

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

Remissyttrande

KN2026/00781

Datum: 2026-05-28

kn.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande från AB Volvo på Europeiska kommissionens förslag till Förordningen om industriell acceleration och omställning (Industrial Accelerator Act, COM (2026/956))

AB Volvo tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter på ovan förslag, och som alltid står AB Volvo till förfogande för ytterligare dialog om viktiga åtgärder för industrin, resiliens, transportsektorns omställning, affärsförutsättningar och konkurrenskraft. I remissyttrandet används AB Volvo och Volvokoncernen som synonymer.

Sammanfattning

AB Volvo välkomnar EU-kommissionens förslag till Industrial Accelerator Act och ser det som ett viktigt initiativ för att stärka Europas industris konkurrenskraft, motståndskraft och omställning till fossilfri produktion. Samtidigt behöver förslaget bli tydligare, mer gradvist och bättre anpassat till industrins verkliga leveranskedjor och kapacitetsläge. Europas fordonsindustri verkar i en globalt hårdnande konkurrens med tullar, exportrestriktioner och omfattande statligt stöd i andra regioner, och europeiska företag måste därför ges likvärdiga och rättvisa villkor. IAA bör därför ses som en del av en bredare industristrategi med konkurrenskraftiga energipriser, innovationsstöd, effektivare tillståndsprocesser och regelförenklingar.

Definitionen av unionsursprung är central men otydlig, och att det därför är svårt att fullt ut bedöma konsekvenserna av förslaget. Principen bör dock vara att EU säkrar full ömsesidighet i offentlig upphandling och tillgång till lokala incitamentsprogram, så att handelspartners inte automatiskt får tillgång till EU-marknaden och EU:s stöd. Dessutom bör definitionen av EU-ursprung också omfatta annat värdeskapande än enbart komponenter, till exempel forskning och utveckling, mjukvaruutveckling, systemintegration inom EU.

När det gäller kraven på batterier och komponenter i elektriska drivlinor är tidslinjen för införande inte anpassad till möjlig kapacitet inom Europa. Därför krävs ett mer gradvist införande, där tillverkarna initialt får flexibilitet och där krav på europeiska battericeller först bör träda i kraft tidigast 2031/32, dock först efter en särskild översyn av den faktiska europeiska kapaciteten.

Elbussegmentet är särskilt utsatt för global konkurrens och behöver särskilda villkor inom IAA. Bland annat bör kravet på att elbussar ska vara monterade inom unionen tas bort, att införandet anpassas till det akuta marknadsläget och att särskilda stödåtgärder kan behövas för att stärka europeisk elbusstillverkning på kort sikt. Samtidigt riskerar undantagsreglerna baserat på kostnadsökningar inom offentlig upphandling eller offentligt finansierade stödsystem att urholka effekten av IAA. Därför

krävs striktare undantag eller kompletterande krav kopplade till mänskliga rättigheter, arbetsvillkor och cybersäkerhet.

Vidare anser AB Volvo att elektriska anläggningsmaskiner bör omfattas av förordningen, eftersom sektorn har liknande konkurrenssituation, industrilogik, leveranskedjor och elektrifieringsbehov som lastbilar och bussar.

Det är överlag positivt med krav på låga koldioxidutsläpp för stål och aluminium, men kräver att tydliga definitioner, tröskelvärden och övergångsperioder tas fram, och att återvunnet innehåll måste hanteras i regelverket. Administrativa processer för att verifiera ursprung av ingående komponenter måste anpassas till företagens verkliga arbetssätt, med längre införandetid, tydliga verifieringskrav och möjlighet till långsiktiga leverantörsdeklarationer.

När det gäller granskning av utländska direktinvesteringar stödjer Volvokoncernen att hänsyn ska tas både till säkerhet och ekonomi, men vill att samspelet mellan IAAs mer specifika regelverk och de generella nationella granskningssystemen som redan existerar klargörs så att parallella system inte skapar onödig administration, osäkerhet och otydlighet.

Slutligen välkomnar Volvo ambitionen att skapa mer enhetliga och förutsägbara tillståndsprocesser i EU, men framhåller att snabbare tillstånd för enskilda projekt inte räcker om hela leveranskedjan fortfarande hämmas av långa processer. Företaget vill därför att tillämpningen blir bredare och mer flexibel, även när det gäller industriella accelerationsområden, så att geografin inte blir alltför styrande i praktiken.

Sammantaget är Volvos budskap att EU bör använda IAA för att bygga starkare europeiska värdekedjor och påskynda omställningen, men att reglerna måste vara realistiska, praktiskt genomförbara och bättre anpassade till industrins faktiska förutsättningar.

Inledning

AB Volvo välkomnar Europeiska kommissionens initiativ för att stärka den europeiska industrins konkurrenskraft och motståndskraft samt påskynda omställningen till fossilfri produktion. Ambitionen att stärka fordonsindustrin i EU och skapa förutsättningar för en konkurrenskraftig europeisk värdekedja är både positiv och nödvändig. I en global kontext präglad av tullar, exportrestriktioner och omfattande statligt stöd i andra regioner är det avgörande att europeiska fordonsföretag ges likvärdiga och rättvisa villkor.

Samtidigt måste förslaget kombineras med en bredare industristrategi omfattande konkurrenskraftiga energipriser, innovationsstöd, tillståndsprocesser, regelförenklingar etc som stärker Europas samlade konkurrenskraft.

Fordonsindustrin står inför en genomgripande omställning, driven av CO2-lagstiftning och strikta tidsramar med betydande sanktionsavgifter om målen ej nås. För Volvo Group innebär detta främst elektrifiering, kompletterat med investeringar i vätgas. Denna omställning kräver långsiktiga investeringsförutsättningar, tillgång till konkurrenskraftiga produktionsmiljöer samt åtgärder som minskar beroenden, stärker strategiska värdekedjor och stimulerar efterfrågan.

Nedan beskrivs övergripande AB Volvos syn på IAA med reservation för att det interna analysarbetet fortgår och att konsekvenserna av flera delar av förslaget är svåra att bedöma då definitioner både är otydliga och i vissa fall saknas helt.

1. Krav på unionsursprung (EU origin)

Definitionen av " unionsursprung " och "innehåll motsvarande unionsursprung" (vilka länder som är berättigade) kommer att ha stor påverkan på branschens leveranskedjor – beroende också på vilka komponenter som omfattas och när kraven träder i kraft.

Omfattningen av dessa definitioner är oklar, vilket gör det svårt att bedöma IAA:s påverkan, t.ex. tolkning och tillämpning av begrepp som "monterad inom Unionen" (Annex III) och "Unionsarbetare" (kapitel IV). Trots denna osäkerhet föreslår AB Volvo nedan förändringar med avseende på Unionsursprung.

A) Säkerställ full ömsesidighet vad gäller tillgång till offentliga upphandlingar och tillgång till lokala incitamentsprogram

Även om respekt för internationella handelsåtaganden är avgörande, kan alltför stor öppenhet undergräva målet att stärka Europas industriella kapacitet. Därför kan inkludering av för många partnerländer skapa möjligheter att etablera produktion utanför Europa och förse den europeiska marknaden, vilket kringgår IAA:s avsikter.

EU bör säkerställa full ömsesidighet vad gäller tillgång för EU-företag till offentliga upphandlingar och lokala incitamentsprogram i länder med vilka unionen har slutit tullunion, frihandelsavtal eller avtal om statlig upphandling. Med andra ord bör inte varje handelspartner 'per automatik' ges tillgång till EU:s offentliga upphandlingar eller EU-incitament. Av denna anledning föreslår vi:

- Att lägga till kravet "där relevanta skyldigheter för unionen finns" för alla typer av avtal, t.ex. frihandelsområdet, tullunionen och avtalet om statliga upphandlingar i både artikel 8 och 9.
- Börja med en begränsad lista över partnerländer i kombination med en tydlig "opt-in"-möjlighet baserad på en riskbaserad bedömning.

B) Inkludera andra EU-värdeskapande aktiviteter utöver kostnaden för komponenter för att definiera EU-ursprung

Den föreslagna definitionen av "EU-ursprungsfordon" är en central del av ramverket och bör förbli tillräckligt ambitiös för att spegla värdeskapande inom Europas fordonsindustri. Den föreslagna tröskeln på minst 70 % (Annex III) av det totala ex-works-priset för fordonsföretag som ska vara av EU-ursprung (exklusive batterier) speglar i stort sett hur leveranskedjor för närvarande är strukturerade för kommersiella fordon och säkerställer att elfordonsteknologi och tillverkningskapacitet förblir förankrade i Europa.

Dock har utkastet till metodik flera betydande brister eftersom det endast fokuserar på ex-works pris för komponenter. Metoden bortser från det europeiska förädlingsvärdet som skapas i andra faser inom fordonsindustrin.

AB Volvo föreslår därför att metoden inkluderar det europeiska förädlingsvärdet av:

- Forskning och utveckling som bedrivs inom EU vilket tydligt bör erkännas och premieras inom ramen för krav på lokalt innehåll. Detsamma gäller mjukvara som utvecklas och implementeras inom EU, speciellt med hänsyn till dess ökande betydelse för framtidens fordon. Utöver kommissionens förslag till beräkning av lokalt innehåll kan FoI samt mjukvaruutveckling adderas med utgångspunkt i antal anställda inom dessa verksamheter inom EU i förhållande till det totala antalet.
- Modul- och systemintegrationsaktiviteter, såsom montering och integration av drivlinesystem, chassi och drivsystem, elektronik och mjukvarubaserade system.

2. Justera tidslinjen för batterikomponenter och andra komponenter i elektriska drivlinor med hänsyn till kapacitetsuppbyggnad

Vad gäller kraven på batterier och andra specificerade komponenter i elfordon (Annex III) saknas leveranskedjor och tillverkningskapacitet inom EU för närvarande för att möta efterfrågan på kort till medellång sikt. Detta faktum, tillsammans med de ledtider som krävs för att bygga kapacitet inom EU, kräver därför en justering av förslaget.

Volvo Group föreslår en mer gradvis metod:

- Vid ikraftträdande: ge tillverkarna flexibilitet att fritt välja tre batterikomponenter att lokalisera, utan att tvinga tillgång på battericeller med unionsursprung.
- Ett krav på obligatoriska Europeiska battericeller kan träda i kraft tidigast från 2031/32 (Rapportteringsperiod 2030 i CO2 lagstiftningen) och baserat på resultaten från en utredning av COM av kapaciteten för Europeiska batteriervärdekedjor med hänsyn till:
 - Tillgängliga battericellskemier,
 - Mognaden i batteriekosystemet (inklusive tillgång till processutrustning, konkurrenskraftiga priser, etc.),
 - Varierande battericellkrav (kemi och cellform) för olika tillämpningar (t.ex. tunga fordon).
- Kravet på Unionsursprung för minst fem huvudkomponenter till batterier, bland annat battericellerna, katodaktiva materialet och batterihanteringssystemet bör endast gälla fem år

efter ikraftträdande istället för de föreslagna tre åren, och med hänsyn till ovan nämnda utredning av COM. Krav på e-drivlinans komponenter och huvudsakliga elektroniska system (bilaga III, Del I och II (e) och (f)) bör följa samma införandetidpunkt.

- Den översyn av förordningen som förutses tre år efter ikraftträdande måste göra en inventering av den faktiska tillgången på alla nödvändiga komponenter som uppfyller "made in Europe"-kraven och justera målen vid behov.

3. Tillverkning av elbussar i EU kräver specifika krav och tidsram

Tidpunkten och utformningen av IAA kan vara otillräcklig för bussegmentet, som redan är under hård press från icke-EU-konkurrenter. Marknadsandelen för Europeiska tillverkare av elbussar har minskat från 74 % år 2017 till 54 % år 2023 i Europa. Bussindustrin i Europa baseras till stor del på chassitillverkning och komponentinnehåll tillverkat i EU, medan kompletta bussar inklusive karosser slutmonteras utanför EU på grund av kostnadsskäl, drivet av stort arbetskraftsinnehåll och små serier för kompletta bussar.

Volvo Group föreslår därför:

- Att ta bort kravet på "monterad inom unionen" för elbussegmentet, samtidigt som de återstående EU-kraven tillämpas på komponenterna i de importerade kompletta bussarna,
- Överväg en snabbare implementeringstidsplan för bussar som speglar den nuvarande konkurrenssituationen för EU:s elbusstillverkare,
- Överväg separata åtgärder för att stödja lokal europeisk elbusstillverkning på kort sikt innan IAA träder i kraft.

4. Definiera noggrant tröskelvärdena för undantag vid offentlig upphandling och stödsystem för att inte undergräva IAA:s mål

De nuvarande undantagsreglerna i Artikel 11 och 12 tillåter upphandlande myndigheter eller offentliga finansierade stödsystem att bortse från kraven på ursprung i unionen om efterlevnaden av dem skulle leda till en kostnadsökning på överstigande 25 % för offentlig upphandling (eller 30 % för offentligt finansierade stödsystem) jämfört med alternativa erbjudanden.

AB Volvo ser en risk att dessa undantag kan urholka effekten av att använda offentliga medel för att skapa "lead markets" för europeiska fordonstillverkare och påskynda uppskalning och omställningen. Undantagsreglerna i IAA bör därför tas bort eller kompletteras med andra krav som till exempel speglar efterlevnad av mänskliga rättigheter, arbetsförhållanden och cybersäkerhetskrav.

5. Inkludera elektriska anläggningsmaskiner i IAA

Anläggningsmaskiner, inklusive grävmaskiner, dumprar, hjullastare etc., genomgår också en utveckling mot elektrifiering. Ett växande antal europeiska företag lanserar elektriska lösningar på marknaden. Sektorn har i stora delar samma konkurrenssituation, leveranskedjor, teknikberoende och tillståndskrav som lastbilar och bussar. Det finns därför ett akut behov av att säkerställa lika

villkor mellan europeiska och icke-europeiska tillverkare, särskilt inom det framväxande segmentet för utsläppsfria anläggningsmaskiner.

Volvokoncernen anser därför att IAA bör tillämpas även på anläggningsmaskiner. Annars riskerar Europa dels att förlora viktiga synergier och den industriella logiken som idag integrerar tunga fordon och anläggningsmaskiner, dels att begränsa IAAs förmåga att stärka europeiska värdekedjor, stödja marknadsintroduktion och påskynda övergången till utsläppsfria anläggningsmaskiner för en stor och samhällskritisk sektor.

6. Koldioxidkraven på stål och aluminium beror på definitionen och inkludering av återvunnet innehåll

Volvo Group är positiv till införandet av krav på låga koldioxidutsläpp, eftersom de kan bidra till att skapa efterfrågan trots ett högre pris. Rätt utformade krav kan öka viljan att investera och belöna företag som ligger i framkant av övergången.

Det är välkommet att koldioxidkriterierna baseras på befintliga EU-ramverk, inklusive byggmaterialförordningen och ramen för ekodesign för hållbara produkter. Samtidigt är det avgörande att tydliga, operativa definitioner, tröskelvärden och realistiska övergångsperioder etableras, eftersom dessa ramverk ännu inte tillhandahåller ett fullständigt definierat begrepp om "lågkoldioxidutsläpp." Genomförbarheten av några koldioxidmål för stål och aluminium kommer i hög grad att bero på lagstiftarnas syn på återvunnet stål och aluminium som "låg koldioxid"

Volvo Group föreslår att man antar en tvåstegsmetod. För det första måste en delegerad akt som definierar stål och aluminium med lågt koldioxidavtryck antas senast 2028. För det andra, så snart dessa definitioner har publicerats, kan mål diskuteras och sedan sättas före 2030. Denna stegvisa metod och dess tidsplan måste anges i förordningen.

Dessutom tar förslaget inte hänsyn till särarten hos lastbilar och bussar när det gäller ansvaret för att säkerställa den obligatoriska tröskeln på 25 % för låga koldioxidmaterial när fordon byggs i två eller fler etapper, först av OEM:er (chassier) och sedan färdigställs innan registrering av påbyggare och karossörer.

7. Skapa administrativa processer anpassade till affärspraxis för att verifiera ursprung

Enligt IAA:s förslag måste OEMer avgöra behörighet (uppfyllnad av krav) på genom en självdeklaration. Tillverkaren kan dock helt enkelt inte lämna en sådan deklARATION utan att ha tydliga bevis på efterlevnad. Därför måste företagen erhålla deklARATIONER från alla relevanta leverantörer (både inom och utanför EU, där det är tillämpligt) som bekräftar att de uppfyller Europeiska unionens kriterier för icke-preferentiella regler. Detta innebär att företagen behöver upprätta nya och/eller modifierade processer för leverantörsväl och uppföljning.

Volvo Group föreslår därför:

- Ledtiden för implementering bör vara 12 månader efter att förordningen träder i kraft. Flexibilitet kommer att behövas för tillhandahållandet av stödjande dokument för självdeklARATIONER om efterlevnad. För att tillverkare ska kunna påbörja processen med leverantörsväl/uppföljning måste den slutgiltiga akten publiceras, och tydliga instruktioner

måste göras tillgängliga om vad som krävs av ursprungsbevis.

- Ursprungsbeviset bör baseras på en fri deklaration upprättad av en leverantör av relevant del/komponent på all kommersiell dokumentation där de berörda varorna tydligt kan identifieras, t.ex. en faktura, leveranssedlar, leverantörsuppgifter med mera.
- Långsiktig leverantörsdeklaration. För att följa standardprocesser i ursprungsfrågor och minska bördan för tillverkarna bör det vara möjligt för leverantörer att upprätta långsiktiga leverantörsdeklarationer som intygar efterlevnaden av alla varor tillverkade av en leverantör och levererade till en specifik OEM under en längre tidsperiod, t.ex. minst 12 månader.
- Använd preferentiella ursprungsdeklarationer som bevis enligt IAA. OEM:er bör kunna förlita sig på leverantörsdeklarationer utfärdade under striktare preferentiella ursprungsordningar, såsom PEM-konventionen, EU-Japan EPA eller EU-Korea FTA. Detta skulle minska dubbelarbete och administrativ börda.

8. FDI bör baseras på ekonomiska överväganden

Utländska direktinvesteringar är en central drivkraft för produktivitet, innovation och industriell omställning. AB Volvo delar Europeiska kommissionens uppfattning att granskningen av utländska direktinvesteringar bör baseras på både säkerhetsrelaterade och ekonomiska överväganden.

Förtydliganden kring sambandet mellan EU:s FDI granskningsförordning, som nyligen har reviderats, och de nationella FDI granskningmekanismerna å ena sidan, samt FDI-bestämmelserna i IAA å andra sidan, är ändå nödvändiga. Genomförbarheten av de föreslagna sex investeringskriterierna, liksom konsekvenserna av att etablera parallella system med olika förutsättningar, måste noggrant utvärderas och samordning säkerställas.

Volvokoncernen stöder kommissionens förslag om villkoren för att genomgå screening, det vill säga 40 % av den globala kapaciteten och en tröskel på 100 miljoner euro. Mot bakgrund av IAA:s mål att stärka Europas industriella kapacitet och leverantörsbas bör investeringströskeln dock noggrant bedömas för att möta förväntade effekter och justeras vid behov.

9. Tillståndsprocesser och industriella accelerationsområden

A) Snabbare tillståndsprocesser kräver bredare omfattning

Volvokoncernen välkomnar IAA:s ambition att skapa mer enhetliga och förutsägbara tillståndsprocesser inom EU. Detta är avgörande för att säkerställa att investeringsbeslut inte snedvrids av nationella administrativa skillnader, vilket skadar den inre marknaden och EU:s globala konkurrenskraft. Effektiva och rättssäkra tillståndsprocesser är ett viktigt konkurrensmedel för Europa i relation till andra stora industriregioner och bidrar till öppen strategisk autonomi genom att fler investeringar underlättas inom EU.

Förslaget utvidgar flera av de åtgärder som utvecklats enligt Net-Zero Industry Act (NZIA) och Critical Raw Materials Act (CRMA) till ett bredare spektrum av företag och investeringar, vilket är ett positivt steg. Företag verkar dock inom integrerade leveranskedjor, och snabbare tillståndsförfaranden för ett enskilt projekt kommer inte att vara tillräckligt om leverantörer och andra

aktörer i försörjningskedjan är föremål för långa tillståndsprocesser. Det är därför viktigt att bredda tillämpningsområdet så att alla industrisektorer kan dra nytta av IAA:s föreslagna åtgärder.

B) Reducera den geografiska kopplingen till Accelerationsområden

Förslaget innebär att medlemsstaterna ska peka ut minst ett accelerationsområde för industriell produktion. Syftet är att skapa bättre villkor för investeringar i strategiska sektorer genom snabbare tillstånd, samordnad finansiering, stärkt forskning och planering av energi- och infrastrukturkapacitet.

För fordonsindustrin finns ett tydligt sammanhängande klusterområde i Sverige, från Göteborg och Borås mot Vara, Skövde och Mälardalen, inklusive områden mot Hallberg, Köping, Eskilstuna och Södertälje. Detta överlappar även geografiskt med SEEL-labben i Borås, Göteborg och Nykvarn.

För nettonollteknologier är klusterbilden mer spridd över landet. Inom batteriområdet kan vissa regioner pekas ut, exempelvis Göteborg, Skövde, Mariestad, Västerås och Södertälje, men det finns även verksamhet i Västerbotten. Ett befintligt regionalt samarbete finns redan genom Swedish Battery Regions, där Västra Götaland, Västerbotten och Västernorrland deltar.

AB Volvo ser dock en risk med förslagets fokus på geografisk avgränsning. Företagsetableringar och investeringar styrs av andra faktorer än geografisk placering och vi förordar därför en mer flexibel koppling till geografi i definitionen av accelerationsområden men med bibehållet fokus på de föreslagna strategiska sektorerna.

Om Volvokoncernen

AB Volvo är Sveriges största företag, både till antalet anställda i Sverige och omsättning. Volvo grundades 1927 och är i dag drivande i utvecklingen av framtidens hållbara transport- och infrastrukturlösningar. Affärsområdena inkluderar lastvagnar, anläggningsmaskiner, bussar, försvar, motorer för marina och industriella ändamål, automatiserade lösningar samt finansiering och tjänster som ökar kundernas drifttid och produktivitet.

Utan den typ av produkter och tjänster som Volvokoncernen tillhandahåller skulle inte samhället fungera. På samma sätt som ett blodomlopp är våra lastbilar, bussar, motorer, anläggningsmaskiner och finansiella tjänster betydelsefulla delar i många av de viktiga samhällsfunktioner som de flesta av oss är beroende av varje dag.

Volvokoncernen har sedan en tid påbörjat projektet med att bygga en anläggning för storskalig, hållbar och fossilfri produktion av battericeller i Korstorp i Mariestad, Sverige. Den nya anläggningen för battericellsproduktion är en del av koncernens strategiska tillvägagångssätt för att skapa verkligt hållbara lösningar för transport, mobilitet och anläggningsutrustning. Hösten 2024 skickades ansökan om miljötillståndet in och produktionen beräknas starta efter 2030.

Ytterligare dialog välkomnas

Som alltid står AB Volvo till förfogande för ytterligare dialog om viktiga åtgärder för industrin, transportsektorns omställning, affärsförutsättningar och konkurrenskraft.

Göteborg & Stockholm 2026-05-28

Anders Berger, AB Volvo

Director Public Affairs

anders.berger@volvo.com 0739020419

Karolina Boholm, AB Volvo

Director Public Affairs

karolina.boholm@volvo.com 0702029869