

## **SKF Remissvar avseende förordningen om industriell acceleration och omställning (Industrial Accelerator Act COM (2026/956))**

### **Summering**

Sverige och EU har länge värnat öppen handel och internationell konkurrens, och industrin – inklusive företag som SKF – har i hög grad dragit nytta av dessa principer. Som ett globalt bolag med verksamhet i alla större regioner verkar SKF i en internationell kontext präglad av omfattande handelsflöden och globala värdekedjor. Vi står bakom EU:s övergripande ambition att även framöver verka för en öppen och regelbaserad handelsordning.

Det blir dock allt viktigare att EU tydligt identifierar vilka sektorer och värdekedjor som är strategiska, och var unionen behöver stärka sin konkurrenskraft och resiliens. SKF välkomnar i detta sammanhang att Industrial Accelerator Act geografiska scope omfattar en bredare definition, då detta speglar globala värdekedjors funktion och bidrar till att stärka Europas industriella bas.

Mot denna bakgrund bedömer SKF att IAA kan bidra till att utveckla robusta värdekedjor, stärka den europeiska industrin och skapa tydligare incitament för produktion med lägre klimatavtryck, under förutsättning att regelverket utformas proportionerligt och förutsägbart med rimlig administrativ börda. Under sådana förutsättningar tillstyrker SKF flera av förslagen i IAA-förordningen, så som kraven på koldioxidsnåla material i offentlig upphandling och offentliga stöd, och ökat fokus på EU-tillverkning av huvudkomponenter inom vissa teknologier. SKF bedömer dock att den lista med huvudkomponenter i bilaga 1 i förordningen om nettonollindustri, som utgör grunden för IAA:s krav inom nettonollteknologier, inte är komplett i förhållande till målsättningarna i IAA om ökad resiliens, konkurrenskraft och ekonomisk säkerhet. SKF avser därför återkomma med förslag på hur listan kan utvecklas för att bättre svara upp mot förordningens syften.

### **1: Inledning – Behovet av en mer resilient och konkurrenskraftig industribas**

Sverige och EU har länge värnat öppen handel och internationell konkurrens, och industrin – inklusive företag som SKF – har i hög grad dragit nytta av dessa principer. Som ett globalt bolag med verksamhet i alla större regioner verkar SKF i en internationell kontext präglad av omfattande handelsflöden och globala värdekedjor.

Vi står bakom EU:s övergripande ambition att även framöver verka för en öppen och regelbaserad handelsordning. Det blir dock allt viktigare att EU tydligt identifierar vilka sektorer och värdekedjor som är strategiska, och var unionen behöver stärka sin konkurrenskraft och resiliens. Här kan IAA bidra genom att definiera områden av industriell betydelse och skapa

långsiktiga ramar. Förslaget adresserar behovet av mer resilienta europeiska produktionskedjor inom områden som är centrala för både säkerhet och ekonomisk stabilitet. Genom att öka tillgången till kritiska komponenter och minska beroenden av externa leverantörer kan IAA, om rätt utformat, bidra till att skapa längre planeringsförutsättningar och stabilare investeringsmiljöer i EU. Företag med stark etablerad europeisk och hållbar produktion, såsom SKF, illustrerar hur befintliga industriella strukturer kan stödja dessa mål. Vidare välkomnar SKF att Industrial Accelerator Act geografiska scope omfattar en bredare definition, då detta speglar globala värdekedjors funktion och bidrar till att stärka Europas industriella bas.

## 2. Krav på lågutsläppsmaterial i offentlig upphandling

IAA:s fokus på produkter med lägre klimatavtryck kan komma att utgöra ett viktigt komplement till EU:s övriga styrmedel på klimatområdet. En mer förutsägbar efterfrågan på koldioxidsnåla material och komponenter kan underlätta investeringar i fossilfria materialflöden, energieffektiv produktion och spårbarhet.

Inom flera industrisegment finns redan produktionskedjor, såsom SKF, som använder koldioxidsnåla material, inklusive grönt stål, samt energieffektiv tillverkning i linje med EU:s klimatmål. Detta visar att förutsättningarna för att skala upp sådana lösningar är goda. SKF tillstyrker därför förslaget om att öka andelen koldioxidsnåla material i offentlig upphandling och offentliga stödsystem.

## 3. Nettonollteknologier och europeiska värdekedjor

Ett antal av de sektorer som omfattas av IAA - såsom vindkraft, vätgas, värmepumpar, järnväg och elektrifierade fordon - utgör centrala delar av EU:s klimatomställning. Inom dessa värdekedjor finns redan betydande europeisk kompetens, produktionskapacitet och leveranskedjor.

IAA:s inriktning på att säkerställa EU-tillverkning av vissa av dessa huvudkomponenter kan bidra till:

- ökad stabilitet i efterfrågan,
- stärkt europeisk konkurrenskraft inom nettonollteknologier, och
- bättre spårbarhet och robusthet i leveranskedjor.

Företag som SKF är exempel på industriaktörer med en stor europeisk produktionsbas som lägger betydande utveckling på och redan levererar innovativa lösningar till ovan industrier. SKF tillstyrker därför inriktningen om fokus på att öka EU-tillverkning av huvudkomponenter inom vissa teknologier. SKF anser dock att den lista över huvudkomponenter som ska utgöra grunden för dessa krav (bilaga I till förordningen om nettonollindustri) inte är komplett, då lager exempelvis utgör en helt avgörande komponent i värmepumpar, utan att finnas med i listan. Det finns även en brist på logik i hur listan över huvudkomponenter är utformad, då de listade komponenternas detaljeringsgrad skiljer sig åt mellan olika slutprodukter. SKF avser under kommande process återkomma med förslag på hur listan kan utvecklas för att stärka EU:s resiliens, konkurrenskraft och ekonomiska säkerhet.

#### **4. Rapportering, administrativa krav och utnyttjande av befintliga system**

För att undvika onödig administrativ belastning bör IAA i stor utsträckning använda befintliga rapporteringssystem. EU:s regelverk omfattar redan betydande datainsamling genom:

- CSRD
- CBAM samt
- etablerad spårbarhet och ursprungsrapportering.

Dessa täcker stora delar av den information som IAA förväntas kräva. Att bygga vidare på dessa system skapar kontinuitet och reducerar kostnader.

#### **5. Övriga delar av förslaget**

SKF har idag inga kommentarer på förslagets delar rörande utländska direktinvesteringar eller accelerationsområden.