

Till Klimat- och näringslivsdepartementet

Göteborg den 28 maj 2026

Remissyttrande - Europeiska kommissionens förslag till förordning om industriell acceleration och omställning (Industrial Accelerator Act, COM (2026/956)), diarienummer: KN2026/00781

Sammanfattning

Volvo Cars har genom remiss den 10 april 2026 beretts tillfälle att yttra sig över EU-kommissionens förslag till förordning om industriell acceleration och omställning (Industrial Accelerator Act, COM (2026/956)) samt regeringens preliminära ståndpunkter redovisade i faktapromemoria (FPM: 88).

Volvo Cars delar i huvudsak den svenska regeringens preliminära ståndpunkt, som anges i faktapromemoria daterad 2026-04-10 angående "Förordning om industriell acceleration och omställning."

Nedan följer en sammanfattning av Volvo Cars huvudsakliga synpunkter på förslaget:

Ägandekrav för deltagande i offentliga upphandlingar: Förslaget innebär att företag som är verksamma inom EU, men som ägs eller kontrolleras av företag i tredjeländer utan avtal om marknadstillträde utesluts från att delta i offentlig upphandling inom strategiska sektorer såsom elfordon. Volvo Cars anser att kraven på unionsursprung som enligt förslaget ska gälla för offentliga upphandlingar bör vara tillräckliga för att uppfylla förordningens övergripande mål och att krav avseende ägande och kontroll bör strykas.

Föreslagen metodik för beräkning av unionsursprung: Volvo Cars anser att den föreslagna metodiken för beräkning av unionsursprung bör anpassas till att följa EU:s tullkodex samt de etablerade ursprungsregler som tillämpas inom befintliga frihandelsavtal. Vidare vill Volvo Cars betona vikten av att ändra ursprungsberäkningen för att säkerställa att värdet av forskning och utveckling (FoU), mjukvara och monteringsarbete tas med i beräkningen.

Slutligen är tidsramen för införandet av unionskrav för alltför kort, i synnerhet vad gäller batterier med hänsyn till det begränsade utbudet på den europeiska marknaden och långa ledtider för investeringar.

Utländska direktinvesteringar: Volvo Cars delar den svenska regeringens oro vad gäller införandet av ytterligare regler för utländska direktinvesteringar och håller med om behovet av ytterligare omarbetning av förslaget. De föreslagna UDI-reglerna riskerar att drabba även utländskt ägda eller kontrollerade företag som redan har en betydande verksamhet inom EU i

V O L V O

form av tillverkning och annan högkvalitativ verksamhet och som därmed är viktiga för produktion och sysselsättning inom EU.

Följaktligen föreslår Volvo Cars ett generellt undantag från de föreslagna UDI-reglerna för EU-baserade dotterbolag som uppfyller vissa kriterier kopplat till bolagsstyrning och som har sitt säte och merparten av sin verksamhet inom EU, även om de ytterst är utlandsägda. Om ett sådant undantag inte kan uppnås är Volvo Cars ståndpunkt att anmälningsprocessen åtminstone måste klargöras. I det nuvarande förslaget uppfattar vi att det är det utländska moderbolaget, och inte EU-dotterbolaget, som är behörig att hantera anmälningsprocessen. Volvo Cars föreslår att denna process hanteras av EU-dotterbolaget istället. Slutligen föreslår vi att granskning av investeringar som görs av utländska investerars dotterbolag bör hanteras genom ett förenklat förfarande som t.ex. en "fast track" granskning eller ett frivilligt självvärderingssystem, då reglerna annars riskerar att förhålla och försvåra för dessa bolag att genomföra investeringar inom EU.

Kapitel III: Krav på unionsursprung och lågt koldioxidavtryck för utpekade produkter i offentlig upphandling och offentliga stöd samt kapitel VI: revidering av EU-förordningen om nettoneutralindustri

Uteslutning av europeiska ekonomiska aktörer från offentlig upphandling på grund av ägande eller kontroll

Förslaget (se kapitel III, artikel 11 (1)) föreskriver att företag som ägs eller kontrolleras av företag i tredjeländer utan avtal om marknadstillträde utesluts från att delta i offentlig upphandling inom strategiska sektorer såsom elfordon. Följaktligen utesluts vissa ekonomiska aktörer från att delta i offentliga upphandlingar enbart på grund av deras ägande eller kontroll, utan att hänsyn tas till dessa företags närvaro inom EU och betydelse för europeisk industri och sysselsättning. Som ett resultat kommer förslaget påverka sådana ekonomiska aktörer negativt, vilket strider mot det övergripande syftet med EU:s lagförslag som syftar till att stärka konkurrenskraften och produktivitetstillväxten inom EU. Föreslagna krav på unionsursprung (Made in EU) bör anses tillräckliga för att uppfylla förordningens övergripande mål. EU har dessutom redan idag tillgång till ett anpassat verktyg för att hantera potentiella konkurrensstörningar orsakade av subventioner från tredjeländer genom förordningen om utländska subventioner (FSR-förordningen).

Volvo Cars anser att bestämmelsen som utesluter ekonomiska aktörer från att delta i offentliga upphandlingar enbart på grund av ägande eller kontroll enligt kapitel III, artikel 11 (1) bör tas bort av ovan nämnda skäl.

Alternativt, om det inte är möjligt att ändra förslaget som föreslagits ovan, anser Volvo Cars att ett undantag från uteslutningsprincipen bör gälla för ekonomiska aktörer som kan bevisa att de är etablerade inom EU genom att de uppfyller vissa kriterier såsom att de har sitt säte och huvuddelen av sin verksamhet inom EU.

Krav på unionsursprung

De föreslagna ursprungskraven för fordon är alltför komplexa och avviker från gällande standardberäkningsmetodik enligt unionens tullkodex och befintliga handelsavtal. Som en följd utesluter beräkningen det värde som tillförs genom manuellt arbete vid slutmontering. Inte heller beaktas värdet som skapas av OEM:er genom forsknings- och utvecklingsarbete inom EU, till exempel mjukvaruutveckling. Den föreslagna metodiken återspeglar därmed inte värdekedjan

V O L V O

inom fordonsindustrin på ett lämpligt sätt. Slutmontering och FoU-aktiviteter utgör ett mycket viktigt bidrag till EU:s konkurrenskraft, motståndskraft och tekniska förspång och bör därför beaktas noggrant och inkluderas i beräkningen.

Förslaget (kapitel III, artikel 7) anger visserligen att ursprunget för produkter och komponenter ska fastställas i enlighet med unionens tullkodex, men Annex III (som specificerar krav på unionsursprung för fordon) klargör inte närmare hur detta ska göras och innehåller heller ingen hänvisning till unionens tullkodex. Eftersom Annex III inte specificerar hur ursprunget för det färdiga fordonet ska fastställas, ser vi ett behov av ytterligare förtydligande i bilagorna.

Förslaget innehåller även ursprungs- och innehållskrav för material producerat inom EU som i vissa avseenden är mer långtgående än de krav som följer av EU:s befintliga frihandelsavtal. Samtidigt framgår det att material som uppfyller ursprungsreglerna enligt dessa frihandelsavtal, i vissa fall anses uppfylla kraven på unionsursprung. Detta riskerar att urholka förslagets syfte och skapa inkonsekvens i regelverket. Som exempel kan nämnas att ett batteripaket som tillverkas i Serbien och uppfyller ursprungsreglerna enligt Pan Euro Medelhavskonventionen (PEM) (antingen genom en ändring av tulltaxenummer på fyrsiffrig nivå (CTH) eller ett regionalt värdeinnehåll (RVC) om 50 %) kan anses uppfylla föreslagna krav på unionsursprung. Dessa regler ställer emellertid inga krav på ursprunget för aktiverad katodmaterial, som är en grundläggande komponent i ett batteripaket, och är därmed betydligt mindre komplexa och mindre restriktiva än de krav som föreslås i kommissionens förslag. Detta illustrerar en potentiell diskrepans mellan förslagets ambition och dess faktiska tillämpning.

Volvo Cars föreslår en anpassning av förslagets ursprungs krav till de som gäller under befintliga frihandelsavtal, såsom EU-UK Trade and Cooperation Agreement (TCA). En sådan anpassning skulle främja enhetlighet i EU:s handelspolitiska ramverk och skapa incitament att etablera industriell kapacitet inom EU. Det skulle också underlätta efterlevnad av kraven i förslaget och tillgång till förmånsbehandling i tullhänseende.

Slutligen är tidsramen för införandet av unionskrav för alltför kort, särskilt vad gäller batterier. Införandet av batterikrav bör vara anpassat till den faktiska situationen inom EU och till vad som är en realistisk tidplan för etablering av batteritillverkning i EU. Lagstiftare bör också beakta vikten av att OEM:er kan introducera nya batterier i fordonen vid den tidpunkten som är mest ändamålsenlig (vanligtvis i samband med introduktion av en ny fordonsplattform). Ett framvingat införande medför ytterligare investeringskostnader.

Kapitel IV: Krav på restriktioner och villkor för utländska direktinvesteringar

Volvo Cars delar regeringens syn på kapitel IV.

Ekonomiska aktörer med en betydande tillverknings- och sysselsättningsgrad inom EU, som därigenom bidrar till EU:s ekonomi, konkurrenskraft och ekonomiska säkerhet bör inte drabbas av föreslagna UDI-regler enbart på grund av utländskt ägande. För dessa företag skapar de föreslagna UDI-bestämmelserna en osäkerhet vilket kommer påverka dem negativt och kan komma att försena, försvåra eller stoppa investeringar i de identifierade strategiska sektorerna.

Volvo Cars föreslår att ett allmänt undantag från UDI-reglerna införs för EU-baserade ekonomiska aktörer som, trots utländskt ägande eller kontroll, uppfyller vissa villkor och redan bidrar till förslagets övergripande mål. Volvo Cars föreslår att kapitel IV inte ska gälla för investeringar som görs av ett bolag som är etablerat inom EU, som – oavsett ägande – vid tidpunkten för investeringen (a) ingår i en koncern som är noterad på en erkänd och reglerad europeisk börs eller på annat sätt kan visa att de uppfyller motsvarande krav på bolagsstyrning och krav på oberoende

V O L V O

styrelseledamöter som gäller för börsnoterade bolag, (b) har huvudkontor inom EU och (c) har mer än 50 % av sin globala tillverkningskapacitet och arbetskraft inom EU.

Om ett generellt undantag från UDI-reglerna, som föreslagits ovan, inte skulle vara möjligt att uppnå är det viktigt att granskningsprocessen för investeringar från utländska investerares dotterbolag klargörs. Det nuvarande förslaget anger inte hur anmälningsprocessen för utländska investerares dotterbolag ska hanteras, eftersom artikel 19 endast avser den utländska investeraren. Volvo Cars anser att det bör klargöras att anmälningsprocessen ska hanteras av den utländska investerarens dotterbolag självt, inte av dess yttersta ägare.

Den föreslagna formuleringen i artikel 19, som – utifrån sin ordlydelse – inte verkar ge dotterbolag till utländska investerare rätt att hantera sin egen anmälningsprocess, skulle skapa svårigheter och hindra det EU-baserade bolagets möjligheter att agera självständigt i samband med investeringar.

Slutligen föreslår Volvo Cars att granskning av investeringar som görs av utländska investerares dotterbolag bör hanteras genom ett förenklat förfarande som t.ex. en ”*fast track*” granskning eller ett frivilligt självvärderingssystem, då reglerna annars riskerar att förhåla och försvåra för dessa bolag att genomföra investeringar inom EU.

Vi finns tillgängliga för att svara på eventuella frågor.

Med vänlig hälsning

Volvo Car Corporation

Kontaktperson:

Kristina Olausson

Head of Public Affairs Sweden

kristina.olausson@volvocars.com