

Landsbygds- och infrastruktursdepartementet

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

2026-02-26

Er ref: LI2026/00090

FF ref: 2026/04

Remissyttrande: EU-kommissionens förslag till förordning om rena företagsflottor

Bakgrund

Den 16 december 2025 antog Europeiska kommissionen sitt förslag till en förordning om rena företagsflottor, som en del av det s.k. Automotive Package. Förslaget innehåller bland annat följande åtgärder:

Bindande mål på medlemsstatsnivå för 2030 och 2035, som ska säkerställa att en viss andel av nya registreringar av personbilar och lätta lastbilar i större företag fordonsflottor utgörs av s.k. nollutsläppsfordon (ZEV).

Förbud för medlemsstaterna att från och med 2028 bevilja någon form av finansiellt stöd för köp, leasing, uthyrning, avbetalningsköp eller drift av företagsfordon som inte är lågutsläpps- eller nollutsläppsfordon och som inte är tillverkade inom EU.

Det överläts till medlemsstaterna att uppnå sina respektive nationella mål.

Sammanfattning

Finansbolagens Förening (Finansbolagen) stöder målet med den gröna omställningen av vägtransporter. Finansbolagens medlemmar spelar också en central roll som möjliggörare genom olika finansieringslösningar/leasing till bl.a. hushåll och små och medelstora företag (SME) som gör att de kan få till gång till s.k. nollutsläppsfordon (ZEV).

Svenska företag ligger redan i framkant av omställningen genom omfattande investeringar och en övergång till nollutsläppsfordon i snabbare takt än den övriga fordonsparken. Drivkrafterna bakom denna utveckling har varit en attraktiv total ägandekostnad (TCO), (bitvis) stabila och förutsägbara incitamentsramar, ökande tillgång till laddinfrastruktur, tillgång till prisvärda fordon och tillgång till attraktiva finansieringslösningar som leasing.

Kommissionens förslag stödjer inte någon av dessa drivkrafter och därmed stödjer förslaget inte heller den gröna omställningen. Tvärtom riskerar förslaget att få betydande negativa konsekvenser för konsumenter, SME samt ekonomin i stort.

I sin nuvarande utformning har förslaget så stora och strukturella brister att det måste avstyrkas.

Felaktigt avgränsat tillämpningsområde:

Även om förslaget presenteras som en åtgärd riktad mot större företags fordonssflottor, definieras tillämpningsområdet utifrån fordonets registrerade ägare (i praktiken ofta en leasegivare som normalt är ett större företag) snarare än faktiska brukaren (i praktiken ofta en konsument eller SME). Därmed omfattas fordon som finansieras, hyrs eller leasas av konsumenter och SME av tillämpningsområdet. Eftersom ca 50 % av alla nya personbilar till konsumenter i Sverige tillhandahålls genom privatleasing, är det i praktiken fråga om en konsumentreglering. Motsvarande gäller SME där andelen leasing i Sverige är ännu högre än för konsumenter.

I Sverige är dessutom i princip alla nya bilar som säljs, inklusive sådana som finansieras genom avbetalningsköp (för)registrerade¹ på ett större företag innan bilen säljs till konsument eller SME. Det är oklart om varje registrering av ICE (lager)fordon på ett större företag är förbjudet. I så fall skulle det inte längre bli möjligt att sälja ICE bilar oavsett att den första kunden som sedan faktiskt brukar fordonet är en konsument eller SME. Skulle (för)registreringar som sker som ett led i handeln med och finansieringen av fordon förbjudas skulle det få extrema effekter på marknaden. Inte sällan är även lagerfordon, inbytesfordon och demofordon m.fl. ställda i trafik. En eventuell begräsning till fordon som är ställda i trafik skulle därmed inte lösa hela problemet. Här krävs ett förtydligande om att alla registreringar på större företag som görs som ett led i handeln med fordon inte träffas av förbudet.

En annan frågeställning är om fordon som sätts i trafik första gången efter i ikraftträdandet träffas även som begagnade. Skulle större företag förhindras att registrera sådana fordon, vilket är nödvändigt för att kunna ta in och handla med begagnade fordon, skulle det leda till stor inverkan på begagnat-/restvärdet vilket skulle behöva diskonteras/bäras av den som först köper/leasas fordonet. Olika gränsvärden, förutsättningar och tolkningar m.m. i olika länder kan också medföra arbitrage som t.ex. leder till skenregistreringar och andra störningar på marknaden.

I flera medlemsstater, dock inte i Sverige, registreras fordon som finansieras genom avbetalningsköp eller liknande kreditformer i långgivarens namn dvs. på ett större företag under hela avtalstiden tills krediten är slutbetalad. Detta är ingen marginell fråga. En felaktigt utformad reglering som kopplar till vem som är registrerad ägare skulle negativt kunna påverka möjligheten till finansiering och därmed fordonsförsäljningen inklusive svenska exportmöjligheter på flera viktiga marknader inom EU. Även här krävs ett förtydligande om att sådana registreringar inte träffas av förbudet.

Alltför brett förbud mot finansiellt stöd:

Från 2028 förbjuds enligt förslaget allt finansiellt stöd till företagsbilar och lätta lastbilar – oavsett företagsstorlek – om fordonen inte är noll- eller lågutsläppsfordon. Även om direkta subventioner bör begränsas till ZEV, omfattar det föreslagna förbudet, givet det breda begreppet ”finansiellt stöd”, även lägre förmånsvärden för elfordon. Möjligen omfattas även mer allmänna skatteregler som avdragsrätt för moms och ränta. Förbudet mot finansiellt stöd träffar därmed mycket hårt och brett mot alla ZEV fordon som inte uppfyller kravet på att vara tillverkade i EU.

Lägre förmånsvärden för elbilar är en helt avgörande faktor för de svenska företagens val av fordon. I praktiken uppstår genom förslaget betydande handelshinder för många populära ZEV, inklusive sådana som är tillverkade i länder med vilka EU har frihandelsavtal. Förbudet mot stöd till ZEV som inte är tillverkade i EU bör därför omarbetas eller tas bort helt.

Med nuvarande skrivning stoppas kommande stöd från den sociala klimatfonden i förhållande till begagnade ZEV som inte är tillverkade i EU. En eventuell begräsning till fordon som är registrerade i

¹ Men ännu ej registrerade i trafik. Förregistrering kan göras både av importör, finansiär eller återförsäljare.

trafik första gången efter i ikraftträdande skulle minska men inte lösa problemet. Förbudet mot stöd till ZEV som inte är tillverkade i EU bör därför även av detta skäl tas bort helt.

Ambitionen att tillföra fler begagnade ZEV till en redan mättad marknad:

Ett av förslagets huvudsakliga syften har angetts vara är att öka tillgången på begagnade ZEV. Detta trots att marknadsdata som stödjer att det skulle föreligga en brist saknas. Tvärtom visar tillgänglig information att de flesta medlemsstater, inklusive Sverige, redan har balanserade eller överskottspräglade marknader, där efterfrågan begränsas av prisvärdhet och användbarhet snarare än av brist på fordon. Från Sverige har en stor mängd bättre begagnade elfordon gått på export på grund av bristande efterfrågan.

Bristande behovs- och konsekvensanalys samt ökad regelbörda:

Svenska företag ligger redan i framkant av omställningen genom omfattande investeringar och en övergång till nollutsläppsfordon i snabbare takt än den övriga fordonsparken. Drivkrafterna bakom denna utveckling har varit en attraktiv total ägandekostnad (TCO), (bitvis) stabila och förutsägbara incitamentsramar, ökande tillgång till laddinfrastruktur, tillgång till prisvärda fordon och tillgång till attraktiva finansieringslösningar som leasing.

Kommissionens förslag stödjer inte någon av dessa drivkrafter och därmed stödjer förslaget inte heller den gröna omställningen. Det nya systemet kräver nya rapporteringsskyldigheter och administrativa strukturer för nationella myndigheter och skulle medföra finansiella risker och administrativa kostnader för alla berörda företag. Förslaget riskerar dessutom att få betydande negativa konsekvenser för konsumenter, SME samt ekonomin i stort.

Förslaget bygger på en ofullständig och bristfällig behovs- och konsekvensanalys som inte tar hänsyn till de verkliga begränsningarna för elektrifieringen. Särskilt faktiska möjliggörande faktorer för elektrifieringen – såsom tillgång till icke publik laddning till mer överkomligt pris även för boende i flerbostadshus – förbises helt.

Det är svårt att se hur så oproportionella, administrativt betungande och kostnadsdrivande åtgärder som föreslås skulle vara relevanta eller motsvara något regleringsbehov i Sverige där de större företagen ligger i framkant när det gäller omställningen.

Finansbolagen vill särskilt understryka behovet av:

- Ett uttryckligt undantag från tillämpningsområdet när det gäller konsumentkrediter, privatleasing samt krediter och leasing till SME.
- Ett skifte bort från registrerad juridisk ägare till vem som brukar fordonet så att hänsyn tas till om det är en konsument eller SME. Det bör vara objektiva och lätt kontrollerbara offentliga uppgifter som brukarens/kredittagarens/leasetagarens organisationsnummer och senast fastställda årsredovisning när (leasing)avtalet ingås som bör läggas till grund för bedömningen av om den faktiska brukaren är SME eller inte.
- Tydligare definition av vad som avses med nya fordon så att det inte uppstår marknadsstörningar, vilket förslaget kan befaras leda till. Här finns flera viktiga frågeställningar, som t.ex. om även fordon som sätts i trafik första gången efter ikraftträdandet träffas av regleringen även som begagnade?
- Förbudet mot stöd till ZEV som inte är tillverkade i EU bör tas bort helt eller omarbetas så att det inte torpederar frihandelsavtal och förhindrar stöd av begagnade ZEV fordon som inte når upp till kravet på att vara tillverkade i EU. Bestämmelsen går också mycket längre än det tänkta tillämpningsområdet (större företags eget brukande av nya fordon) vilket skapar stora utmaningar.

- Fordon som inte används/inte är registrerade i trafik, t.ex. lagerfordon som i Sverige är (för)registrerade på större företag t.ex. generalagent, återförsäljare eller finansbolag (t.ex. som säkerhet för en kredit/lagerfinansiering). Detsamma gäller alla fordon som är registrerade i trafik inom ramen för handeln med fordon där det inte brukas i den egna verksamheten.
- Förtydligande av centrala definitioner och begrepp, som faktiskt tar hänsyn till medlemsstaternas nationella skatte- och finanspolitiska befogenheter så att det också blir tydligt att generella åtgärder som t.ex. lägre förmånsvärden för elbilar, rätt till ränteavdrag eller momsavdrag inte påverkas.
- Anpassning av eventuella mål till objektiva förutsättningar avseende infrastrukturberedskap och konsumenters olika förutsättningar.
- Det är oklart vilka som kan bli föremål för granskning och eventuella sanktioner m.m. Bara medlemsstaterna? Även företag? Träffytan för granskning och sanktioner m.m. bör begränsas så långt möjligt och under alla förhållanden inte gå utöver det tänkta tillämpningsområdet (större företags eget brukande av nya fordon).

Slutsatser:

I sin nuvarande utformning innebär kommissionens förslag en kraftig begränsning mot förbränningsmotorer för stora delar av konsumentmarknaden, flera år före den överenskomna tidslinjen till 2035.

För kreditgivare skulle förslaget reglera konsumenternas och SME:s tillgång till mobilitet genom att begränsa vilka fordon som kan finansieras, vilket skulle påverka konsumenter och SME mycket negativt.

Finansbolagen efterlyser därför en grundläggande revidering av förslaget, med uttryckligt undantag för konsumenter och SME. Det krävs också flera andra förtydliganden och avgränsningar. Utan sådana ändringar riskerar förslaget att undergräva tillgången till prisvärd mobilitet, öka ojämlikheten, destabilisera marknaderna och urholka förtroendet för den gröna omställningen, samtidigt som de verkliga hindren för nollutsläppsfordonens genomslag även fortsättningsvis inte adresseras tillräckligt.

Finansbolagen står bakom klimatmålen men uppmanar regeringen att avvisa förslaget i dess nuvarande form och kräva en genomgripande omarbetning som innehåller mer kostnadseffektiva och mindre administrativt betungande åtgärder som säkerställer proportionalitet, rättssäkerhet och samstämmighet med både nationella behov och förutsättningar samt gällande frihandelsavtal. Endast ett sådant angreppssätt kan säkerställa en grön omställning som är både miljömässigt effektiv och socialt hållbar.

Finansbolagen kan efter genomgång av förslaget konstatera att enskilda definitioner kan få stora effekter och att även mindre ändringar kan få stora praktiska effekter. Utifrån detta tror vi att det vore bra med ett möte så att vi på bästa sätt kan bidra med vår kunskap.

FINANSBOLAGENS FÖRENING

Per Holmgren
Per Holmgren