



Remissvar

Dnr 2026-061

Datum 2026 04 22

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Remiss av EU-kommissionens förslag Europaparlamentet och rådets förordning om rena företagsfordon, COM (2025) 994.

LI2026/00090

EU-kommissionen föreslår minimivåer för andelen nyregistrerade bilar med låga utsläpp som köps av stora företag. Konjunkturinstitutet avstyrker förslaget eftersom ansvarsfördelningsförordningen (ESR) redan ger medlemsländerna incitament att införa politik som reducerar deras ESR-utsläpp. Sådan politik kan exempelvis omfatta styrning av nybilsförsäljningen mot fordon med låga utsläpp. Att i detta läge ställa krav på att medlemsstaterna ska rikta politiken mot en enskild del av marknaden riskerar att begränsa möjligheterna att utforma en kostnadseffektiv klimatpolitik.

FÖRSLAGET ÄR BEGRIPLIGT MEN INTE KOSTNADSEFFEKTIVT

Förslaget bör ses mot bakgrund av de svårigheter som hittills präglat införandet av kravet på att endast nollutsläppsfordon ska få säljas inom EU från och med 2035. Ur ett effektivitetsperspektiv torde det bästa sättet att få till en storskalig elektrifiering av lätta fordon vara att skapa en miljö där dessa fordon efterfrågas snarare än fossildrivna alternativ. En väg skulle till exempel vara ett mer ambitiöst ETS 2 vilket skulle driva upp priserna på fossila drivmedel. En sådan politik skulle dock sannolikt möta starkt motstånd från flera medlemsstater. Mot denna bakgrund är kommissionens förslaget begripligt men samtidigt tveksamt ur effektivitetssynpunkt.

Om EU vill påskynda en omställning av fordonsflottan genom att tvinga fram en ökad efterfrågan vore det enklare och sannolikt mindre kostsamt att ställa krav på hela nybilsförsäljningen i respektive medlemsland – inte fokusera enbart på vilka bilar stora företag köper. Det skulle ge incitament till länderna att sjösätta styrmedel som styr mot hela nybilsmarknaden snarare än att förutbestämt rikta styrmedel mot just större företag. Detta skulle möjliggöra en mer kostnadseffektiv klimatpolitik och samtidigt minska den administrativa bördan.

FÖRSLAGET HAR LITEN PÅVERKAN PÅ SVERIGE

För att Sverige ska nå sitt nationella klimatmål till 2045 bör rimligen nyregistreringen av personbilar och lätta lastbilar med nollutsläpp vara nära 100 procent runt 2035 inte bara för stora företag, utan för hela marknaden. Det pekar på att Sverige inte kommer påverkas av förslaget i någon större utsträckning. Motsvarande bör vara fallet för andra länder med liknande ESR-åtaganden.

Förslaget innehåller även bestämmelser om att medlemsländerna, från och med 2028, inte får ge finansiellt stöd till företagsägda bilar annat än sådana som är noll- eller lågutsläppande. Vidare anges att sådant finansiellt stöd, i mån det förekommer, endast får ges till bilar och

lätta lastbilar som är tillverkade i EU. I Sverige riktas klimatpremier idag bland annat mot lätta eldrivna lastbilar. Stödet har förlängts till och med 30 oktober 2027. Om stödet skulle förlängas ytterligare kan kommissionens förslag komma att påverka hur det får utformas.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Albin Kainelainen. Föredragande har varit Svante Mandell.

Albin Kainelainen
Generaldirektör