

Document type/Dokumenttyp

Remissvar
Diarienummer KN2026/00781

Title/Rubrik

Förordning om industriell
acceleration och omställning
COM 2026/956

Issue/Utgåva

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Dahlsson Henrik
henrik.dahlsson@scania.com

File name/Filnamn

Date/Datum

2026-05-28

Info class/Infoklass

Extern

Page/Sida

1(8)

To/Till (tjänsteställebeteckning namn)

For information/För information (tjänsteställebeteckning namn)

Klimat- och näringslivsdepartementet:
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: ellen.tornqvist@regeringskansliet.se

Förordning om industriell acceleration och omställning COM 2026/956

Scania tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter på Europeiska kommissionens förslag till *Förordningen om industriell acceleration och omställning* (Industrial Accelerator Act, COM 2026/956).

Synpunkter i korthet

- Vi stödjer den ambition som uttrycks i IAA – stärkt industriproduktion, långsiktig konkurrenskraft och klimatomställning. Dock stödjer förslaget inte i tillräcklig utsträckning europeiskt värdeskapande inom industriproduktion, forskning och utveckling genom den nuvarande inriktningen att reglera komponenters ursprung och styra globala produktionsprocesser. Detta medför en ökad regelbörda och högre kostnader, vilket i sin tur bidrar till att urholka europeiska fordonstillverkarens globala konkurrenskraft.
- Tidsplanen är allt för ambitiös, särskilt när det gäller lokala krav på batterikomponenter. Genom att skjuta fram tidsplanen med några år skapas bättre förutsättningar för att utveckla samarbeten med utländska teknikleverantörer, med syftet att skala upp europeisk battericellsproduktion.
- Förslaget innehåller flera otydligheter och osäkerheter, vilket gör det svårt att bedöma konsekvenserna och föreslå alternativa lösningar. Definitionen av koldioxidsnålt stål och aluminium saknas. Det finns också osäkerhet om vilka tredjeländer som omfattas av unionsursprung, eftersom detta kan omprövas av EU-kommissionen. Möjligheten för EU-kommissionen att konkretisera flera viktiga delar i förslaget genom delegerade akter och genomförandeakter gör det svårt att bedöma hur IAA ska genomföras, vilka konsekvenser det får samt hur regelefterlevnad ska säkerställas.

Document type/Dokumenttyp

Remissvar
Diarienummer KN2026/00781

Title/Rubrik

Förordning om industriell
acceleration och omställning
COM 2026/956

Issue/Utgåva

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Dahlsson Henrik
henrik.dahlsson@scania.com

File name/Filnamn

Date/Datum
2026-05-28

Info class/Infoklass

Extern
Page/Sida
2(8)

Bakgrund

Scania är ett globalt företag med verksamhet på över hundra marknader. Grunden för vår konkurrenskraft är vårt flexibla globala produktionssystem med produktion, forskning och utveckling på tre kontinenter – Europa, Latinamerika och Kina. Det ger oss möjlighet att balansera produktion och efterfrågan på olika marknader. Produktion av chassi och slutmontering av ett fordon kan ske på olika platser i världen för att optimera kostnader, samt anpassa tekniska lösningar och kunderbjudande. Vår globala närvaro förstärks av samarbetet inom TRATON där vi nu samordnar forskning och utveckling samt planerar för ett gemensamt modulärt system.

En lastbil består av omkring 20 000 komponenter som kan ha sitt ursprung i hela världen. I dag är vi beroende av cirka 1 800 direkta leverantörer i Europa där också en stor del av inköpsvolymen finns. Indirekt är vi beroende av fler än 10 000 leverantörer globalt. Nya teknologier, såsom elektrifiering och autonoma fordon, ökar behovet av globala värdekedjor. Det handlar inte bara om pris och kvalitet, utan även om att få tillgång till den senaste tekniken. För att skapa resiliens krävs diversifierade leverantörskedjor. Detta utgör grunden för vår globala konkurrenskraft.

Förordningen om industriell acceleration och omställning

Generella synpunkter

Förordningen om industriell acceleration och omställning, Industry Accelerator Act (IAA), syftar till att stärka Europas industriella bas. Målet är att det industriella förädlingsvärdet ska öka till 20 procent av EU:s BNP år 2035 (från dagens cirka 14 procent). Det ska göras genom att främja investeringar samt öka efterfrågan på teknologier och produkter med låga utsläpp som tillverkas inom EU.

Fordonsindustrin beskrivs i förslaget som en "symbol för Unionens industriella ledarskap", men hotas av minskad lönsamhet. Genom att främja en motståndskraftig industriproduktion, långsiktig konkurrenskraft och klimatomställning ska IAA bidra till att EU blir en motor för industriell tillväxt. Vi saknar här betydelsen av forskning, utveckling och innovation för en stärkt konkurrenskraft. Dessa delar skapar mervärden som är nödvändiga för att främja industriproduktionen i Europa.

Fordonsindustrin är en av de industrier som påverkas mest av lagförslaget. Det åläggs krav på lokalt innehåll i komponenter, räknat i värdet av ett komplett fordon eller delar av ett fordon. Kraven på lokalt innehåll i batterier – där vi är som mest beroende av globala leverantörssamarbeten – är särskilt omfattande och detaljerade. Dessa krav styr våra möjligheter att delta i offentliga upphandlingar och få tillgång till offentliga stöd, exempelvis Klimatpremien i Sverige. Kravet på verifiering av det lokala innehållet i ett fordon ökar dessutom regelbördan och komplexiteten för oss som fordonstillverkare.

Document type/Dokumenttyp

Remissvar
Diarienummer KN2026/00781

Title/Rubrik

Förordning om industriell
acceleration och omställning
COM 2026/956

Issue/Utgåva

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Dahlsson Henrik
henrik.dahlsson@scania.com

File name/Filnamn

Date/Datum

2026-05-28

Info class/Infoklass

Extern

Page/Sida

3(8)

Kraven på lokalt innehåll utmanar vår förmåga att upprätthålla globala leverantörskedjor. Det är dessutom svårt att entydigt definiera var gränsen går mellan europeiskt och icke-europeiskt innehåll, eftersom tull-, import- och ursprungsregler kan ha stor betydelse för hur innehållet klassificeras. Kraven kommer att leda till ökade kostnader – eftersom produktion i Europa generellt sett är dyrare än i andra delar av världen – vilket till slut kommer att påverka våra kunder. Det riskerar att fördyra och försena elektrifieringen av tunga transporter i Europa. Följden blir minskad global konkurrenskraft för Europas tunga fordonsindustri, men också svårigheter för medlemsländerna att nå EU:s klimat- och miljömål.

Specifika synpunkter

Nedan ger vi specifika kommenterar till några särskilt viktiga delar i förslaget:

- Unionsinnehåll i fordon
- Definition av unionsinnehåll
- Offentlig upphandling
- Fordonscertifiering
- Övriga synpunkter
 - Rättslig otydlighet och oförutsägbarhet
 - Definition av koldioxidsnålt stål och aluminium
 - Ansvar för påbyggnationer
 - Förslag till modell för lokalt innehåll

Unionsinnehåll i fordon

I Annex III ställs krav på unionsinnehåll i fordon. Del I behandlar offentlig upphandling av elektriska fordon och del II offentlig stöd. Båda delarna omfattas av samma krav.

Fordonet ska:

- 1) vara slutmonterat inom Unionen.
- 2) innehålla komponenter av europeiskt ursprung (exklusive batterier) som uppgår till minst 70 procent av dess fabriksvärde.
- 3) innehålla batterier med minst tre komponenter av europeiskt ursprung, däribland battericeller.
 - Punkt 1–3 gäller sex månader efter att förordningen har trätt i kraft.
- 4) innehålla batterier med minst fem komponenter av europeiskt ursprung, däribland battericeller, aktivt katodmaterial (CAM) och batterihanteringssystem (BMS).
- 5) innehålla komponenter till eldrivlinan av europeiskt ursprung som uppgår till minst 50 procent av dess fabriksvärde.
- 6) innehålla komponenter till elektroniska system av europeiskt ursprung som uppgår till minst 50 procent av dess fabriksvärde.
 - Punkt 4–6 gäller tre år efter att förordningen har trätt i kraft.

Document type/Dokumenttyp

Remissvar
Diarienummer KN2026/00781

Title/Rubrik

Förordning om industriell
acceleration och omställning
COM 2026/956

Issue/Utgåva

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Dahlsson Henrik
henrik.dahlsson@scania.com

File name/Filnamn

Date/Datum

2026-05-28

Info class/Infoklass

Extern

Page/Sida

4(8)

Scanias synpunkter

Kravet på slutmontering inom Unionen utmanar vårt globala produktionssystem, där ett chassi kan produceras i ett EU-land och slutmonteras i ett annat land utanför EU, för att sedan exporteras tillbaka till EU. Resultatet blir att ett fordon som är slutmonterat utanför EU automatiskt diskvalificeras från att delta i offentlig upphandling eller ta del av offentliga stöd. Därmed kan vi inte konkurrera i vissa segment på en europeisk marknad som är mycket betydelsefull för vår framtida tillväxt. Kravet på slutmontering inom EU bör därför slopas.

Kravet att komponenter med europeiskt ursprung (exklusive batterier) ska uppgå till minst 70 procent av ett fordons fabriksvärde bör sänkas. Ett riktvärde kan vara 60 procent, där även batteripaket kan räknas in. Det krävs fortsatt dialog om hur kravet ska utformas.

Kraven på lokalt innehåll i battericeller är orealistiska. Kraven för införandet av punkter 1–3 bör ändras från 6 månader till 1,5 år och för punkter 4–6 från 3 år till 5 år. Med gradvis ökade krav kan samarbete med teknikleverantörer, exempelvis via *joint ventures*, utvecklas för att bygga upp en europeisk kapacitet för battericellsproduktion. Det förutsätter samtidigt ett konsekvent arbete för att förbättra villkoren för produktion och investeringar i Europa, genom exempelvis regelförenklingar och kortade tillståndsprocesser.

Definition av unionsinnehåll

För att kunna bedöma om kraven på lokalt innehåll kan uppnås är det avgörande att förstå vilka länder utanför EU som uppfyller kravet på unionsinnehåll. I artikel 8 och 9 beskrivs att tredje land ska vara:

- ansluten till ett frihandelsavtal eller tullunion med EU, eller
- ansluten till avtalet om offentlig upphandling (*Agreement on Governmental Procurement*, GPA) inom WTO.

Det är dock upp till EU-kommissionen att bedöma om ett land uppfyller kriterierna för unionsinnehåll. EU-kommissionen kan exkludera ett land, helt eller delvis, från denna klassificering. Skälet kan vara att landet i fråga inte uppfyller kravet på "nationell behandling" av europeiska produkter eller aktörer. Det är en diffus skrivning som riskerar att användas godtyckligt.

Scanias synpunkter

Förtroendefulla handelssamarbeten måste bygga på ömsesidighet. Bedömningen av tredje land som uppfyller kraven på unionsinnehåll måste vara förutsägbar och inte kunna överprövas av EU-kommissionen på grunder som kan ändras. Länder som ingår i frihandelsavtal eller tullunion med EU, eller som är anslutna till avtalet om offentlig upphandling (GPA), bör uppfylla kriterierna utan undantag. När IAA träder i kraft måste det vara tydligt vilka länder som uppfyller kraven. Det är nödvändigt för att vi ska kunna säkerställa en stabil produktion och leveranser till våra kunder.

Document type/Dokumenttyp

Remissvar
Diarienummer KN2026/00781

Title/Rubrik

Förordning om industriell
acceleration och omställning
COM 2026/956

Issue/Utgåva

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Dahlsson Henrik
henrik.dahlsson@scania.com

File name/Filnamn

Date/Datum

2026-05-28

Info class/Infoklass

Extern

Page/Sida

5(8)

Offentlig upphandling

I artikel 11 beskrivs kraven för offentlig upphandling. Medlemsstater har möjlighet att avstå från kraven på lokalt innehåll eller koldioxidsnåla produkter om dessa medför en merkostnad på 25 procent (artikel 11.3). Kravet kan vara motiverat utifrån behovet av att hushålla med offentliga medel, men förslaget framstår samtidigt som verkningslöst. Det väcker frågor om förordningen i praktiken kommer att användas vid upphandlingar.

I offentlig upphandling bör även cybersäkerhet beaktas. Offentlig upphandling bör innehålla cybersäkerhetskrav för att säkerställa att offentliga medel inte skapar onödiga digitala risker. Det är angeläget eftersom fordon i offentlig upphandling – som stadsbussar, sopbilar eller brandbilar – används för ytterst samhällsviktiga transportuppdrag.

Scanias synpunkter

Konkurrensen från utomeuropeiska fordonstillverkare är redan en realitet, främst inom bussegmentet. Möjligheten att exkludera upphandlingskrav om merkostnaden överstiger 25 procent kan leda till att kravet i praktiken inte används. Det skyddar därmed inte europeiska fordonstillverkare från utländsk prispress. Samtidigt kan kraven i IAA tvinga oss att flytta vår produktion till ett land med unionsinnehåll, vilket medför högre kostnader. Vi har därmed tagit kostnader för att uppfylla IAA:s krav, samtidigt som lagstiftningen i slutändan inte främjar europeisk produktion.

Fordonscertifiering

Artikel 15 föreslår att fordonstillverkare ska intyga med en certifiering (*Certificate of Conformity*) att kraven på lokalt innehåll och koldioxidsnåla produkter uppfylls. Detta ska kunna intygas redan sex månader efter att förordningen har trätt i kraft.

Scanias synpunkter

Tidsplanen är oförenlig med de långa utvecklingscyklerna för tunga fordon, särskilt eftersom investeringsbeslut för fordon som planeras för 2028–2030 (då IAA kan förväntas träda i kraft) i många fall redan har fattats och relevanta leveransavtal har ingåtts. Samtidigt saknas en beskrivning av hur certifieringen ska genomföras.

Det saknas i dag ett system för att styra och följa upp krav på europeiskt innehåll i komponenter eller ett fordon. Ursprungsland kan bestämmas vid direkta inköp. Men det saknas automatiska system för att bedöma det europeiska innehållet i en eller flera komponenter, eller i ett helt fordon, samt vilket värde detta innehåll har. Det förutsätter i dag ett komplicerat och tidsödande manuellt arbete, vilket skapar omfattande byråkrati och dessutom riskerar att bli missvisande.

Document type/Dokumenttyp

Remissvar
Diarienummer KN2026/00781

Title/Rubrik

Förordning om industriell
acceleration och omställning
COM 2026/956

Issue/Utgåva

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Dahlsson Henrik
henrik.dahlsson@scania.com

File name/Filnamn

Date/Datum
2026-05-28

Info class/Infoklass

Extern
Page/Sida
6(8)

Övriga synpunkter

Rättslig otydlighet och oförutsägbarhet

Förslaget har rättsliga implikationer som är otydliga och oförutsägbara i flera centrala delar. Det gäller definitionen av koldioxidsnåla material, beräkningsmetoden för unionsursprung i komponenter samt vilka länder som ska omfattas av definitionen av unionsursprung. Utan denna tydlighet blir det svårt för tillverkare att bedöma vilka åtgärder som behövs för att uppfylla kraven och att bidra med konstruktiva inspel i lagstiftningsprocessen. EU-kommissionens begäran om mandat att specificera centrala delar genom delegerade akter och genomförandeakter gör det svårt att bedöma IAA:s praktiska genomförande, konsekvenser och krav på regelefterlevnad.

Ansvar för påbyggnationer

Enligt vår information omfattar förordningens krav på fordonstillverkare även påbyggnationer (exempelvis busskarrosser och utrustning till lastbilar som skåp, tippflak eller kranar) samt specialfordon (exempelvis brandbilar eller militärfordon). Scania tillverkar chassin för både lastbilar och bussar, som sedan kompletteras med påbyggnationer från ett annat företag. Att Scania i detta fall skulle ta ett helhetsansvar för det lokala eller koldioxidsnåla innehållet i ett färdigt fordon skulle ytterligare öka komplexiteten för att uppnå de krav som ställs.

Definition av koldioxidsnålt stål och aluminium

Förutom kravet på lokalt innehåll är kravet på koldioxidsnålt stål och aluminium i fordon en central del av lagstiftningen. I Annex II (del 1, artikel a, c) ställs krav i offentliga upphandlingar på att 25 procent av volymen av det stål och aluminium som används ska vara koldioxidsnålt (för aluminium krävs även unionsinnehåll). Dock saknas en definition av vad som avses med koldioxidsnålt stål och aluminium, vilket gör det svårt för oss som fordonstillverkare att bedöma möjligheterna att uppfylla kraven. Möjligheten att räkna kravet på massbalans eller på en hel fordonsflotta bör beaktas för att fungera med befintliga produktionsprocesser och samtidigt driva efterfrågan på stål och aluminium med lågt koldioxidinnehåll.

Förslag till modell för lokalt innehåll

Inom TRATON har vi tagit fram en översiktlig modell för att främja industriproduktion samt forskning och utveckling inom EU. Vi anser att denna modell främjar värdeskapande inom fordonsindustrin – och framtida konkurrenskraft – i större utsträckning än det liggande förslaget om IAA som inriktas på att styra komponenters ursprung.

Kraven på lokalt innehåll bör baseras på en modell som är enkel att förstå, beräkna och följa upp, utifrån följande principer:

- Inköpta komponenter: Europeiska produktkrav bör inte omfatta inköpta komponenter på grund av komplexa globala leveranskedjor och risken för höjda kostnader.

Document type/Dokumenttyp

Remissvar
Diarienummer KN2026/00781

Title/Rubrik

Förordning om industriell
acceleration och omställning
COM 2026/956

Issue/Utgåva

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Dahlsson Henrik
henrik.dahlsson@scania.com

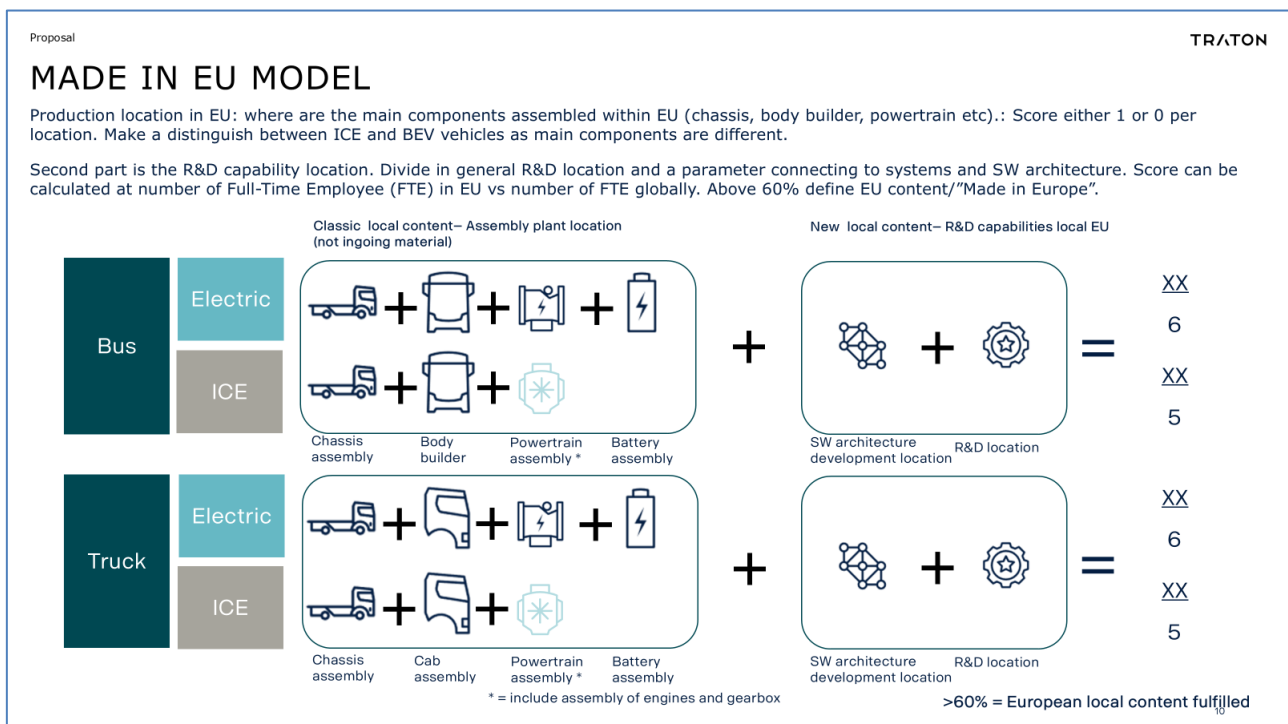
File name/Filnamn

Date/Datum
2026-05-28

Info class/Infoklass

Extern
Page/Sida
7(8)

- **Forskning och utveckling (FoU):** En europeisk fordonsprodukt bör innehålla minst 60 procent europeisk FoU, mätt i antal årsarbetskrafter och eventuellt FoU-investeringar.
- **Programvara:** Minst 60 procent av programvaran bör vara utvecklad inom EU för att produkten ska kvalificeras som europeisk.
- **Produktion/Montering:** Fokus bör ligga på FoU, programvaruarkitektur och på var huvudkomponenter som hytter, motorer och batterier produceras och monteras.
- **Batterier:** Batteriers ursprung bör definieras på *Tier 1*-nivå för att minska komplexiteten och säkra tillgängligheten.
- **Beräkning och verifiering:** Kraven ovan bör räknas på massbalans eller fordonsflotta. Det krävs ytterligare dialog om hur verifieringen ska genomföras.



Modellen beskriver:

- Produktion av buss och lastbil, uppdelad i elektrisk drivlina och förbränningsmotor. Båda teknikerna bör värderas i en modell som ska främja lokal produktion, men batterimontering ger eldrivlinan ett extra värde i modellen.
- "Klassiskt" krav på lokalt innehåll baserat på att produktionen lokaliseras till Europa. Här värderas produktionen av chassi, påbyggnad, motorutveckling och batterimontering, men inte vilka ingående komponenter som används eller

Document type/Dokumenttyp

Remissvar
Diarienummer KN2026/00781

Title/Rubrik

Förordning om industriell
acceleration och omställning
COM 2026/956

Issue/Utgåva

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

File name/Filnamn

Info class/Infoklass

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Dahlsson Henrik
henrik.dahlsson@scania.com

Date/Datum

2026-05-28

Extern

Page/Sida

8(8)

deras ursprung. Modellen öppnar för att slutmontering av fordon avsedda för EU-länder ska kunna göras i länder utanför EU.

- "Nytt" krav på lokalt innehåll som baseras på lokalisering av forskning och utveckling, samt var mjukvaran utvecklas.
- Antalet delar i produktionsprocessen för elektrisk drivlina och förbränningsmotor summeras utifrån graden av lokalt innehåll. Ett värde på 60 procent eller mer kan sägas uppfylla kraven på lokalt innehåll i EU.
- Modellen är inte ett färdigt förslag, utan ska ses som ett underlag för dialog som kan leda till ytterligare konkretiseringar.