

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2026-04-23

Ange dnr LI2026/00090

Yttrande över Europeiska kommissionens förslag till förordning om rena företagsfordon (COM(2025) 994 final)

Förslaget i korthet

Förordningen ålägger medlemsstaterna att säkerställa att en viss andel av nyregistreringar av personbilar (M1)¹ och skåpbilar (N1)² hos stora företag (fler än 250 anställda) är noll- eller lågutsläppsfordon. Även om målen formellt ställs på medlemsstaten, blir den praktiska konsekvensen att medlemsstaten måste införa nationella regler som tvingar dessa företag att uppfylla kvoterna. Därmed införs ett de facto-mandat för enskilda företag.

Sammanfattande synpunkter

Transportföretagen ser stora brister med Europeiska kommissionens förslag till förordning om rena företagsfordon i dess nuvarande utformning.

Vi delar till fullo ambitionen att påskynda transportsektorns omställning och minska utsläppen av växthusgaser. Vägen dit måste dock bygga på teknikneutralitet, sund konkurrens och en förståelse för de operationella realiteter som våra medlemsföretag verkar under. Kommissionens förslag brister i samtliga dessa avseenden.

Förslaget, som i praktiken blir tvingande för vissa enskilda företag, riskerar att snedvrیدا konkurrensen på transportmarknaden, leda till oproportionerliga kostnader och administrativa bördor samt underminera företagens konkurrenskraft utan att garantera en mer effektiv klimatomställning.

Transportföretagen förordar att regler och styrmedel för en omställning av företagens fordonsflotta baseras på positiva incitament snarare än tvingande köpkrav.

Vi instämmer i flera av de kritiska farhågor som regeringen själv lyfter i sin faktapromemoria (2025/26:FPM73).

¹ Kategori M1: Motorfordon med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och som inte har utrymme för stående passagerare oavsett om antalet sittplatser är begränsat till förarplatsen.

² Kategori N1: Motorfordon med en högsta vikt som inte överstiger 3,5 ton.



Motiv till synpunkter

Förslagets konsekvenser för konkurrensen

Förslaget skapar en allvarlig snedvridning av konkurrensen. Större transport- och logistikföretag, som ofta verkar med små marginaler, kommer att tvingas till betydligt högre initiala investeringskostnader (CAPEX) för sina fordonsflottor än sina mindre konkurrenter. Kommissionen exkluderar medvetet små och medelstora företag (SMF) från förslagets direkta tillämpning med hänvisning till deras svårigheter att få tillgång till finansiering. Samtidigt ignorerar man att denna åtskillnad skapar en tudelad marknad där företag som vuxit sig stora drabbas av tvingande och kostsamma krav som deras mindre konkurrenter undantas från. Detta riskerar att hämma tillväxt och att missgynna de aktörer som har bäst förutsättningar att investera storskaligt, om de ges rätt förutsättningar.

Dessutom riskerar konsumenter och små bolag att påverkas av reglerna genom att de köper fordon på avbetalning eller leasar dem. Detta beror på att kreditbolagen och leasingbolagen oftast är ”stora företag” enligt definitionen i den föreslagna förordningen. Fordonen registreras på kredit- och leasingbolagen och inte på det företag som köpt fordon på avbetalning eller leasat för att utföra transporter i sin verksamhet. Därigenom blir utbudet styrt av de bolag som finansierar.

Det är oklart vad som händer om bolag blir ”stort” (enligt definitionen). Ett transportföretag skulle kunna välja att köpa fordon på avbetalning från ett mindre kreditbolag eller leasa ett fordon från ett mindre leasingbolag, som har möjlighet att ha ett bredare utbud av fordon än de ”stora” kredit- och leasingbolagen. Vad händer om dessa bolag eller ett fristående transportbolag växer och passerar tröskeln och klassificeras som ett ”stort” företag? Pondera att detta sker 2027 – från vilket år måste då transportföretaget alternativt kredit- eller leasingbolaget uppfylla Sveriges mål för nyregistreringar av fordon (M1 och N1)? Detta skapar potentiellt både osäkerhet och administrativa problem, särskilt för aktörer med stora och långsiktiga fordonsinvesteringar.

Därtill tillkommer artikel 4 i förslaget, som från 2028 förbjuder offentligt stöd till andra fordon än noll- eller lågutsläppsfordon som dessutom ska vara “Made in EU”. För transportsektorn, där investeringscyklerna är långa och marginalerna ofta pressade, riskerar detta att förstärka kostnadsökningar ytterligare och samtidigt innebära en separat uppföljnings- och administrationsstruktur, med ökad komplexitet som följd.

I förslaget omfattas i princip alla M1 och N1 fordon. 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 serviceresetraffiken ofta mer komplexa än för privatbilism, vilket gör att 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. För att säkerställa en funktionell och för samhället kostnadseffektiv kollektivtrafik finns behov att undanta dessa fordon från kraven. Med dieselmotor kan dessa fordon köras på HVO100, vilket redan görs i stor omfattning inom serviceresetraffiken. Biodrivmedel är ett bra alternativ tills dess att elektrifierade fordon finns som uppfyller de funktionella krav som ställs i upphandlad trafik för att kunna utföra trafiken.

Ett ytterligare problem med förslaget är av geografisk karaktär. Inom Transportföretagen har vi medlemsföretag i norra Sverige, där det kan vara så kallt som -35 grader. Företaget driftar många paketbilar (N1). De största utmaningarna härvidlag är:

1. Fordonen kör långa sträckor och kärnverksamheten är rutter som är tidskritiska. Detta kommer inte att kunna efterlevas om de tvingas till laddpauser efter vägen.

Exemplerrutt tidskritisk transport = Sundsvall-Rosersberg-Luleå-Umeå - utgår från Sundsvall, lastas och avgår från Rosersberg 19:00 och leverans till mottagare ska ske innan 07:00 hos mottagare i Luleå.

Total körsträcka (chaufförsbyten, men inga övriga stopp än kortare tankningsstopp) = 150mil/dag

2. Verksamhet bedrivs i områden där det är långa sträckor mellan bebyggelse vilket innebär att laddinfrastruktur osannolikt kommer finnas på plats. Detta blir ett problem då paketbilarna kör långa sträckor och därmed behöver laddas under ruttens gång.

Exempel distributionsrunda Norrbotten = Luleå-Kiruna-Gällivare-Luleå = Tidskritisk transport av läkemedel som kräver värme där varje mottagare har en slottid för leveransen, lossningar i både Gällivare och Kiruna. Slingan är 71 mil och det är väldigt tight med tid där det redan idag är utmaningar med tiderna. Skulle tid läggas till för laddning på ruten skulle den inte längre fungera.

3. I stora delar av upptagningsområdet är det väldigt kallt under vinterhalvåret (inte ovanligt med -35 under flera dagar), vilket gör att batterierna tar lång tid att ladda och laddar ur snabbt. Även om det går att få in ett fåtal elpaketbilar i garage så går det inte att bygga ett garage så att det går att ställa in fordonen om flottan med elpaketbilar skulle öka i antal.
4. Laddningstiden kommer bli ett problem för rutterna som driftas nattetid då företaget inte kan begära att förarna ska förlägga sin rast, eller flera raster, på en laddningsstation. Detta innebär i sin tur att företaget kommer få mycket högre lönekostnader, samt att det kommer få problem med 10-timmarsregeln för nattarbete.
5. En del av paketfordonen körs dygnet runt, men på olika rutter. Detta innebär att företaget inte har tillräckligt mycket stilleståndstid för att kunna ladda elfordon. Det innebär i sin tur att företaget, för att möjliggöra laddning, antingen skulle behöva utöka fordonsflottan vilket varken är miljömässigt eller ekonomiskt försvarbart, eller få produktionsproblem. På sikt skulle det mest sannolikt betyda att företaget skulle behöva avsäga sig uppdrag.

Förutom ovanstående punkter är elfordonen mycket dyrare i inköp och den kostnaden kommer företaget att behöva plocka ut av kunder. Företag av denna typ är väldigt investeringstunga och det riskerar att bli mycket utmanande om en stor del av fordonsflottan ska bytas ut till eldrift.

Elektrifieringskrav innebär generellt sett högre investeringskostnader och större kapitalbehov. Detta slår direkt igenom i högre fordons- och driftkostnader, vilket i sin tur påverkar prisbilden i hela värdekedjan.

Kostnadseffektiviteten i rena transporter behöver öka

Marknaden för rena fordon behöver växa, men detta behöver baseras på ökad efterfrågan. Kommissionens förslag löper mycket hög risk att leda till fördyringar för de företag som omfattas vilket gör det till en konkurrensnackdel att investera i nollutsläppsfordon.

Transportsektorns företag verkar på en hårt konkurrensutsatt marknad med små marginaler. Det innebär att affärsmässiga beslut måste fattas på rationella grunder. Endast genom att snabbt fokusera på att göra nollutsläppsfordon kostnadseffektiva kan långsiktiga förutsättningar skapas för en konkurrenskraftig transportsektor med låga utsläpp, en väl fungerande fordonsmarknad och globalt ledande climateffektivitet.

Brist på teknikneutralitet och operationella hinder

Transportföretagen, i likhet med den internationella vägtransportunionen³ (IRU), anser att omställningen måste vara teknikneutral. Förslaget definierar "noll- och lågutsläppsfordon" på ett sätt som i praktiken nästan uteslutande premierar batterielektriska fordon och laddhybrider. Detta ignorerar fullständigt den potential som finns i förnybara bränslen, såsom HVO100 och andra hållbara biodrivmedel, som kan ge omedelbar och betydande klimatnytta i den befintliga fordonsflottan. Att låsa fast företagen vid en specifik teknisk lösning, vars infrastruktur och prestanda ännu inte är fullt utbyggd eller anpassad för alla transportuppdrag, är både ineffektivt och riskabelt.

Förslaget tar inte tillräcklig hänsyn till de operationella realiteterna:

- **Otillräcklig laddinfrastruktur:** Tillgången på publik och semi-publik laddinfrastruktur med tillräcklig kapacitet för kommersiella fordon är fortfarande en stor bristvara i Sverige och övriga Europa.
- **Höga investeringskostnader:** Inköpspriset för nollutsläppsfordon är väsentligt högre än för konventionella fordon, vilket binder kapital och påverkar företagets likviditet.
- **Operationell effektivitet:** Aspekter som räckvidd, nyttolast (på grund av batterivikt) och laddningstid är kritiska faktorer som direkt påverkar transporteffektiviteten och företagets lönsamhet. Tvingande krav utan att dessa hinder är undanröjda är orimligt.

Instämmer med regeringens preliminära bedömning

Transportföretagen noterar med tillfredsställelse att regeringen i sin faktapromemoria (2025/26:FPM73) delar flera av våra centrala farhågor. Regeringen uttrycker en negativ inställning till förslaget bindande karaktär, ifrågasätter dess proportionalitet och lyfter fram risken för ökade kostnader och administrativ börda som kan drabba företagen negativt.

Vidare understryker regeringen, helt korrekt, att en teknikneutral och samhällsekonomiskt effektiv omställning bör eftersträvas. Vi uppmanar regeringen att stå fast vid denna kritiska linje i de fortsatta förhandlingarna i rådet och verka för en fundamental omarbetning av förslaget.

³ International Road Transport Union.

Avslutning

Vägen framåt – Våra förslag

Transportföretagen anser att EU och Sverige istället bör fokusera på att skapa rätt förutsättningar för en marknadsdriven omställning:

1. **Fokus på incitament, inte tvingande mandat:** Istället för tvingande kvoter bör styrmedlen fokusera på positiva incitament som gör det affärsmässigt attraktivt att investera i klimatneutrala tekniker. Det kan handla om skattelättnader, investeringsstöd eller differentierade vägavgifter som premierar alla former av fossilfri teknik. Transportföretagen noterar exempelvis att Kommissionens förslag till ny gruppundantagsförordning (GBER) inte i tillräcklig mån ökar stödgränserna för utsläppsfria fordon.
2. **Säkerställ teknikneutralitet:** Regelverket måste utformas så att alla hållbara och fossilfria alternativ kan konkurrera på lika villkor. Detta inkluderar hållbara biodrivmedel, vätgas och andra framtida lösningar.
3. **Bygg ut energiinfrastrukturen:** Prioritera en snabb och storskalig utbyggnad av ladd- och tankinfrastruktur för tunga och lätta kommersiella fordon i hela EU. Detta är den mest grundläggande förutsättningen för en lyckad omställning.
4. **Harmonisera villkoren:** Skapa långsiktiga och förutsägbara regler som är harmoniserade över hela den inre marknaden för att undvika konkurrenssnedvridning.
5. **Stärk efterfrågan på utsläppsfria transporter:** Ett grundläggande hinder för investeringar i utsläppsfria fordon är den låga betalningsviljan för utsläppsfria transporter, både inom offentlig sektor och bland företag och konsumenter. Här kan mer göras för att stärka offentlig sektors efterfrågan, exempelvis genom öronmärkning av medel från EU:s budget till att ersätta medlemsstater som premierar nollutsläppstransporter inom offentlig upphandling.

Sammanfattningsvis anser Transportföretagen att kommissionens förslag är fel väg att gå. Det skapar onödiga handelshinder, snedvrider konkurrensen och försvårar för de transportföretag som är motorn i både ekonomin och klimatomställningen.

Vi tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter och bidra till föreliggande förslag. Transportföretagen bistår gärna i det fortsatta arbetet.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell, Samhällspolitisk chef

Transportföretagen



Maria Lindh, näringspolitisk expert, EU-rätt och transporter

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för transportsektorn. Våra 9 100 medlemsföretag anställer cirka 204 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn.