

Ärendenummer  
TRV 2026/43325  
Motpartens ärendenummer  
KN2026/00781

Dokumentdatum  
2026-05-25

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig

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

Kopia till  
ellen.tornqvist@regeringskansliet.se  
Diariet  
Webb- och projektstöd  
GD-sekreterare  
Verksgemensam styrning

## Remissvar Trafikverket KN2026/00781

Trafikverket har tagit del av Kommissionens förslag om Industrial Accelerator Act (IAA). Trafikverket berörs primärt av remissen i rollen som offentlig upphandlare vilket gör att svaret fokuserar på förslagen kopplade till lågutsläppsprodukter samt fordon.

### Övergripande synpunkter

Trafikverket ställer sig positiv till ambitionen i förslaget gällande krav på lågutsläppsprodukter men ser samtidigt att kraven kan komma att innebära ökade kostnader och begränsning av konkurrensen beroende på den slutliga utformningen. Trafikverkets erfarenhet är att klimatkrav i offentlig upphandling kan utformas så att de skapar efterfrågan och bidrar till teknikutveckling och innovation.

I den fortsatta beredningen av IAA ser Trafikverket behov av fördjupade konsekvensanalyser för att säkerställa att IAA blir ett bra komplement till befintliga styrmedel så som ETS1, ETS2 och CBAM och uppnår förväntade effekter. Trafikverket ser även att IAA har beröringspunkter med lagar och regler för offentlig upphandling, kommissionens regler kring den fria rörligheten av varor och tjänster samt pågående arbeten inom byggproduktförordningen.

Nivåerna för lågutsläppsprodukter och definitionen av unionsursprung föreslås regleras i kommande delegerade akter. Innan nivåerna för lågutsläppsprodukt är definierade är det svårt för Trafikverket att fullt ut bedöma konsekvenserna av förslagen. På en övergripande nivå bedömer vi att förslagen skulle kunna bidra positivt till försörjningstrygghet och stärkt beredskap genom att tillverkning av material säkerställs i ett geografiskt närområde men ser samtidigt att kraven kan komma att innebära merkostnader och begränsning av konkurrensen. Att minimera potentiellt

Ärendenummer  
TRV 2026/43325  
Motpartens ärendenummer  
KN2026/00781

Dokumentdatum  
2026-05-25

negativa konsekvenser blir viktigt i EU-kommissionens fortsatta beredning av förslaget. Det är även viktigt att processen för framtagande av definitioner och nivåer genom delegerade akter är transparent och att konsekvenser av olika val inom denna process blir tydligt belysta.

### **Detaljerade synpunkter**

#### *Konsekvenser av förslagen kring lågutsläppsprodukter*

Trafikverkets klimatgasutsläpp från byggande, drift och underhåll i ett livscykelperspektiv är i storleksordningen 1,3 miljoner ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per år. Stål, betong, asfalt och drivmedel utgör tillsammans den största delen av dessa utsläpp. Trafikverket ställer redan idag klimatkrav i upphandlingar. Eftersom nivåerna för lågutsläppsprodukt ännu inte är definierade kan vi inte relatera dessa till våra nuvarande kravnivåer.

Trafikverket har identifierat tre typer av merkostnader kopplade till förslagen om lågutsläpp och unionsursprung som kan komma att påverka Trafikverket:

- Tillkommande kostnader för inköp av lågutsläppsprodukter.
- Tillkommande kostnader för verifiering, dokumentation och övervakning, främst avseende produkternas unionsursprung men även avseende andelen lågutsläppsprodukter.
- Tillkommande kostnader pga. minskad konkurrens då risken finns att enbart ett fåtal leverantörer kan uppfylla lågutsläppsnivåerna.

Kostnaderna för de sista två punkterna är svåra att bedöma utan mer djupgående analyser men de skulle kunna vara betydande. För den första punkten har Trafikverket gjort en uppskattning av storleksordningen baserat på ett antagande om att en lågutsläppsprodukt avser en produkt med en merkostnad som inte överstiger 25%<sup>1</sup>. Detta skulle innebära en tillkommande kostnad om totalt 0,5 - 1 miljard kr under planperioden (åren 2026-2037) till följd av lågutsläppskraven i IAA för stål och betong. Detta kan relateras till Trafikverkets årliga inköpsvolym på cirka 70 miljarder kr per år och till att Trafikverket i förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 har bedömt att klimatomställningen kommer att öka de verksamhetsrelaterade kostnaderna med omkring 20–30 miljarder kr under nästa planperiod jämfört med om inga styrmedel för klimatomställning alls hade

<sup>1</sup> För betong har vi antagit en produkt med 40-50% lägre utsläpp än dagens nivå (betong med cement tillverkad med CCS-teknik) och för stål en produkt med 80-90% lägre utsläpp (SSAB Zero), då det är produkter som finns på marknaden idag med mindre än 25% i merkostnad.

Ärendenummer  
TRV 2026/43325  
Motpartens ärendenummer  
KN2026/00781

Dokumentdatum  
2026-05-25

funnits. Kraven enligt IAA skulle delvis kunna omfattas av den senare bedömningen eftersom de kommer att utgöra en delmängd av ETS1. När förslag på delegerade akter om lågutsläppsprodukter finns framme kan säkrare kostnadsbedömningar göras.

#### Konsekvenser av förslagen kring fordon

Både Trafikverkets egna fordon och fordon som entreprenörer använder i våra entreprenader omfattas av kravet på unionsursprung. Det bedöms påverka Trafikverket genom att:

- Tillgång och urval av Trafikverkets egna fordon, särskilt fordon med högsta trafiksäkerhet eller elbilar riskerar att minska. Trafikverket föreslår att Statens inköpscentral som tillhandahåller de ramavtal som Trafikverket använder undersöker mer i detalj hur utbudet kan komma att påverkas.
- Uppföljningen av kravet på unionsursprung av komponenter i fordon som används av entreprenörer i Trafikverkets entreprenader kan bli administrativt tung och leda till ökade kostnader. Vi ser även en risk för att utbudet av fordon kan komma att påverkas negativt.

Förslaget kommer sannolikt kunna få konsekvenser på stödgivningen för både fordon och industrier, exempelvis klimatklivet och klimatpremien. Trafikverket föreslår att myndigheter som administrerar stödgivning gör analyser av dessa konsekvenser.

#### Detaljerade synpunkter på formuleringar kring omfattning av direktivet

Delar av förslaget där ändrade kravformuleringar eller förtydliganden behövs:

- *Annex II, part I:* Förslaget ställer krav på andel lågutsläppsprodukter per kontrakt, för alla kontrakt. Trafikverket avstyrker att kravet riktas mot alla kontrakt. Vi bedömer att detta kommer bli administrativt tungt och leda till kostnader utan motsvarande klimatnytta. Offentliga upphandlare behöver ges en ökad flexibilitet i hur kraven ska uppfyllas. Vissa produktgrupper eller upphandlingar bör kunna undantas helt, t.ex. under ett visst tröskelvärde (värde/mängd/negativ påverkan på materialegenskaper etc).
- *Annex II, part I:* Förtydligande behövs kring vilken prestanda som avses i formuleringen "...produkter vars prestanda huvudsakligen beror av...", och förtydligande kring hur prestandan ska bedömas.

Ärendenummer  
TRV 2026/43325  
Motpartens ärendenummer  
KN2026/00781

Dokumentdatum  
2026-05-25

- *Artikel 11, punkt 3:* Förtydligande behövs om tillämpningen som avses i formuleringen ”Kraven behöver inte tillämpas om kostnaden överstiger 25%” gäller produkten, inköpet eller anbudet för hela kontraktet”. Trafikverket bedömer att konsekvenserna skiljer sig åt beroende på vad som avses.

Trafikverket bedömer att tillgången till system/metoder för verifiering, självdeklaration och andra delar enligt förslagets kapitel III kommer att vara central för en effektiv tillämpning och uppföljning av kraven. Även på vilken nivå kontroller ska utföras behöver specificeras. Annars läggs en stor börda på enskilda upphandlande aktörer och leverantörer och det finns en risk att kraven implementeras på olika sätt i olika organisationer och i olika upphandlingar.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit utredningsledare Kristine Ek verksamhetsområde Planering, enhet Miljö och klimat. Samråd har skett med enhetschef Malin Kotake, avdelningschef Sandra Nordahl och måldirektör Sven Hunhammar inom verksamhetsområde Planering. I den slutliga handläggningen har Ulrika Geeraedts chef för verksamhetsområde Planering och Havin Nyqvist senior utredningsledare på Verksgemensam styrning ingått.

Roberto Maiorana  
Generaldirektör

Ärendenummer  
TRV 2026/43325  
Motpartens ärendenummer  
KN2026/00781

Dokumentdatum  
2026-05-25

Kristine Ek

Utredningsledare

kristine.ek@trafikverket.se  
Direkt: 010 – 124 43 83  
Mobil: 072 – 085 16 90

### **Trafikverket**

Adress: 405 33 Göteborg  
Besöksadress: Vikingsgatan 2–4, Göteborg  
Telefon: 0771-921 921  
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2026/43325, Motpartens ärendenummer KN2026/00781, Dokumentdatum 2026-05-25, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.