

Datum
2026-05-20

Diarienummer
Utr 2026/16

Ert diarienummer
KN2026/00781

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Europeiska kommissionens förslag till förordning om industriell acceleration och omställning (*Industrial Accelerator Act, COM (2026) 956*)

Inledning och sammanfattande bedömning

Europeiska kommissionens förslag till förordning om industriell acceleration och omställning syftar till att stärka EU:s industriella konkurrenskraft, minska strategiska beroenden och påskynda klimatomställningen i utvalda samhällsviktiga sektorer. Förslaget innebär ett tydligt skifte i EU:s ekonomisk-politiska inriktning, där industri-politiska och försörjningspolitiska mål i ökad utsträckning ges företräde framför principer om fri konkurrens och kostnadseffektivitet.

Trafikanalys bedömer att förslaget kan bidra till att stärka förutsättningarna för transportsektorns klimatomställning, bland annat genom minskade utsläpp från fordon, komponenter och transportinfrastruktur samt genom ökad försörjningstrygghet i strategiska värdekedjor. Samtidigt innebär förslaget potentiella målkonflikter i förhållande till det transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Transportpolitiska effekter uppstår i huvudsak indirekt, genom förändrade kostnads- och investeringsförutsättningar snarare än genom styrmedel riktade mot transportefterfrågan, trafikslag eller kapacitetsutnyttjande. Trafikanalys bedömer att detta medför särskilda risker för ökade kostnader, undanträngning av samhällsekonomiskt motiverade åtgärder samt regionalt differentierade konsekvenser, vilket är av särskild betydelse för ett glest befolkat och perifert beläget land som Sverige.

Mot denna bakgrund anser Trafikanalys att regelverkets genomförande och uppföljning måste utformas så att nationella konsekvenser i transportsektorn tydliggörs, och att medlemsstater ges tillräckligt handlingsutrymme för avvägningar mellan industri-, klimat- och transportpolitiska mål.

Förslagets huvudsakliga innehåll

Förslaget omfattar åtgärder inom fyra huvudsakliga områden.

För det första föreslås förenklade och snabbare tillståndprocesser för industriella investeringar, bland annat genom tidsgränser¹, ökad samordning mellan myndigheter och möjlighet att inrätta industriella accelerationsområden där tillståndsprövning och planering ska kunna genomföras mer effektivt.

För det andra införs efterfrågestyrande åtgärder som syftar till att skapa så kallade ledande marknader för lågkoldioxidprodukter. Detta sker genom krav eller kriterier avseende koldioxidintensitet och i vissa fall EU-ursprung vid offentlig upphandling, statliga stöd och andra offentliga åtgärder. Kraven omfattar bland annat material och produkter som är centrala för energi-, bygg- och transportsektorerna, såsom stål, aluminium, betong, fordon och batterier.

För det tredje innehåller förslaget bestämmelser som syftar till att stärka EU:s försörjningstrygghet och minska strategiska beroenden, bland annat genom villkor kopplade till utländska direktinvesteringar i strategiska industrier samt genom ökad samordning mellan medlemsstaterna.

Slutligen syftar förslaget till att främja industriella kluster och uppskalning av netto-noll-teknologier, med målsättningen att öka EU:s industriella produktionskapacitet samtidigt som industrins klimatpåverkan minskar.

Förslagets koppling till transportsektorn

Förordningen är inte inriktad på transportpolitiken som sådan, men har flera direkta och indirekta kopplingar till transportsektorn genom sitt fokus på industriell kapacitet, klimatprestanda och försörjningstrygghet i strategiska värdekedjor.

Transportsektorn berörs framför allt genom de efterfrågestyrande åtgärderna, där krav eller kriterier avseende koldioxidintensitet och i vissa fall EU-ursprung införs i offentlig upphandling och statliga stöd. Dessa åtgärder omfattar material och produkter som är centrala för transportinfrastruktur och transporter, såsom stål, aluminium och betong, samt fordon, batterier och andra komponenter som används inom väg-, järnvägs- och kollektivtrafiksystemen.

Trafikanalys noterar att förslaget särskilt betonar skeppsbyggande och rullande materiel för järnväg. Detta kan förstås mot bakgrund av dessa sektors strategiska betydelse, höga klimatpåverkan i industriledet samt identifierade försörjningsrisker. Samtidigt innebär denna inriktning att industripolitiska prioriteringar i hög grad styr vilka delar av transportsektorn som omfattas, snarare än ett bredare transportpolitiskt perspektiv som inkluderar transporteffektivitet, efterfrågeeffekter och samhällsekonomisk prioritering inom transportsystemet.

¹ Med tidsgränser avses i detta sammanhang de tidsramar för tillstånds- och prövningsprocesser som föreslås för att påskynda industriella investeringar, bland annat genom samordnade förfaranden och förenklade processer. Sådana tidsgränser syftar till att öka förutsägbarheten för investerare men förutsätter samtidigt tillräcklig administrativ kapacitet och tydliga nationella prioriteringar i genomförandet.

Förslaget innehåller inga direkta stödåtgärder riktade till fordonsindustrin som sektor. Eventuella effekter för fordonsindustrin uppstår i stället indirekt, genom efterfrågestyrning, förenklade tillståndsprocesser och stärkt industriell kapacitet i strategiska värdekedjor, såsom batterier, material och komponenter. Stödet är därmed villkorat och kopplat till klimatprestanda och lokalisering snarare än till fordonsproduktion som sådan.

Klimatomställning, kostnader och transportpolitisk effektivitet

Förslagets fokus på produktion och uppskalning av nettonoll-teknologier, inklusive elektrifiering, batteriproduktion och vätgaslösningar, är av stor betydelse för omställningen av såväl person- som godstransporter. Trafikanalys ser positivt på att ett livscykelperspektiv i ökad utsträckning tillämpas för utsläpp från fordon och transportinfrastruktur.

Samtidigt innebär de efterfrågestyrande åtgärderna att högre kostnader kan accepteras för att uppnå klimatpolitiska mål. För transportsektorn innebär detta en risk för ökade enhetskostnader för fordon och infrastruktur. Inom givna budgetramar kan detta leda till att färre åtgärder genomförs, vilket riskerar att påverka transportnytta, tillgänglighet och regional balans.

Trafikanalys vill särskilt understryka att klimatpolitisk kostnadseffektivitet inte nödvändigtvis sammanfaller med transportpolitisk samhällsekonomisk effektivitet. Inom transportsektorn tillämpas samhällsekonomiska analyser enligt ASEK-ramverket, där åtgärder normalt prioriteras utifrån största möjliga samhällsnytta per investerad krona. Avsteg från denna princip medför alternativkostnader i form av åtgärder med hög transportnytta som riskerar att trängas undan.

Geografiska och regionala konsekvenser

Trafikanalys bedömer att de beskrivna kostnads- och prioriteringseffekterna kan få särskild betydelse i medlemsstater med långa avstånd och transportintensiva näringslivsstrukturer. För ett glest befolkat och perifert beläget land som Sverige finns en risk att ökade kostnader i värdekedjor och transportinfrastruktur i större utsträckning påverkar tillgänglighet och näringslivets konkurrenskraft än i mer centralt belägna medlemsstater.

Den kluster- och zonbaserade ansats som präglar förslaget tenderar dessutom att gynna täta och centralt belägna regioner, där marknader, leverantörer och transportinfrastruktur finns i nära anslutning. Industriell produktion lokaliserad i mer perifera delar av landet riskerar att få relativt högre transportkostnader, samtidigt som kraven på kompletterande investeringar i transportinfrastruktur kan öka utan att motsvarande stordriftsfördelar uppnås.

Industriella accelerationsområden – resursåtgång och genomförande

Etableringen av industriella accelerationsområden är resurskrävande, både administrativt och investeringsmässigt. För att områdena ska bli operativa krävs samordning mellan tillståndsprocesser, energiförsörjning, transportinfrastruktur och fysisk planering, samt betydande initiala investeringar.

Trafikanalys bedömer att utpekande och genomförande av industriella accelerationsområden² bör föregås av samlade bedömningar av transportbehov, investeringskostnader och långsiktig tillgänglighet. De transportinfrastrukturkostnader och alternativa åtaganden som följer av sådana etableringar bör tydliggöras i beslutsunderlagen, och medlemsstater bör ges möjlighet att villkora eller avstå från utpekande om transportpolitiska mål och samhällsekonomisk effektivitet riskerar att påverkas negativt.

Uppföljning, ansvarsfördelning och nationellt genomförande

Även om kommissionen avser att regelbundet utvärdera förordningens effekter på EU-nivå är denna uppföljning främst inriktad på övergripande måluppfyllelse. Den fångar inte nödvändigtvis de indirekta och löpande konsekvenser som uppstår i nationella planerings- och budgetprocesser, särskilt inom transportsektorn. Trafikanalys bedömer därför att uppföljningen bör kompletteras med nationella analyser som särskilt omfattar:

- faktiska kostnadsökningar i transportrelaterad upphandling och infrastruktur,
- konsekvenser för prioriteringar inom infrastrukturplaneringen,
- realiserade klimatutfall i relation till ökade kostnader,
- effekter på transportnytta, tillgänglighet och regional balans.

Det är vidare angeläget att ansvarsfördelning och resursbehov mellan EU-nivå och nationell nivå tydliggörs när regelverket omsätts i genomförande.

Avslutande synpunkter

Trafikanalys bedömer sammantaget att förslaget kan bidra till transportsektorns klimatomställning och till ökad robusthet i strategiska värdekedjor. Samtidigt innebär förslaget målkonflikter mellan industri-, klimat- och transportpolitiska ambitioner och riskerar att få olika konsekvenser för olika medlemsstater beroende på geografiska och transportstrukturella förutsättningar.

Mot denna bakgrund anser Trafikanalys att:

- regelverket bör tillämpas på ett sätt som möjliggör nationella avvägningar,
- konsekvenser för kostnadseffektivitet, transportnytta och tillgänglighet bör följas upp särskilt,
- uppföljning och utvärdering bör utformas så att alternativa kostnader och geografiskt differentierade effekter i transportsektorn tydliggörs.

² Varje medlemsstat ska identifiera och peka ut minst ett industriellt accelerationsområde (Industrial Acceleration Area, IAA), som en del av genomförandet av förordningen. Det anges inte hur stort området ska vara, inte heller exakt var det ska ligga eller vilken industrigren som måste lokaliseras dit. Det finns alltså ett nationellt handlingsutrymme, men ingen möjlighet att helt avstå från att peka ut ett accelerationsområde.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Krister Sandberg. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Andreas Tapani deltagit.

Mattias Viklund

Generaldirektör