

Klimat- och näringslivsdepartementet  
kn.remissvar@regeringskansliet.se  
ellen.tornqvist@regeringskansliet.se

Stockholm 2026-05-27

KN2026/00781

## **Remiss av Europeiska kommissionens förslag till Förordningen om industriell acceleration och omställning (Industrial Accelerator Act, COM (2026/956))**

### **Förslaget i korthet**

Industrial Accelerator Act syftar till att stärka Europas industriella konkurrenskraft och påskynda omställningen till en hållbar och fossilfri ekonomi. Genom förenklade tillståndprocesser, förbättrad tillgång till finansiering och stärkt tillgång till strategiska råvaror ska regelverket skapa bättre förutsättningar för investeringar i ny teknik och industriell produktion inom EU. Initiativet är en central del av unionens arbete för att öka resiliensen, minska beroenden och säkerställa långsiktig konkurrenskraft i den gröna omställningen.

### **Sammanfattande synpunkter på förslaget**

- Kollektivtrafik och kapitalförstöring
- Ökade kostnader för fordon och infrastruktur
- Massiv administrativ börda
- Osäkerhet kring eftermarknaden

### **Motiv till synpunkter**

#### **Inledning**

Transportföretagen är transportsektorns samlade röst och organiserar medlemmar verksamma på väg, till sjöss, i luften och på spåren. Vi stödjer ambitionen att stärka Europas konkurrenskraft och påskynda den gröna och digitala omställningen.

Vi är dock starkt kritiska till de åtgärder som nu föreslås i IAA. Förslaget riskerar att bli direkt kontraproduktivt och underminera transportnäringens konkurrenskraft genom ökade administrativa kostnader, minskade möjligheter att optimera globala leveranskedjor och en avskräckande effekt på nödvändiga investeringar. Även om det ekonomiska och politiska läget kräver en nyanserad bedömning av EU:s industripolitik, anser vi att detta förslag i grunden är protektionistiskt och bygger på felaktiga premisser. Europas konkurrenskraft behöver förstärkas, men detta är fel väg att gå.



Transportföretagen anser att förslaget i grunden motverkar sitt eget syfte och därför måste revideras omfattande, alternativt dras tillbaka i sin helhet.

## Konsekvenser för Transportföretagens medlemmar

Förslagen i IAA skulle få omfattande och negativa konsekvenser för hela transportnäringen. Sektorn är beroende av effektiva, globala och kostnadseffektiva leveranskedjor, både som köpare av fordon och infrastruktur och som utförare av logistiktjänster.

**Kollektivtrafik och kapitalförstöring:** Bestämmelsen att fordon som upphandlas idag endast anses uppfylla kraven fram till slutet av 2035 är oacceptabel. Ett bussföretag som köper in nya bussar för ett tioårigt trafikavtal riskerar att tvingas fasa ut fullt fungerande fordon i förtid. Detta skapar en enorm kapitalförstöring, underminerar förtroendet för offentliga kontrakt och försvårar långsiktiga investeringar i en hållbar kollektivtrafik.

**Ökade kostnader för fordon och infrastruktur:** Krav på "EU-ursprung" för material som stål och aluminium kommer att leda till kraftigt ökade kostnader för nya lastbilar, bussar, fartyg och flygplan. Detta drabbar åkerier, bussföretag, rederier och flygbolag direkt genom högre inköpspriser och sämre konkurrenskraft.

**Massiv administrativ börda:** Förslaget skulle tvinga transportköpare och offentliga upphandlare att spåra ursprunget på enskilda material i komplexa produkter. Att fastställa andelen aluminium med "EU-ursprung" i en ny lastbil eller ett nytt tåg är i praktiken ogenomförbart och skapar en administrativ börda som leder till högre kostnader och rättsosäkerhet.

**Osäkerhet kring eftermarknaden:** Förslaget är otydligt kring reservdelar och underhåll. Ett stopp i verksamheten i väntan på en specifik "EU-godkänd" reservdel vore operationellt och ekonomiskt ohållbart för alla transportföretag.

## Detaljerade synpunkter

### 1. Rättsosäkerhet för investeringar – problemet med "2035-klausulen"

Den mest akuta problematiken är bestämmelsen i bilaga III, del I, som effektivt sätter ett bäst-före-datum på fordon som är helt regelrätta vid inköpstillfället. En buss har en ekonomisk livslängd på upp till 15 år. Att undergräva värdet på dessa investeringar skapar en oacceptabel rättsosäkerhet. Fordon som upphandlats och registrerats innan övergångsperiodens slut måste kunna användas under hela sin tekniska och ekonomiska livslängd, även i nya och förlängda trafikavtal efter 2035.

### 2. Protektionism och orimlig administrativ börda – Kraven på "EU-ursprung"

Detta är den mest problematiska delen av förslaget. Åtgärderna är protektionistiska och kommer att skydda ineffektiva producenter från global konkurrens, vilket leder till högre kostnader i hela värdekedjan. Att kräva att upphandlande myndigheter ska verifiera ursprunget på material i komplexa produkter är orimligt och rättsosäkert. Väl utformade, icke-diskriminerande hållbarhetskrav är en bättre väg framåt.

### 3. Ineffektiva undantagsregler och behov av flexibilitet

Förslagets undantagsregler är för svaga och medför en oproportionerligt stor bevisbörda för att vara praktiskt användbara. För transportsektorn är tillgång och leveranstid helt avgörande. Undantagsreglerna måste därför förstärkas och förenklas, och långa leveranstider ("lead times") bör uttryckligen läggas till som en giltig grund för att göra undantag.

### 4. Oklarheter kring eftermarknaden måste lösas

Det måste otvetydigt klargöras att ursprungskraven endast gäller vid inköpstillfället av fordonet och inte begränsar användningen av reservdelar eller servicetjänster från tredjeland under fordonets livstid. Allt annat vore operationellt ohållbart.

### 5. Övriga problematiska delar av förslaget

Vi är även kritiska till förslagen om att villkora utländska investeringar och peka ut geografiska "accelerationsområden". EU och svensk transportsektor är i stort behov av kapital, och att införa ytterligare hinder för investeringar är kontraproduktivt. Att peka ut särskilda zoner riskerar att snedvrider konkurrensen och leda till att investeringar placeras sub-optimalt ur ett marknads- och logistikperspektiv. Generella regelförenklningar är att föredra.

### Transportföretagens förslag

För att skapa ett ändamålsenligt regelverk föreslår vi följande grundläggande omarbetningar:

- Stryk samtliga krav på "EU-ursprung" (Kapitel III): Fokusera istället på att utveckla ambitiösa och konkurrensneutrala hållbarhetskrav inom ramen för befintliga regelverk.
  - Om kraven behålls, stryk "2035-klausulen": Inför en tydlig bestämmelse som garanterar att fordon som uppfyller reglerna vid inköp får användas under hela sin livslängd.
    - Om "2035-klausulen" behålls krävs en lång rad undantag för olika typer av fordon och avtal, till exempel bussar och renhållningsfordon.
- Förstärk undantagsreglerna så att de blir praktiskt användbara och inkludera långa leveranstider som en uttrycklig grund för undantag.
- Klargör otvetydigt att reglerna inte omfattar eftermarknaden (reservdelar och service).
- Dra tillbaka förslagen som begränsar utländska investeringar (Kapitel IV) och gör accelerationsområden (Kapitel V) helt frivilliga för medlemsstaterna.

## **Avslutning**

Vi tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter och bidra till föreliggande förslag. Transportföretagen bistår gärna i det fortsatta arbetet.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell  
Samhällspolitisk chef

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för transportsektorn. Våra 9 100 medlemsföretag anställer cirka 204 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn.