

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för inkomstskatt och sociala avgifter
Fi.remissvar@regeringskansliet.se
Diarienummer Fi2026/00105

Remissvar på ”Skatteincitament för forskning och utveckling” SOU 2026:1

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 individers 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.

1. Sammanfattning

Mobility Sweden välkomnar regeringens initiativ att identifiera åtgärder för att främja företagets forskning och innovation.

Fordonsindustrin är en av Sveriges mest forskningsintensiva branscher och har en central roll i Sverige där branschen står för 22% av all privatfinansierad forskning, 14% av varuexporten och 14,5% av alla privata investeringar i Sverige under 2025. I Sverige sysselsätter fordonsindustrin inklusive våra leverantörer 236 000 anställda. Ett konkurrenskraftigt företagsklimat med stabila och förutsägbara skatteregler är viktiga faktorer för fortsatt konkurrenskraft. Mobility Sweden delar utredningens grundläggande ambition att stärka konkurrenskraft och bidra till ett företagsklimat som främjar FoU. Viktigt dock att understryka att skatteincitament endast är en av flera faktorer som påverkar företags beslut om FoU investeringar. Andra viktiga faktorer är tillgång till kvalificerad kompetens, regulatorisk stabilitet samt väl utvecklade samarbeten mellan näringsliv, akademi och staten.

Av de två föreslagna modellerna är Mobility Swedens medlemmar inte enade så vi väljer att inte ta ställning.

Mobility Sweden avstyrker förslaget att delfinansiera skatteincitamentet genom en halvering av Vinnovas budget.

För att Sverige ska stärka sin konkurrenskraft är satsningar på forskning, utveckling och innovation centralt. Fordonsindustrin genomgår just nu en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Detta medför stora investeringar i både kompetens och industriinfrastruktur och nya partnerskap. Med det omvärldsläge som nu råder med ökad konkurrens och osäker geopolitik och omvärld, så är det viktigt att Sverige höjer ambitionerna som leder till ökad konkurrenskraft. Då måste skattepolitik och innovationspolitik gå hand i hand. Det räcker inte med skatteincitament för att skapa ett forsknings- och innovationsekosystem i världsklass.

Sverige har idag ett väl fungerande system för samverkansforskning där fordonsindustrin genom de svenska fordonstillverkarna och dess leverantörer samverkar med akademien och institut för att skapa kunskap och teknikutveckling i världsklass. Här spelar Vinnova en central roll genom sina innovationsprogram och andra satsningar på tillämpad forskning och innovation. Mobility Sweden vill specifikt lyfta upp den centrala roll som FFI programmet har spelat för fordonsindustrin under många år. Utredningens analys av Vinnovas verksamhet som ligger till grund för förslaget är undermåligt och konsekvensanalys saknas.

Mobility Sweden bedömer att en halvering av Vinnovas FoI-anslag skulle orsaka förluster som överstiger den potentiella nyttan av skatteincitamentet. Vinnovas insatser är centrala för att möjliggöra samverkansarenor mellan industri, akademi och andra aktörer. Dessa strukturer kan inte ersättas med enbart företagens egna medel.

Mobility Sweden avstyrker förslaget om att delfinansiera skatteincitamentet genom begränsad EBITDA-regeln. Att finansiera ett skatteincitament för FoU genom att försämrade andra grundläggande villkor för företagen är kontraproduktivt och motverkar reformens syfte.

Det skatteincitament, baserat på lönekostnader, som nu föreslås införas, får inte ersätta det sk FoU-avdraget som i sin tur baseras på en nedsättning av arbetsgivaravgifterna för FoU anställda

2. Synpunkter

Mobility Sweden stödjer de synpunkter som **Teknikföretagen** skriver i sitt remiss svar avseende det generella ställningstagandet, samt kommentarer på finansieringen.

Mobility Sweden vill dock särskilt kommentera vår stora oro och kritik mot förslaget att delfinansiera skatteincitamentet genom en halvering av Vinnovas budget. Här vill vi lyfta fram följande aspekter:

- **Samverkansplattformarnas betydelse:** Vinnovas finansiering genom anslaget 1:2 är avgörande för att etablera och upprätthålla effektiva samverkansarenor mellan näringslivet (både storbolag och SME) och akademien. Dessa är en förutsättning för att driva komplexa FoI-frågor framåt, inte minst inom fordonsindustrin.
- **Effekter på akademien:** Akademiska aktörer är också beroende av Vinnovas medfinansiering. En minskning av dessa medel riskerar att kraftigt försvaga den tillämpade forskningen och därmed innovationssystemets funktion.
- **Små och medelstora företag (SME):** Mindre företag har begränsade egna FOI-resurser och är särskilt beroende av Vinnovas plattformar för att kunna samverka med större bolag och ta del av akademins kompetens.
- **Konkurrenskraft:** För fordonsindustrin är dessa samverkansplattformar av stor betydelse för vår globala konkurrenskraft. För Sverige är den nära samverkan mellan industri och akademi en styrka. Ett försvagat system riskerar att få långsiktigt negativa konsekvenser för både industrin och Sverige som industrination.
- **Ökad osäkerhet:** Skatteincitament kan relativt enkelt förändras av framtida regeringar, vilket ökar risken för ryckighet och oförutsägbarhet i systemet. Samtidigt tar det lång tid att bygga upp de offentligfinansierade samverkansstrukturer som nu riskerar att nedmonteras. Denna asymmetri innebär en risk som oroar oss – vi ersätter så att säga en långsiktigt stabil samverkansmodell med en kortsiktig ekonomisk nytta som åtminstone vi inte har efterfrågat.

Vinnova har de senaste åren genomfört ett gediget arbete i nära dialog med bland annat industrin att stärka även nya strategiska viktiga teknikområden som är centrala även för fordonsindustrin.

Ett minskat anslag till Vinnova skulle även slå mot Sveriges framtida roll och förmåga inom EU. I ett läge där EU stärker sina satsningar på strategisk teknik, industriell omställning och kommersialisering av forskning genom bl a Horisont Europa och den nya konkurrenskraftfonden, då måste Sverige finnas där för att ta del av dessa samarbeten. Fordonsindustrin har en egen viktig roll att spela här, men en officiell aktör som Vinnova kommer att ha en central roll och borde få ökade möjligheter framåt att matcha och stödja svenska aktörers satsningar. Då kan inte Sverige gå i motsatt riktning.

6. Avslutande synpunkter

Sammanfattningsvis ser Mobility Sweden en tydlig risk att förslaget försvagar centrala delar av det svenska FoU-systemet, särskilt de samverkansstrukturer som är avgörande för industrins och akademins gemensamma utveckling. Mot bakgrund av förslagets utformning, i synnerhet vad gäller dess finansiering, anser Mobility Sweden därför att reformen inte bör genomföras.

Stockholm 2026-04-23

Mobility Sweden

Mattias Bergman
VD