

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta
ärende:
Fredrik Svensson
0767995544
fredrik.svensson@akeri.se

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

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

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

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Näringen omsätter cirka 300 miljarder kronor och utgör en stor del av svensk näringsekonomi.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

Sammanfattning av förslaget

EU-kommissionens förslag till förordning om rena företagsfordon syftar till att öka andelen nollutsläppsfordon och lågutsläppsfordon i företagsflottor inom unionen. Förslaget innebär att medlemsstaterna från 2030 ska uppfylla nationella mål för andelen nya företagsbilar och lätta lastbilar som registreras av större företag.

Därutöver föreslås begränsningar för nationella stödordningar till fordon som inte uppfyller utsläppskraven. Förslaget öppnar också för att stödordningar ska kunna knytas till kriterier om att fordon ska vara tillverkade inom Europeiska unionen. I nuläget omfattar förslaget personbilar och lätta nyttofordon, men öppnar för senare utvärdering av ytterligare fordonskategorier.

Allmänna synpunkter

Sveriges Åkeriföretag delar ambitionen att minska utsläppen från vägtransporter och ser ett behov av styrmedel som påskyndar omställningen. Förslaget i COM (2025) 994 är dock i flera centrala delar fel utformat för vägtransportnäringens verklighet.

Sveriges Åkeriföretag avstyrker förslaget i dess nuvarande utformning, på grund av förordningens fokus på bindande mål för registrering av fordon. Även om förslaget formellt uttrycks som nationella mål riskerar det i praktiken att driva fram krav på investeringar i vissa fordonstyper utan att de praktiska och ekonomiska förutsättningarna för att använda fordonen i kommersiell drift är tillräckligt utvecklade.

Sveriges Åkeriföretag anser i grunden att omställningen måste vara marknadsdriven och bygga på fungerande affärslogik. För vägtransportnäringen är efterfrågan och betalningsvilja hos transportköpare avgörande för investeringstakten. I en marknad med hård prispress och små marginaler kan investeringar i dyrare fossilfria fordon endast ske i den utsträckning som merkostnaden accepteras och ersätts av kunderna. Det innebär att politiken i stället för bindande kvoter bör prioritera möjliggörande förutsättningar.

Sådana förutsättningar omfattar bland annat utbyggd publik laddning och depåladdning, förstärkt elnätkapacitet och snabbare anslutningsprocesser samt förutsägbara och långsiktiga ekonomiska incitament och finansieringsmöjligheter. Det handlar även om att stimulera efterfrågan på hållbara transporter genom marknadsnära styrmedel samt om teknikneutralitet i övergångsfasen.

- Reglering som leder till kvoter eller bindande krav på inköp av vissa fordonstyper i privatfinansierade fordonsflottor bör undvikas.
- Efterfrågan på utsläppsfria transporter, ekonomiska villkor, laddinfrastruktur, elnätkapacitet och anslutningsprocesser måste stärkas för att investeringar i fossilfria fordon ska vara praktiskt och kommersiellt möjliga.
- Krav kopplade till fordon som är "tillverkade i EU" bör utformas så att tillgången till konkurrenskraftiga fordon inte försämras och kostnaderna inte blir onödigt höga för transportföretag.
- En teknikneutral ansats bör tillämpas under en övergångsperiod, där flera lösningar som bidrar till utsläppsminskningar kan ges utrymme.

Närmare synpunkter

Möjliggörande förutsättningar, inte kvotkrav för privata fordonsflottor

Åkerinäringen befinner sig redan i en omfattande omställning, och investeringar i nya tekniker genomförs redan i dag där det är ekonomiskt rimligt och operativt möjligt. I stora delar av marknaden återstår dock fortfarande hinder som kommissionens förslag inte löser. Fokus bör därför i högre grad ligga på åtgärder som undanröjer dessa hinder.

Investeringskostnaderna för nollutsläppsfordon är fortfarande i många fall väsentligt högre än för konventionella alternativ. Därutöver kräver elektrifiering av fordon ofta kompletterande investeringar i laddutrustning. För många transportföretag är depåladdning den mest relevanta lösningen, men i många fall finns begränsningar i lokal elnätscapacitet samt långa ledtider för anslutning och effektökning, vilket kan innebära betydande hinder och ytterligare kostnader. I delar av marknaden kvarstår också operativa begränsningar. Batteriernas vikt kan innebära minskad lastkapacitet och därmed försämrade effektivitet.

Sveriges Åkeriföretags Åkeribarometer, en återkommande medlemsundersökning om marknadsläge och branschvillkor, visar samtidigt att betalningsviljan i marknaden fortsatt är begränsad. I den senaste undersökningen uppger 74 procent av medlemsföretagen att transportköparnas betalningsvilja för omställningsrelaterade merkostnader är dålig eller mycket dålig. Det innebär att investeringar i dyrare fossilfria fordon och tillhörande infrastruktur i många fall inte fullt ut kan räknas hem genom högre transportpriser.

Om investeringar i vissa fordonstyper drivs fram innan tillräckliga driftsförutsättningar finns på plats riskerar företag att skjuta upp fordonsbyten. Det kan bromsa den ordinarie fordonsförnyelsen och därmed försena utsläppsminskningar. När merkostnaden inte kan föras vidare i transportledet riskerar tvingande kvoter eller inköpsmandat dessutom att leda till försämrade lönsamhet, minskad investeringskapacitet och ökad prispress i hela transportkedjan. Det

finns även en risk att mindre företag påverkas indirekt genom förändrade marknadsvillkor, leasingvillkor och ökade kostnadspåfrestningar.

Fokus bör därför i första hand ligga på styrmedel som stärker de praktiska och ekonomiska förutsättningarna för omställningen. Det gäller exempelvis ett skyndsamt genomförande och en ändamålsenlig vidareutveckling av Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR), en fortsatt utveckling av Clean Vehicles Directive, förbättrad elnätsplanering och nödvändiga elnätsförstärkningar, snabbare och mer enhetliga processer för elnätsanslutningar samt bättre förutsättningar för depåladdning. Andra viktiga åtgärder är tydligare incitament för transportköpare att efterfråga fossilfria transporter, långsiktiga investeringsstöd, teknikneutrala investeringsvillkor samt ekonomiska incitament som sänker kostnaderna och stärker efterfrågan på fossilfria transporter.

För att vägtransportsektorn även fortsatt ska vara konkurrenskraftig och effektiv är det samtidigt centralt att transportföretag även fortsättningsvis har frihet att avgöra vilka fordon de investerar i och hur fordonsflottan bäst sammansätts utifrån verksamhetens särskilda behov och förutsättningar.

Teknikneutralitet och flexibla stöd

Sveriges Åkeriföretag delar uppfattningen att offentliga stöd i ökad utsträckning bör främja utsläppsnåla och utsläppsfria lösningar. Samtidigt bör regelverket inte helt utesluta möjligheten att under en övergångsperiod stödja investeringar i andra fossilfria alternativ när dessa kan bidra till betydande utsläppsminskningar här och nu.

Politiken bör därför utformas så att flera lösningar som bidrar till utsläppsminskningar kan användas där de är relevanta, särskilt i segment där förutsättningarna för full elektrifiering ännu är begränsade.

Tillverkad i EU

För transportföretag är tillgång till rätt fordon till rätt kostnad avgörande för investeringsbeslut och omställningstakt. Sveriges Åkeriföretag ser ett värde i en stark europeisk fordonsindustri, men offentliga stöd bör i första hand utformas utifrån klimatnytta, kostnadseffektivitet och tillgång till fordon som motsvarar företagens behov.

Om stödvillkor eller styrmedel kopplas till krav på tillverkning inom EU behöver dessa utformas så att kostnaderna inte blir onödigt höga och att tillgången till fordon som motsvarar företagens behov säkerställs.

Eventuell framtida utvidgning till tunga fordon

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på att det i det aktuella förslaget inte föreslås inköpskrav för utsläppsfria tunga lastbilar i företags fordonsflottor. Vi noterar dock att kommissionen öppnar för att åtgärder rörande företagsflottor av lastbilar kan övervägas vid en kommande översyn av EU:s CO₂-normer för tunga fordon. En sådan eventuell utvidgning bör avvisas så länge tillräckliga praktiska och ekonomiska förutsättningar saknas i den tunga vägtransportsektorn.

För den tunga trafiken är fungerande efterfrågan och kostnadstäckning från transportköpare avgörande för omställningstakten. Merkostnaderna för utsläppsfria tunga transporter är i många fall höga, samtidigt som betalningsviljan för att bära dessa merkostnader fortsatt är begränsad. I det rådande marknadsläget, med hård prispress och starkt fokus på kostnadseffektiva transporter, har många transportköpare begränsat utrymme eller begränsad vilja att betala mer för utsläppsfria alternativ. Från transportköparsidan har det i många fall framhållits att elektriska transporter i större skala kommer efterfrågas först när de kan erbjudas till samma eller lägre kostnad än konventionella alternativ. När betalningsviljan för fossilfria transporter är begränsad riskerar bindande mål att lägga kostnaderna på transportföretagen och försämra lönsamheten och investeringsförmågan, snarare än att påskynda omställningen.

Därutöver är användningsmönstren för tunga fordon mer varierade och

beroendet av fungerande ladd- eller tankinfrastruktur särskilt stort. Det kvarstår även utmaningar kopplade till elnätskapacitet, anslutningsprocesser, fordonens räckvidd, minskad lastkapacitet till följd av batteriernas vikt, finansieringsförutsättningar och totalekonomi i flera segment.

Tvingande inköpskrav riskerar därför att medföra betydande kostnadsökningar, försämrad konkurrenskraft och minskad investeringsförmåga i transportnäringen, utan att ge motsvarande klimatnytta och utan att kunderna kan förväntas kompensera för kostnadsökningarna fullt ut. Omställningen av den tunga trafiken måste i stället drivas genom teknikneutral politik, förbättrade marknadsförutsättningar, utbyggd infrastruktur och långsiktiga incitament.

Sveriges Åkeriföretag anser därför att eventuella framtida krav för tunga fordon inte bör införas innan tillräckliga praktiska och kommersiella förutsättningar finns på plats.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Landsbygds- och infrastrukturdepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg