

Datum
2026-04-20

Diarienummer
Utr 2026/7

Ert diarienummer
LI2026/00090

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

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

Vägtransporter står för en betydande del av unionens koldioxidutsläpp och att minska dessa är nödvändigt för att uppnå klimatneutralitet. Kommissionen bedömer att minskningstakten är för långsam för att nå målen i Fit for 55 och klimatneutralitet 2050, och att ytterligare åtgärder därför behövs. Personbilar och lätta lastbilar står för en stor del av vägtransporternas utsläpp och utgör därmed en central del av problemområdet. Majoriteten av de lätta fordon som nyregistreras inom unionen är idag registrerade på ett företag. Förordningen syftar till att i större utsträckning styra företagens fordonsinköp mot elbilar och laddhybrider och därigenom bidra till att påskynda minskningen av unionens koldioxidutsläpp.

Trafikanalys synpunkter

Precis som i övriga Europa står företagen för en klar majoritet av de nyregistrerade personbilarna och lätta lastbilarna i Sverige. Företagsfordonen har därmed en betydande påverkan på fordonsflottan. Att som kommissionen föreslår, styra företagens inköp av nya fordon mot laddbara alternativ för att påverka hela flottan kan därmed vara rimligt. Eftersom endast företag med fler än 250 anställda omfattas av förslaget faller dock en stor del av fordonsmarknaden utanför regleringen. Enligt Trafikanalys preliminära bedömning är det cirka 10 procent av alla nyregistrerade lätta fordon i Sverige som omfattas av förordningen. Majoriteten av de personbilar som registreras av svenska företag är också redan idag elbilar eller laddhybrider. Vidare träffar EU:s utsläppskrav för nyregistrerade fordon, samt utsläppsmålen inom ETS, samtliga nyregistrerade lätta fordon inklusive de företagsägda. Sammantaget innebär det att nyttan av ytterligare åtgärder riktade mot medlemsländernas företagsägda fordon sannolikt blir begränsad.

De målnivåer för personbilar som föreslås för Sverige till 2030 och 2035 kan anses vara nåbara. För lätta lastbilar är däremot gapet mellan dagens läge och de föreslagna nivåerna för 2030 och 2035 större. Sedan 1 juli 2025 är det också möjligt att köra en tung lastbil med eldrift om den väger upp till 4,25 ton med B-körkort. Dessa fordon används i praktiken som en lätt lastbil. Om försäljningen av lätta tunga fordon upp till 4,25 ton fortsätter att öka kommer det förmodligen leda till minskad försäljning av

eldrivna lätta lastbilar. En sådan utveckling kan göra det svårare för Sverige att nå de föreslagna nivåerna för lätta lastbilar.

Vilka fordon omfattas?

Kommissionens förslagna gör ingen skillnad på registrerad ägare och brukare av fordonet. För lätta lastbilar är det av mindre betydelse men för personbilar är det däremot en komplex fråga. I Sverige nyregistrerades 65 procent av alla personbilar under 2025 på ett företag, inklusive bilhandeln. Utöver dessa var 17 procent av de nyregistrerade personbilarna privatleasade bilar med ett leasingföretag som ägare. Det innebär att 82 procent av de nyregistrerade bilarna 2025 registrerades på ett företag och därmed skulle kunna omfattas av förordningen. Av de bilar som registreras på företag i bilhandeln går ungefär hälften till en privatperson inom loppet av ett år. Om privatleasade bilar definieras som privatägda bilar är det ungefär 55 procent av alla nyregistrerade personbilar som är en företagsbil (varav många är förmånsbilar). Spannet för vad som kan definieras som en företagsägd bil är därmed mellan 55 och 82 procent av alla nya bilar.

Eftersom skillnaden mellan registrerad ägare och faktisk brukare av fordonet inte är hanterad i kommissionens förslag går det inte att bedöma huruvida förordningen uteslutande är riktad mot företagsfordon eller om den även kommer att träffa privatpersoners val av bil. Den här otydligheten riskerar att försvåra medlemsstaternas arbete med att ta fram incitament för att påverka företagets val av fordon, och även möjligheterna att följa utvecklingen mot målnivåerna i förordningen.

Förslaget öppnar också för att medlemsländerna ska kunna rikta ekonomiskt stöd till fordon som är tillverkade i EU. Vad som ska anses utgöra ett sådant fordon definieras dock inte i förordningen utan ska fastställas genom delegerade akter. I nuläget kan Trafikanalys därför inte bedöma vad denna möjlighet kommer att innebära i praktiken.

Förslaget riskerar att driva upp exporten

Exporten av begagnade bilar från Sverige har ökat, vilket förklaras av en lågt värderad krona och utvecklade internationella marknadsytor som gör det enkelt att köpa och sälja begagnade fordon över landsgränserna. Trafikanalys har även kunnat se att olika länders styrmedel på fordonsområdet har påverkat den internationella handeln med begagnade bilar.

I kommissionens förslag presenteras olika målnivåer för andelen laddbara fordon för olika medlemsländer, och det är upp till medlemsländerna att utforma incitament för att nå dessa nivåer. Det finns därmed en risk för att länder som ligger i framkant och snabbt ökar andelen nyregistrerade laddbara fordon genom starka incitament inte får behålla fordonen, eftersom de i stället kan exporteras efter en kort tid i det ursprungliga landet. För EU:s totala utsläpp har det ingen betydelse, men för de enskilda medlemsländerna kan det innebära att andelen laddbara fordon i trafik ökar långsammare än vad andelen nyregistrerade fordon skulle indikera. Det blir därför viktigt att ländernas incitament för laddbara fordon är samordnade och jämförbara. Kommissionen ger inga förslag på hur sådan samordning kan uppnås utan det är upp till de enskilda medlemsländerna att utforma incitament som säkerställer att förordningens målnivåer för laddbara fordon uppnås.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Mikael Levin. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Andreas Tapani deltagit samt Anette Myhr.

Mattias Viklund

Generaldirektör