav som våra medlemmar ställer i upphandling för att kunna utföra trafiken. Vi vill därför att rullstolsanpassade fordon undantas från kraven gällande företagsfordon.

Eftersom endast större företag omfattas av lagstiftningen kommer det ha konsekvenser för när RKM upphandlar trafik då vissa av anbudslämnarna kommer att omfattas av lagstiftningen och andra inte. Detta riskerar att snedvrider konkurrensen. Hur detta ska lösas rent praktiskt och hur kravställning kommer se ut är något som kollektivtrafikbranschen behöver analysera och hitta lösningar för. Lagstiftningen kommer dock påverka vilka fordon som används inom kollektivtrafiken på personbilssidan.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman

VD