

# Polestar

KN2026/00781

## Remissvar på Europeiska kommissionens förslag till förordningen om industriell acceleration och omställning (Industrial Accelerator Act)

### Om Polestar

- Etablerat som ett självständigt varumärke 2017: EU:s första och enda renodlade elbilsvarumärket
- En drivande kraft i elektrifieringen av EU:s bilflotta och en bidragare till utvecklingen av Europas ekosystem för elfordon
- Huvudkontor i Göteborg, Sverige, med cirka 1 300 medarbetare baserade där och 85% av våra totalt 1 700 medarbetare världen över baserade i EU
- Närvaro på 17 marknader i Europa, över 30 globalt
- Noterat på Nasdaq-börsen i New York sedan 2022
- Etablerad tillverkning och leveranskedjor i USA, Sydkorea och Kina, med offentliggjorda planer på att tillverka bilar i Europa från 2028

### Sammanfattning

Europas konkurrenskraft har historiskt stärkts av öppenhet för investeringar, teknikneutralitet och konsumentens val. Industripolitiken i framtiden bör fortsatt stödja dessa styrkor samtidigt som den bör påskynda elektrifiering, minskade koldioxidutsläpp, industriell kapacitet samt bibehåller global konkurrenskraft.

Även om vi stöder de övergripande målen i förslaget till Industrial Accelerator Act, riskerar vissa bestämmelser att bromsa takten i EU:s övergång till elfordon, öka livscykelutsläppen genom oavsiktliga begränsningar i leveranskedjan och minska EU:s attraktionskraft som destination för industriella investeringar.

För att överensstämja med EU:s klimat- och industrimål bör förordningen justeras utifrån tre huvudsakliga principer:

1. Påskynda elektrifiering och konsumenternas användning: Offentliga upphandlingsprocesser och industripolitiken bör prioritera en snabb utbyggnad av elfordonsflottan i hela EU.
2. Säkerställ att alla åtgärder är klimateffektiva: Krav kopplade till ursprung eller ägarstruktur bör inte leda till högre växthusgasutsläpp.
3. Stärk attraktiviteten för investeringar och bygga upp industriell förmåga: Regelverket bör ge förutsägbara tidslinjer och erkänna rollen av företag med ett betydande existerande EU-avtryck, med mindre tonvikt på ägarstrukturer.

I det avseendet riskerar vissa bestämmelser, särskilt i kapitel III och IV, att begränsa EU:s omställning till elfordon och den industriella utvecklingen:

- Kapitel III, artiklarna 7, 8 och 11:

# Polestar

- Att anta en mer långsiktig, stegvis tidsram för genomförandet av kraven skulle erkänna de långsiktiga investeringar som redan har aviserats av företag som Polestar.
- Att minska fokuset på utländskt ägande vid bedömningen av behörighet i offentliga upphandlingsprocesser skulle skydda konsumenters valfrihet.
- Att sänka eller införa en stegvis tröskel för den totala volymen med "EU-ursprung" i offentliga upphandlingsprocesser för att erkänna värdet för EU av att företag som Polestar investerat i tillverkning på en global nivå.
- Kapitel IV, artiklarna 17–21:
  - Att anta en mer långsiktig, stegvis tidsram för att erkänna de långsiktiga investeringar som redan har aviserats av företag som Polestar.
  - Särskild hänsyn bör tas till det investerande företagets befintliga EU-närvaro och hemvist.
  - Kunskapsöverföring och skapande av arbetstillfällen bör väga tyngre än ägarstrukturer.

# Polestar

## **Specifika synpunkter på förslaget och rekommenderade ändringar**

Att EU:s omställning till elfordon hittills har varit framgångsrik beror delvis på EU:s samarbetsinriktade syn på ekonomisk utveckling: att välja regelbaserad frihandel, teknikfrihet före reglering och att underlätta konsumenternas valfrihet i en tid då andra regioner väljer protektionism.

Vissa artiklar i den föreslagna lagstiftningen äventyrar denna utveckling genom att direkt eller indirekt hindra företag som Polestar, som har gjort betydande investeringar i elektrifieringen av EU:s bilflotta, från att fortsätta sin tillväxt.

Därigenom riskerar förordningen att äventyra EU:s ambitioner om minskade koldioxidutsläpp, ekonomiskt välstånd, jobbskapande och konsumenters valfrihet.

För att den europeiska bilindustrin ska kunna inta en ledande position och erbjuda fler arbetstillfällen i framtiden måste EU omfamna vad framtiden innebär, inte försvara det förflutna.

Kort sagt innebär detta att den föreslagna lagstiftningen bör fokusera på:

1. Att anta och införa regelverk för offentlig upphandling med det primära syftet att öka takten i införandet av elfordon, inte att göra det svårare för leverantörer som redan är verksamma i Europa att fortsätta bygga ut sin närvaro här.
2. Att uppmuntra medlemsstaterna att fortsätta utveckla och erbjuda stödordningar för både elfordon och investeringar i laddinfrastruktur, vilka båda har visat sig vara framgångsrika för att främja omställningen till elektrifiering.
3. Att fortsatt underlätta investeringar och kunskapsöverföring från andra länder till EU, så att medlemsstaterna kan utveckla den kompetens som arbetskraften behöver för att förbli konkurrenskraftig. Den föreslagna godkännandeprocessen för investeringsmyndigheter för investeringar över 100 miljoner euro behöver återspegla detta genom att starkare beakta det investerande företagets dotterbolags eller målbolags befintliga EU-närvaro/EU-avtryck, med mindre fokus på dess ägarstruktur.
4. Att över tid uppmuntra etableringen av ökad produktion av elfordon och batterier baserad på den senaste och bästa tillgängliga tekniken i Europa, utan att begränsa dessa investeringar på kort sikt.
5. Att anpassa krav och tidslinjer för tillämpning närmare till befintlig praxis och regler inom fordonsindustrin.
6. Att anta en mer långsiktig och realistisk tidsram för när reglerna blir tillämpliga, så att EU kan attrahera större investeringar från ledande aktörer inom elfordonsteknik.
7. Förslaget bör innehålla en obligatorisk skyddsmekanism för att undvika oavsiktliga klimateffekter. I fall där kravet på unionsursprung skulle leda till högre växthusgasutsläpp över bilens livscykel, till exempel genom att komponenter eller material med lägre koldioxidavtryck från import exkluderas, bör det finnas flexibilitet att tillåta användningen av sådana lösningar. Detta skulle säkerställa att industripolitiska åtgärder förblir fullt förenliga med EU:s mål om klimatneutralitet och inte oavsiktligt bromsar utsläppsminskningar.

# Polestar

Ändringsförslag (på engelska för att matcha EU-kommissionen förslag):

<u>Current text</u>	<u>Suggested amendment / notes</u>
<p><b>Chapter I, Article 3</b></p> <p>(27) ‘main electronic systems’ means advanced driver assistance systems (including lidars, radars, sensors, cameras, ECUs and integration platforms), central computing units, wireless access systems, in-vehicle infotainment head units and chassis electronics;</p>	<p><b>NOTES:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>It should be clarified what is meant by terms such as “wireless access systems” and “integration platforms”, especially considering that electronic systems contain both hardware and software components, but the Regulation does not specify the boundaries sufficiently. It should be clarified whether software components are in scope, and if so, what type of software components and whether related software components which are not fully embedded in the physical vehicle hardware component are in scope.</i></li> <li>• <i>It should be clarified what is meant by the term “chassis electronics”, as the term “chassis” is applied varying in the industry. It would be beneficial if “chassis electronics” is clarified in the same way as “advanced driver assistance systems”.</i></li> </ul>
<p><b>Chapter III, Article 8</b></p> <p>1. With respect to the Union origin requirements referred to in Article 11, content originating in third countries with which the Union has concluded an agreement establishing a free trade area or a customs union, or that are parties to the Agreement on Government Procurement, where relevant obligations of the Union exist under that agreement, shall be deemed to be of Union origin.</p>	<p><b>SUGGESTED AMENDMENT:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. With respect to the Union origin requirements referred to in Article 11, content originating in third countries with which the Union has concluded an agreement establishing a free trade area or a customs union, or that are parties to the Agreement on Government Procurement, where relevant obligations of the Union exist under that agreement, shall be deemed to be of Union origin.</li> <li>2. <b>Where a product or component originating outside the Union demonstrably results in significantly lower lifecycle greenhouse gas emissions compared to Union-origin alternatives, such product or component shall be considered eligible for the purposes of this Chapter.</b></li> <li>3. <b>The Commission shall establish, by implementing act, the methodology for assessing lifecycle greenhouse gas emissions, ensuring consistency with existing Union legislation, including the EU ETS and the Carbon Border Adjustment Mechanism.</b></li> </ol> <p><b>Notes:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Current paragraph 2 under Article 8 shall remain, becoming paragraph 4</i></li> <li>• <i>This ensures that industrial policy remains fully consistent with EU decarbonisation objectives and avoids unintended carbon leakage through regulatory design</i></li> </ul>
<p><b>Chapter III, Article 9</b></p> <p>1. With respect to the Union origin requirements set out in Article 12, content originating in third countries with which the Union has concluded an agreement establishing a free trade area or a customs union shall be deemed to be of Union origin.</p>	<p><b>SUGGESTED AMENDMENT:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. With respect to the Union origin requirements set out in Article 12, content originating in third countries with which the Union has concluded an agreement establishing a free trade area or a customs union shall be deemed to be of Union origin.</li> <li>2. <b>Where a product or component originating outside the Union demonstrably results in significantly lower lifecycle greenhouse gas emissions compared to Union-origin alternatives, such product or component</b></li> </ol>

	<p>shall be considered eligible for the purposes of this Chapter.</p> <p>3. <b>The Commission shall establish, by implementing act, the methodology for assessing lifecycle greenhouse gas emissions, ensuring consistency with existing Union legislation, including the EU ETS and the Carbon Border Adjustment Mechanism.</b></p> <p><b>Notes:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Current paragraph 2 under Article 9 shall remain, becoming paragraph 4</i></li> <li>• <i>This ensures that industrial policy remains fully consistent with EU decarbonisation objectives and avoids unintended carbon leakage through regulatory design</i></li> </ul>
<p><b>Chapter III, Article 11</b></p> <p>Contracting authorities and contracting entities shall exclude from access to procurement procedures referred to in Part I of Annex II and Part I of Annex III tenders submitted by economic operators owned or controlled by an entity established in third countries which have not concluded an international agreement with the Union guaranteeing such access.</p>	<p><b>SUGGESTED AMENDMENT:</b></p> <p>Contracting authorities and contracting entities shall exclude from access to procurement procedures referred to in Part I of Annex II and Part I of Annex III tenders submitted by economic operators owned or controlled by an entity established in third countries which have not concluded an international agreement with the Union guaranteeing such access.</p> <p><b><i>The above should not apply to tenders submitted by companies which are headquartered in the European Union and/or has more than 50% of its current workforce based in the European Union or in another way demonstrate a substantial and measurable economic presence in the EU.</i></b></p>
	<p><b>(New suggested Article 11, Point 5)</b></p> <p>8. <b>To facilitate increased consumer transparency and choice and to encourage faster decarbonisation of supply chains, contracting authorities shall require economic operators supplying electric vehicles as part of public procurement tenders to supply detailed and verified life-cycle assessments (LCAs) for their full model line-up, according to a standardised methodological framework.</b></p>
<p><b>Chapter IV, Article 17</b></p> <p>This Chapter shall not apply to:</p> <p>(a) investors and investments covered by economic partnership and free trade agreements in force or provisionally applied by the Union to the extent relevant commitments have been made under those agreements, including investments made by the Union subsidiaries of such foreign investors; (b) investments targeted at providing services, including investments made by the Union subsidiaries of investors;</p> <p>(c) portfolio investments.</p>	<p><b>SUGGESTED AMENDMENT:</b></p> <p>This Chapter shall not apply to:</p> <p>(a) investors and investments covered by economic partnership and free trade agreements in force or provisionally applied by the Union to the extent relevant commitments have been made under those agreements, including investments made by the Union subsidiaries of such foreign investors; (b) investments targeted at providing services, including investments made by the Union subsidiaries of investors;</p> <p>(c) portfolio investments.</p> <p><b>(d) investments made by a Union subsidiary of a foreign investor, where the subsidiary is headquartered in the European Union and/or has more than 50% of its current workforce in the European Union.</b></p>
<p><b>Chapter IV, Article 18</b></p> <p>From [OP insert date: 12 month after entry into force of this Regulation], Investment Authorities shall only</p>	<p><b>SUGGESTED AMENDMENT:</b></p> <p><b>From [OP insert date: 24 months after entry into force of this Regulation].”</b> Investment Authorities shall only approve foreign</p>

# Polestar

<p>approve foreign direct investments made directly by foreign investors that fulfil either four or more of the following six conditions:</p>	<p>direct investments made directly by foreign investors that fulfil either four or more of the following six conditions:</p>
<p><b>Annex III, Part 1</b></p> <p>Upon request of a vehicle manufacturer, all PEV, OVC-HEV or FCV from that vehicle manufacturer can be considered compliant, for a period of twelve months, with the Union origin requirements if the manufacturer demonstrates that the total number of all PEV, OVC-HEC or FCV vehicles compliant with the Union origin requirements that were assembled by that vehicle manufacturer during the period comprised between 1 January and 31 December (included) of the previous year represent a percentage equal or greater than 85% of the total number of PEV, OVC-HEV or FCV from the same vehicle manufacturer that were registered within the Union in the same period.</p>	<p><b>SUGGESTED AMENDMENT:</b></p> <p>Upon request of a vehicle manufacturer, all PEV, OVC-HEV or FCV from that vehicle manufacturer can be considered compliant, for a period of twelve months, with the Union origin requirements if the manufacturer demonstrates that the total number of all PEV, OVC-HEC or FCV vehicles compliant with the Union origin requirements that were assembled by that vehicle manufacturer during the period comprised between 1 January and 31 December (included) of the previous year represent a percentage equal or greater than <b>51%</b> of the total number of PEV, OVC-HEV or FCV from the same vehicle manufacturer that were registered within the Union in the same period.</p> <p><b>NOTES:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Clarification is also needed that the definition of “Union origin” in this regard also includes countries with trade agreements with the European Union.</i></li> <li>• <i>The applicability timing of the vehicle requirements should align with how the automotive industry carries out its development and manufacturing processes, namely by connecting the applicability of the rules to when new vehicle models or platforms are first introduced, instead of a fixed number of months after entry into force of the regulation regardless of where in the manufacturing cycle a specific vehicle model is.</i></li> <li>• <i>Adopting a staggered approach to the implementation of a percentage threshold of “Union origin” is more in-keeping with standard practice in the automotive industry, as investments in regional manufacturing capability both takes time to realise and accelerate. This would also reflect the long lead times required to localise supply chains and manufacturing capacity, while maintaining competitiveness and ensuring continuity of supply</i></li> </ul>