

Klimat- och Näringslivsdepartementet
Enheten för branschernas konkurrenskraft
Viveca Bergstrand, Agnes Nordwall

Diarienummer KN2026/00781

Mobility Swedens position avseende Industrial Accelerator Act

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individens vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

Inledning

Mobility Sweden välkomnar Europeiska kommissionens initiativ att stärka den europeiska industrins konkurrenskraft och motståndskraft samt att accelerera omställningen mot fossilfri produktion. Ambitionen att stärka fordonsindustrin inom EU och att skapa förutsättningar för en robust och konkurrenskraftig europeisk värdekedja är i grunden positiv. Förslaget ska ses i ljuset av en värld där EU-regleringar, handelsmönster och internationella spelregler kraftigt förändrat förutsättningarna för europeisk konkurrenskraft.

Förslaget syftar till att skapa fri och rättvis handel. I en tid då flera andra marknader slutit sig är det avgörande att den europeiska marknaden tillgängliggörs för europeiska företag på lika villkor och skapar en konkurrenskraftig europeisk värdekedja. Syftet kan bara uppnås om det kombineras med en stark industriell strategi för att stärka Europas konkurrenskraft. IAA fungerar bara tillsammans med konkurrenskraftig och billig energi, snabbare tillståndsprocesser och investeringsstöd.

Fordonsbranschen står inför en av sina mest genomgripande transformationer någonsin, där elektrifiering, digitalisering och nya mobilitetslösningar ställer höga krav på investeringar, innovation och tillgång till konkurrenskraftiga produktionsförutsättningar. Initiativ som syftar till att minska beroenden, stärka strategiska värdekedjor och skapa långsiktiga investeringsvillkor är därför angelägna.

Samtidigt innehåller förslaget delar som ytterligare måste definieras och klargöras för att inte riskera att motverka sina egna syften genom till exempel ökad regelbörda, rättsosäkerhet och kostnadsosäkerhet. Nedan utvecklas våra huvudsakliga synpunkter. Mobility Sweden efterfrågar långsiktigt hållbara och generella ramvillkor som stärker fordonsindustrins innovationskraft och konkurrenskraft.

Delegerade akter

Vi ser med stor oro på användningen av delegerade akter i den omfattning som föreslås. Den föreslagna regleringen innehåller ett stort antal bemyndiganden att fastställa centrala delar av regelverket genom delegerade akter, samtidigt som omfattningen av dessa regler inte framgår tillräckligt tydligt i huvudakten. Detta skapar betydande osäkerhet för företag som förväntas fatta långsiktiga investeringsbeslut i en kapitalintensiv sektor.

Fordonsindustrin präglas av långa utvecklingscykler och stora investeringar med avskrivningstider på många år. Förutsägbarhet i regelverket är därför avgörande. När centrala krav som definitioner av strategiska produkter, kriterier för innehåll eller metodik för beräkningar riskerar att ändras genom delegerade akter efter att huvudakten har antagits, försvåras planering och investeringsbeslut.

En omfattande användning av delegerade akter riskerar även att försvaga den demokratiska förankringen av regelverket, då centrala frågor flyttas från lagstiftningsnivå till genomförandenivå. Mobility vill särskilt lyfta definitioner av "Made in EU", utländska direktinvesteringar och hur produktionskrav specificeras tydligt och enhetligt. Free trade agreements, FTA och trusted partners kan upplevas kunna fungera som definition men Mobility ser ett ökat behov av att definiera vad det exakt innebär och vilka länder det omfattar. Dessutom är det oklart vad som omfattas av 70% kravet, om det är modellnivå eller varumärkesnivå samt att det förekommer olika definitioner av low carbon samt metodik för att beräkna innehållet.

Det finns exempelvis skillnader mellan kraven för offentlig upphandling och för att få super-krediter för små elbilar (M1E). Tillverkare har inte olika krav beroende på vilket stöd ett fordon ska få, därför skapar dessa skillnader stor komplexitet.

Mot denna bakgrund anser vi att:

- centrala krav och definitioner bör framgå direkt i huvudakten
- användningen av delegerade akter bör begränsas till strikt tekniska detaljer
- omfattningen av kommande regler tydligt bör framgå redan vid antagandet av huvudakten
- definitioner ska vara tydliga och enhetliga

Spårbarhet

Mobility Sweden ser vissa utmaningar kopplade till de föreslagna kraven på spårbarhet och rapportering. De föreslagna systemen för spårbarhet innebär omfattande krav på att kartlägga och dokumentera ursprung och koldioxidavtryck (för stål och aluminium), värde m.m. genom hela eller delar av värdekedjan. Fordonsindustrin kännetecknas av globala leverantörsnätverk med många tusentals komponenter per fordon, vilket gör fullständig spårbarhet tekniskt och administrativt mycket komplex om alla komponenter omfattas.

Mobility Swedens medlemmar ser ett behov av att avgränsa krav på spårbarhet och verifiering. Vissa medlemmar vill att spårbarhets-, rapporterings- och verifieringskrav ska begränsas till delar av värdekedjan och till komponenter med högt volymvärde.

Andra medlemmar tycker det är för tidigt att avgöra utifrån förslaget utformning i nuläget hur kravet ska utformas mer i detalj.

Det är i också svårt att bedöma hur dessa krav kommer att samspela med befintliga och kommande regelverk, såsom regler kring CBAM, batteripass, hållbarhetsrapportering och produktsäkerhet. Med en genomtänkt samordning kan merkostnader och onödig administration i parallella system undvikas.

Verifiering av spårbarhetsdata innebär dessutom betydande kostnader. Krav på tredjepartsverifiering kan bli särskilt betungande för mindre aktörer och underleverantörer, vilket i sin tur riskerar att begränsa konkurrensen och minska innovationsförmågan i leverantörsledet.

Mot denna bakgrund anser vi att:

- spårbarhetskrav måste avgränsas och harmoniseras med befintliga EU-regelverk
- dubbelrapportering bör undvikas
- proportionalitet bör säkerställas
- verifieringskrav bör utformas med tydlig hänsyn till kostnadseffektivitet

Tidplanen

Mobility Sweden bedömer att införandetiden som föreslås i regleringen är för snäv och behöver justeras. Detta gäller särskilt tillverkningskapaciteten för battericeller och batterikomponenter i Europa. Målet är att stödja batteriutveckling och då krävs realistiska tidsramar. Nuvarande krav, som exempelvis innehållsregler för batterier från sex månader efter lagens antagande, riskerar att driva upp kostnaderna för europeiska elbilar eftersom celltillverkning inte hunnit etableras i tillräcklig utsträckning inom den angivna tidsramen. Dessutom är introduktion av lokaliserade produkter i fordonsflottor kostsam, eftersom det kräver nya tester och certifieringar. Detta bör beaktas för att undvika onödiga kostnader för industrin.

Regelförenkling

Mobility Sweden välkomnar en hög ambition avseende regelförenkling för branschen som redan är hårt reglerad. Varje ytterligare regelverk kan innebära nya kostnader för implementering, uppföljning och rapportering och måste därför vägas mot nyttan i form av ökad konkurrenskraft. Ett centralt syfte med EU-lagstiftning, särskilt med de nyligen lanserade Omnibus-paketet, är att minska den administrativa bördan för företag och att skapa tydliga och lättillgängliga regelverk. Industrial Accelerator Act behöver särskilt beakta att nya krav, rapporteringsskyldigheter och kontrollmekanismer sammantaget kan riskera att öka komplexiteten i regelmiljön.

Krav på lokalt innehåll

Förslagets fokus på lokalt innehåll och ursprung är svårt att bedöma konsekvenserna av, både på kort och lång sikt. Att värdera produkter utifrån var de producerats kan leda till minskad konkurrens, långsammare teknikutveckling och högre kostnader för slutkunder. Men i linje med lagstiftningens uttalade syfte kan det öka kunskapsuppbyggnad, konkurrenskraft och resiliens för Europeisk fordonsindustri. Förslaget speglar dock inte var värdet ligger i moderna fordon, där en växande del finns i mjukvaruutveckling.

Vidare ger reglerna en fördel för fordonstillverkare som upphandlar delar i Europa eller producerar de själva i Europa. Värdet av slutmontering räknas inte in med hänvisning till slutmontering inom Unionen som är ett separat krav.

Den forskning och utveckling som bedrivs inom EU bör tydligt erkännas och premieras inom ramen för krav på lokalt innehåll. Detsamma gäller mjukvara som utvecklas och implementeras inom EU, i takt med dess ökande betydelse för framtidens fordon. Utöver kommissionens förslag till beräkning av lokalt innehåll kan Fol samt mjukvaruutveckling adderas med utgångspunkt i antal anställda inom dessa verksamheter. Även kapitalinvesteringar kan utvärderas att ingå i beräkningen av lokalt innehåll.

Mobility Swedens medlemmar har i nuläget ingen enad bild av hur krav på lokalt innehåll skulle kunna utformas för att vara ändamålsenligt för regleringens syfte och därför kommer medlemmarna att fortsätta analysera och återkomma i frågan i ett senare skede.

Export av europeiskt tillverkade fordon som uppfyller kraven på EU innehåll bör räknas in i den totala marknaden i syfte att främja både exporten och försäljning på inre marknaden. Dock behöver tidplanen för att införa krav på lokalt innehåll ses över.

Mot denna bakgrund anser vi att:

- utöver produktion kan forskning, utveckling och mjukvaruutveckling i EU premieras i modellen för bedömning av europeiskt innehåll
- kraven på europeiskt innehåll, särskilt avseende batterier, måste ha en mer rimlig tidsram, som matchar takten i uppbyggnad av europeisk produktionskapacitet

Konkurrensneutralitet

EU:s konkurrensrätt bygger på principen att regler inte ska gynna specifika tekniker, aktörer eller geografiska ursprung på ett sätt som snedvrider konkurrensen vilket är principiellt önskvärt. Den globala konkurrensen sker i dag inte på lika villkor, vilket motiverar åtgärder för att utjämna konkurrensförutsättningarna gentemot produkter från länder med omfattande statligt stöd, avvikande arbetsvillkor och begränsad marknadstillgång.

För att säkerställa europeisk industris globala konkurrenskraft krävs likvärdig tillgång till den europeiska marknaden, vilket möjliggör etablering av konkurrenskraftiga värdekedjor och ökad sysselsättning och skatteintäkter i Europa.

Mot denna bakgrund anser vi att:

- EU arbetar fortsatt med fri och rättvis handel

Utländska direktinvesteringar

För att säkerställa att den inre marknaden förblir attraktiv för investeringar som tillför mervärde till EU:s ekonomi och samhälle bör gemensamma villkor fastställas för utländska direktinvesteringar i framväxande och strategiska tillverkningssektorer. Dessa värden bör balanseras med potentiell negativ påverkan, framförallt för utlandsägda företag som redan har betydande investeringar i EU. Man bör undersöka möjlighet till undantag från UDI-regler och krav på anmälan för utlandsägda företag med betydande verksamhet i EU. Betydande verksamhet skulle kunna innebära kriterier som att ha en EU-baserad ledning och styrelse, EU baserad och reglerad styrning (ex.vis börsnotering), majoritet av tillgångar, verksamhet och personal i EU.

Det bör även klargöras hur denna typ av regler påverkar dotterbolag som är etablerade i EU. De bör i första hand hantera sina egna ärenden, och inte ha krav på inblandning från huvudbolag. Det finns även behov av att i viss mån harmonisera praxis mellan EU och andra globala aktörer utanför EU/WTO. Det skapar också stor osäkerhet om EU kommissionen ges möjlighet att justera vilka länder som omfattas genom delegerade akter.

Standardisering

Vi bedömer att genomförandet av Industrial Accelerator Act kommer att skapa ett ökat behov av standardisering på europeisk nivå. Gemensamma standarder kommer att vara avgörande för att säkerställa en enhetlig tolkning av regelkrav, interoperabilitet mellan system och en kostnadseffektiv implementering. Ett tidigt och nära samarbete mellan lagstiftare, standardiseringsorgan och branschaktörer kommer därför att vara en viktig förutsättning för ett framgångsrikt genomförande av regelverket.

Konsekvensanalys

Mobility Sweden saknar en mer omfattande konsekvensanalys av hur detta regelverk kommer att påverka europeiska företags möjligheter att kunna leverera enligt regelkravet. En översikt av tillgången till europeiskt producerade komponenter och råmaterial behövs och förslaget behöver finjusteras för att säkra genomförbarhet och att syftet uppnås. Genomförandet bör synkroniseras med uppbyggnaden av en europeisk batterivärdekedja och tidplanen för Battery booster.

Införandetider, procentsatser, specifika komponentskrav och undantag som föreslås i regleringen måste därför analyseras och justeras med hänsyn tagen till uppbyggnadstakten av industrikapacitet inom EU och företagens möjligheter att förändra sina värdekedjor och säkra rättsaktens avsedda syfte.

Bussar

Bussar är det segment där syftet av den föreslagna lagstiftningen riskerar att helt gå förlorad, vilket framstår som motsägelsefullt givet att det är det fordonssegment som är mest drabbat av utomeuropeisk konkurrens och som säljs till stor del genom offentlig upphandling. Undantaget från IAA-kraven om kostnadsökningen överstiger 25% riskerar i praktiken att möjliggöra fortsatt upphandling av bussar till enbart lägsta pris. Den föreslagna tidplanen är även här en betydande utmaning och är svår att uppfylla. Upphandlande myndigheter kan heller inte förväntas bära obegränsade merkostnader för europeiska produkter.

Undantagsklausul

Undantagsklausuler i IAA där kostnaden överstiger 25% i offentlig upphandling och 30% för stödsystem bör tas bort eller kompletteras.

Sammanfattning

Mobility Sweden anser att Industrial Accelerator Act har ett bra syfte och adresserar viktiga utmaningar kopplade till Europas industriella konkurrenskraft och klimatomställning.

Mobility stödjer ambitionen att öka efterfrågan på europeiskt tillverkade klimatvänliga produkter genom offentlig upphandling och därigenom stärka europeisk industri. Detta måste ske så kostnadseffektivt som möjligt och med ett minimum av administration. Förslagets fokus är att stärka konkurrensen för den inre marknaden men skulle kunna också påverka europeisk industris konkurrenskraft positivt globalt genom att tillgängliggöra den inhemska europeiska marknaden på lika villkor för europeiska företag och därigenom skapa den skala som krävs för att kunna konkurrera på världsmarknaden.

Samtidigt finns en betydande risk att de föreslagna åtgärderna inte får den effekt som eftersträvas och kan de leda till ökade kostnader, större administrativ börda och med en forcerad tidplan. Ett rätt utformat regelverk med realistiskt införande bidrar till att säkerställa europeisk konkurrenskraft och rättvis handel.

Genom att kombinera rapporteringen av CBAM, europeiskt innehåll och fokusera på komponenter med högt värde och klimatpåverkan kan den administrativa bördan hållas nere. För att uppnå de önskade effekterna krävs ett regelverk som är förutsägbart, harmoniserat, proportionerligt och konkurrensneutralt med ett ökat fokus på stärkt forskning och utveckling kombinerat med andra regelverk på EU och medlemsstatsnivå

som möjliggör en ökad efterfrågan, snabbare utbyggnad av infrastruktur och därmed ökad takt i omställningen till nollemissionsfordon i Europa.

Mobility Sweden

Emmi Antonsson
Chef för kommunikation och samhällskontakter