

2026-05-27

kn.remissvar@regeringskansliet.se
ellen.tornqvist@regeringskansliet.se

Ert dnr: KN2026/00781
Handläggare: Annarella Löfblad

Svensk Kollektivtrafiks remissvar Europeiska kommissionens förslag till Förordningen om industriell acceleration och omställning (Industrial Accelerator Act, COM (2026/956))

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik. I Sverige görs 99 % av bussresorna och 90% av tågresorna med våra medlemmars trafik. Våra medlemmar ansvarar också för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts helt eller delvis beroende på hur kommuner och regioner överlåtit ansvaret enligt färdtjänst- eller kollektivtrafiklagen. Här görs ca 86 miljoner resor årligen.

Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 96 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av förslaget

Enligt regeringens remissida för förslaget syftar förordningen till att stärka industrins konkurrenskraft och motståndskraft, skala upp industrins produktion, samt bidra till EU:s klimatmål, ekonomiska säkerhet och högkvalitativa arbetstillfällen. Förslaget innehåller ett mål om att öka tillverkningsindustrins andel av EU:s BNP till minst 20 procent år 2035. Den föreslagna förordningen innehåller även åtgärder för efterfrågan på utpekade strategiska produkter. Det handlar till exempel om krav på unionsursprung eller lågt koldioxidavtryck vid offentliga upphandlingar och stöd. Åtgärderna innefattar också krav vid utländska investeringar i sektorer samt åtgärder inom tillståndsprocesser och industriella accelerationsområden.

Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

IAA är ett omfattande dokument med många delar, detta remissvar behandlar endast de som har med offentlig upphandling att göra och anknytning till kollektivtrafik. Framför allt det som beskrivs närmare i Annex II och III.

Annex II handlar om vilka lågkoldioxidkrav och ursprungs krav som ska gälla för vissa produkter och material när de används i offentlig upphandling och Annex III om ursprungs krav för elektriska fordon i offentlig upphandling.

Våra medlemmar, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) och länstrafikbolagen kommer att beröras av dessa krav. Som utgångspunkt är vi positiva till förslagen då det finns efterfrågan från våra medlemmar på både miljömässigt och socialt hållbara fordon och produkter med spårbara leveranskedjor, vilket dessa förslag kan bidra till och ge tydliga lagmässiga förutsättningar för. Men det finns många förtydliganden som behöver göras och frågor som måste besvaras för att förslagen ska kunna fungera i verkligheten.

Vad gäller krav på fordon behövs förtydliganden om vad "assembled within the Union" innebär konkret, både vad gäller vad som räknas som inom unionen och vad som räknas som sammansatt. Det behövs också förtydliganden hur kvoten för unionstillverkade komponenter ska göras på ett realistiskt och trovärdigt sätt. En buss kan t.ex. bestå av ca 30 000 komponenter. Förslaget utgår från producentverifikation och det behöver säkerställas mekanismer och processer för att säkerställa korrekthet och ansvar i detta. Köparen måste kunna lita på varans ursprung. Detta behöver klargöras eftersom spårbarhet i leveranskedjor är mycket svårt och till stor del betraktas som affärshemligheter.

Vi ställer oss mycket frågande till stycket om redan registrerade fordon som anses uppfylla kraven t.o.m. 31 december 2035. Ska de efter detta datum inte vara ok att använda? Avtal för busstrafik är ofta 10-12 år. Att fordon som ingår i avtal som tecknats innan denna lagstiftning träder i krav ska omfattas innan avtalets slut är orimligt, extremt kostnadsdrivande och ett stort resursslöseri. Vi motsätter oss retroaktiv lagstiftning och anser att kraven endast ska gälla nya avtal för att det överhuvudtaget ska vara möjligt att efterleva regelverket.

Annex II:s krav kan beröra exempelvis depåer, terminaler, hållplatser, laddinfrastruktur, energianslutningar och andra bygg- och anläggningsprojekt där stål, aluminium, betong eller andra reglerade produkter används. De föreslagna kraven kan komma att påverka både kostnadsbild, konkurrensförutsättningar och genomförande av framtida investeringar.

Det är viktigt att de föreslagna kraven utformas på ett proportionerligt och praktiskt tillämpbart sätt för upphandlande myndigheter. Det behövs därför tydliga och rättssäkra kriterier för verifiering och uppföljning samt att konsekvenser för konkurrens, leverantörsmarknad och kostnadsutveckling analyseras noggrant i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Det är positivt att kraven införs successivt då komplexiteten i detta är stor.

Det behövs även förtydliganden gällande när avsteg får göras enligt artikel II, vad gäller kostnadmässiga skillnader och hur detta ska beräknas och jämföras. Förslaget anger även att undantag kan göras om inga lämpliga anbud lämnats i tidigare liknande upphandlingsprocesser inom två år för samma upphandlande enhet. Då våra medlemmar upphandlar i stort sett samma typ av trafikavtal med



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

fordon vore det mer praktiskt och kostnadseffektivt om detta undantag relaterades till liknande upphandlingar av liknande upphandlande enheter under föreslagen tidsperiod. Skulle det vara så att "europeiska" leverantörer inte kan uppfylla kraven i lagstiftningen behöver varje upphandlande enhet göra om upphandlingsprocesser till stora kostnader och tidsmässiga fördröjningar.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK
Johan Wadman
VD