

POLITIK FÖR FOSSILFRI KONKURRENSKRAFT

**Sammanställning och utveckling av politikförslag baserade på
färdplanerna för fossilfri konkurrenskraft**

2019-10-28

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning: Reformen för ett Fossilfritt Sverige

Behov av genomgripande reformer

Introduktion till 27-punktsprogrammet

Ett 27-punktsprogram för fossilfri konkurrenskraft

Politiska initiativ sedan färdplanslansering

Fossilfritt Sverige (2016:05)

Hittills har 13 branscher tagit fram färdplaner för fossilfri konkurrenskraft tagits fram inom ramen för Fossilfritt Sverige. Fossilfritt Sverige startades av regeringen inför klimatmötet i Paris år 2015 med målet att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Svante Axelsson är nationell samordnare för Fossilfritt Sverige och idag står över 400 aktörer bakom Fossilfritt Sverige.

INLEDNING

REFORMER FÖR ETT FOSSILFRITT SVERIGE

Sverige har unika förutsättningar för att bli världens första fossilfria välfärdsland. Det första steget i att förverkliga denna vision togs när sju riksdagspartier antog ett gemensamt klimatmål om att Sverige ska vara klimatneutralt senast 2045. Tillsammans med den nya klimatlagen och inrättandet av det klimatpolitiska rådet har det skapats tydliga spelregler för hur regering och riksdag ska följa upp klimatmålen.

Ett andra steg har tagits i och med att 13 industribranscher, inom ramen för initiativet Fossilfritt Sverige, har utvecklat färdplaner för fossilfri konkurrenskraft (ytterligare färdplaner kommer att presenteras under våren 2020). Detta "Sverigepussel" av färdplaner visar att branscherna bejakar det svenska klimatmålet samtidigt som det visar att konkurrenskraften också kan stärkas med hjälp av fossilfrihet/klimatneutralitet. Men det är också tydligt att branscherna inte klarar omställningen på egen hand. Det krävs två för en tango!

Så som ett tredje steg i denna process måste nu politiska slutsatser av färdplanerna dras. Som en start på den processen vill jag som nationell samordnare därför lyfta fram och lämna över 27 konkreta förslag från de hittills framtagna färdplanerna till regering och riksdag. Det är beslut som sannolikt är en förutsättning för att färdplanerna ska bli verklighet och syftet med att lägga fram dessa förslag nu är att påverka den klimathandlingsplan som regeringen ska lägga fram under 2019.

Detta är konkreta förslag som det måste beslutas om snabbt, men det krävs också genomgripande förändringar på längre sikt både i beslutsprocesser och i konkreta reformer.

Svante Axelsson, nationell samordnare, Fossilfritt Sverige

BEHOV AV GENOMGRIPANDE REFORMER

Det behövs innovation i beslutsfattande inom statens organisationer

Parisavtalet visar på ett behov av en snabb transformation. Strukturer som tidigare varit funktionella behöver utvecklas för att kunna hantera de snabba förändringarna och de stora investeringar i grön teknik som behöver ske inom bara några år.

Staten behöver inte bara stötta tekniska innovationer utan också själv vara innovativ för att snabba på beslutsprocesserna. Man behöver uppmuntra till mod i den statliga förvaltningen för att lära sig hur de generella beslutsprocesserna kan underlätta nya tekniksprång i närtid. Flera länder som till exempel Kanada och Tyskland satsar idag resurser på så kallade ”regulatoriska växthus” för att snabbare utveckla såväl teknik som regelverk och beslutsprocesser.

Ett sådant innovativt arbetssätt kan vara att skapa försöksverksamhet med dispens från viss statlig regering, där man exempelvis kan våga testa ny reglering samtidigt som ny teknik introduceras. Detta går i linje med uppdraget för Kommittén för teknologisk innovation och etik (Komet). Exempel på områden där tempot behöver öka är digitalisering och tillståndsprocesser för exempelvis elledning till energiintensiva verksamheter som ska ersätta fossil energi och till vägar som ska elektrifieras.

Staten behöver utveckla arbetssätt som minskar risken vid transformativa investeringar

Att ställa om Sverige under kort tid kräver stora investeringar. Pengar finns men ändå går investeringarna i fossilfria lösningar för långsamt. Därför behöver staten aktivt undersöka möjligheter för att på olika sätt minska risken för investerare. Att nu låta exportkrediter även gälla för exportföretag som investerar i Sverige är ett lysande exempel på sådant kreativt tänkande.

Blockövergripande beslut är en hörnsten i ett sådant riskminimerande arbetssätt. Långsiktighet i politiken behövs för att skapa förutsägbarhet och sänka de politiska riskerna vid en investering. Men för ett litet exportberoende land i en gränslös ekonomi bör staten också utveckla ett närmare samarbete med näringslivet för att investerare och företag ska våga ta den marknadsrisk som nya tekniksprång innebär. Staten behöver därför utveckla olika koncept för att dela risk ifall ett grönt tekniksprång ändå misslyckas. Europeiska investeringsbanken har idag den uttalade uppgiften när de ger lån till nya projekt, men även olika former av statliga garantier och auktionsförfaranden kan behövas för att påskynda den industriella transformationen.

Men att minska risk behöver inte primärt handla om att staten ska betala ut pengar utan införa tydliga styrmedel, mål och kvoter, helst blockövergripande, så att företagen vet vad som gäller och var de nya marknaderna växer fram. Förutom minskade utsläpp inom landet finns det stora värden för staten när nya eller befintliga företag gör stora gröna tekniksprång då konkurrenskraften stärks, fler jobb skapas och exporten kan öka.

Det är dags för en bred grön skattereform

Att ekonomiska styrmedel har stor inverkan på hur företag och konsumenter agerar är inget nytt. Men ska samhället snabbt ställas om måste skatter och avgifter i ökad omfattning styra mot fossilfrihet och inte tvärtom. Klimatskadliga subventioner bör avvecklas snabbt och ekonomiska styrmedel, ofta inom ramen för en skatteväxling, behöver utvecklas inom flera sektorer för att konkurrenskraften hos de företag som går i bränschen för en omställning ska bli vinnare. Det handlar exempelvis om att undersöka möjligheten för att byta drivmedelsbeskattning mot en miljödifferenterad avståndsbaserad skatt (Ekoskatt) och analysera vilka skatter som kan sänkas för att stimulera fossilfria alternativ. Därför bör en större blocköverskridande skattereform genomföras i likhet med den som gjordes 1990.

Tydligare strategier och direktiv till alla statliga myndigheter

Att bli världens första fossilfria välfärdsland innebär en oerhört snabb förändring av många samhällssektorer. Det kräver också att alla myndigheter samspelar för att uppfylla detta övergripande samhällsmål. Den bild som utkristalliserar sig efter möten med näringslivet är att de ser positivt på att fler departement nu samverkar för att Sverige ska bli världen första fossilfria välfärdsland men att det kan behövas tydligare regleringsbrev till berörda myndigheter så de vet hur de ska agera för att prioritera denna omfattande samhällsomställning. Det är också viktigt att berättelsen om att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland genomsyrar hela statsapparaten så att denna vision blir känd i hela landet.

Tydligt ledarskap från regeringen påskyndar omställningen till ett fossilfritt Sverige. Det behövs tydliga strategier inom olika områden för att lösa upp målkonflikter och för att alla som investerar ska veta åt vilket håll Sverige ska gå i olika frågor. Ett genomgående tema i färdplanerna är att den offentliga upphandlingen på cirka 700 miljarder tydligt premierar fossilfria lösningar så att till exempel klimatneutrala byggmaterial och hundra procent förnybara drivmedel får en konkurrensfördel på marknaden. Här kan staten, regionerna och kommunerna bli tydligare i sina direktiv. För att skapa ett tydligt ledarskap finns det även behov av flera strategier, några exempel är CCUS-strategi och bioekonomisk strategi som skulle skapa en tydlig riktning som ger mindre risk.

INTRODUKTION TILL 27-PUNKTSPROGRAMMET

Förslagen kommer från de färdplaner för fossilfri konkurrenskraft som tretton branscher tagit fram inom ramen för Fossilfritt Sverige. Några av förslagen kommer även från den debattartikel i Dagens Nyheter (4/1 -2019) som Fossilfritt Sverige skrev tillsammans med de nio färdplansbranscherna som lanserades 2018. Vid vissa förslag används ordet ”förslagsvis...” för att förtydliga att en konkretisering gjorts av Fossilfritt Sverige.

Bergmaterialindustrin (2019)	Gruv- och mineralbranschen (2018)
Betongbranschen (2018)	Sjöfartsnäringen (2019)
Bygg- och anläggningssektorn (2018)	Skogsnäringen (2018)
Cementbranschen (2018)	Stålindustrin (2018)
Dagligvaruhandeln (2018)	Uppvärmningsbranschen (2019)
Digitaliseringskonsultbranschen (2019)	Åkerinäringen (2018)
Flygbranschen (2018)	

De flesta förslag är lika eller relaterar till förslag som ingår i 73-punktsprogrammet/Januariavtalet eller som andra organisationer skrivit i sina rapporter. De dokument som det främst hänvisas till i listan är följande:

- 73-punktsprogrammet/Januariavtalet (”Utkast till sakpolitisk överenskommelse mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna”).
- Underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan, Naturvårdsverket.
- Klimatpolitiska rådets rapport 2019.
- Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (SOFT), sex myndigheter inom Energimyndighetens regeringsuppdrag.
- Energiöverenskommelsen från 10 juni 2016 (”Ramöverenskommelse mellan Socialdemokraterna, Moderaterna, Miljöpartiet de gröna, Centerpartiet och Kristdemokraterna”).

Anknytningarna till de olika rapporterna och dokumenten uttrycks i tre olika nivåer baserat på hur lika de är varandra:

- ”finns med i...” innebär att förslaget i princip ordagrant finns med i den nämnda rapporten.
- ”liknande förslag finns med i...” innebär att ett liknande förslag nämns, men att de är olika konkreta eller uttryckt på annat sätt.
- ”relaterar till...” innebär till exempel att temaområdet hanteras i rapporten men att det exakta förslaget inte finns med.

ETT 27-PUNKTSPROGRAM FÖR FOSSILFRI KONKURRENSKRAFT

Skatter och avgifter

1. **Utred hur dagens drivmedelsskatt kan ersättas med en vägavgiftsskatt/Ekoskatt som alla brukare får betala. Den kan differentieras efter fordonets utsläpp, lastförmåga, tid på dygnet, olika vägtyper och regioner, förslagsvis för tunga lastbilar inledningsvis.**
 - Relaterar till punkt 28 i 73-punktsprogrammet.
 - Finns med i klimatpolitiska rådet rekommendation ”Förbered en reform av vägtrafikbeskattningen med utgångspunkt i ökad elektrifiering och användning av autonoma fordon som samtidigt främjar regional rättvisa.”

2. **Utred möjligheten att skapa en CO2-fond baserat på modell efter den norska NOx-fonden, som helt eller delvis finansieras av näringen själv för att stödja investeringar i teknik för att minska miljö- och klimatpåverkan från sjöfarten.**
 - Finns med i SOFT-rapporten, förslag 2.2.7.

3. **Staten bör se över hela avgifts- och stödsystemet för flygbranschen, förslagsvis bör differentierade flygplatsavgifter införas.**
 - Finns med i punkt 32 i 73-punktprogrammet.
 - Finns med i SOFT-rapporten punkt 2.2.10.
 - Relaterar till regeringsuppdrag till Transportstyrelsen ”Uppdrag om miljöstyrande start- och landningsavgifter”, redovisning 31 mars 2020.

4. **A) Inför samma skattenedsättning för landansluten el i hamn för fartyg med bruttodräktighet under 400 samt för laddning av batterier för eldrivna fartyg och för direktöverförd el till lindragna elfärjor som för landanslutna större fartyg (0,5 kr/kWh).**
B) Förläng existerande skattenedsättning för fartyg med landansluten el i hamn efter 2020.
 - Finns med i SOFT-rapporten, förslag 2.2.11.
 - Finns med i regeringens godsstrategi.

Stöd och premier

5. **Finansiering av Industriklivet behöver säkras över mandatperioder och möjliggöra anslagssparande över åren.**

6. **Inför en omlastningspremie, förslagsvis genom ett ekonomiskt stöd till intermodala godstransporter ”breddad EkoBonus” enligt Trafafas förslag i Rapport 2019:1 till ett högre belopp än utredningen föreslår.**

7. Uppmuntra konvertering för utfasning av fossila bränslepannor i byggnader, förslagsvis genom en utskrotningspremie under en tidsbegränsad period.
8. Utred möjligheter att ge investeringsstöd till sjöfartsbranschen i form av en statlig riskavtäckningsfond, som kan användas som garanti för rederier och hamnar vid investeringar i teknik för att minska miljö- och klimatpåverkan från sjöfarten.
 - Finns med i SOFT-rapporten, förslag 2.2.7.

Regelförändringar

9. Undanröj hindret som gör att när CO₂ från en anläggning i Sverige transporteras via fartyg till Norge, betraktas koldioxiden enligt EU ETS som utsläppt i atmosfären vid omlastningen till fartyget.
 - Relaterar till punkt 35 i 73-punktsprogrammet.
 - Liknande förslag finns även med i: Naturvårdsverkets ”Underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan”, kapitel 12.2 Bio-CCS och CCS.
10. Möjliggöra minskad avfallsmängd och ökad cirkuläritet genom att utveckla avfallsdefinitioner och regler för klassning av avfall genom tydligare myndighetsvägledning.
 - Relaterar till punkt 38 i 73-punktsprogrammet.
11. Inför krav på att deklarerera byggnaders och anläggningars klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv, förslagsvis bör en klimatberäkning göras i ett tidigt skede av byggprocessen för att ge underlag till åtgärder för att åstadkomma låga utsläpp vid uppförande av byggnader och anläggningar.
 - Relaterar till Boverkets regeringsuppdrag ”Uppdrag att förbereda införandet av krav på redovisning av en klimatdeklaration vid uppförande av byggnader”.
 - Liknande förslag finns även med i Naturvårdsverkets ”Underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan”, kapitel 10.6.1 Synergier och beroenden i en bred klimatpolitik / Byggande.
12. Säkerställ att lämplig myndighet snarast tillhandahåller och förvaltar en öppen databas med generiska klimatdata som är livscykelbaserade, kvalitetssäkrade och representativa för bygg- och anläggningssektorn i Sverige, förslagsvis bör på motsvarande sätt även emissionsfaktorer för växthusgaser för olika energikällor och energibärare tillhandahållas.
13. Naturvårdsverket bör ges i uppdrag att ta fram End-of-Waste-kriterier för ballastmaterial.

14. Inför styrmedel som ger incitament ”högt upp i kedjan”, t.ex. redan vid produktdesign och upphandling samt genom främjande av materialåtervinning, för att styra bort plast från restavfall, förslagsvis genom att införa krav på att tillverkade produkter ska ha ett innehåll och utformning som gör dem möjliga att materialåtervinna.
15. Flygfoto­gen bör omfattas av en reduktionsplikt för att främja användning av biojetbränsle med låga växthusutsläpp. Nivån bör ligga på minst 0,8 % klimatreduktion från 2021 i enlighet med SOU 2019:11 Biojet för flyget.
16. Utred reduktions- och/eller kvotplikt i drivmedelsstandarder för fartyg, förslagsvis i inlands- och kustsjöfarten och både för gas och flytande drivmedel.
17. Låt Upphandlingsmyndigheten med stöd av berörda myndigheter, SKL och branschaktörer se över möjliga obligatoriska klimatkrav för offentliga aktörer för godstransporter, förslagsvis 100% förnybart till 2030.
18. Säkerställ att miljönyttan är det överordnade målet i utformningen av det utvidgade producentansvaret för insamling och återvinning av förpackningar.

Strategier och mål

19. Staten och energimyndigheten bör utforma en elektrifieringsstrategi som visar hur elförsörjningen kan garantera stabil effekt­tillgång och tillräcklig nätkapacitet till konkurrenskraftiga kostnader.
 - Relaterar till klimatpolitiska rådets rekommendation ”Påskynda elektrifiering av vägtransporter i hela Sverige.”
 - Relaterar till Energiöverenskommelsen från 2016.
20. Lägg fram en bioekonomisk strategi med fokus på att råvaror från jord, skog, fiskeri och vattenbruk ska ge ökad andel bioenergi och förnybara material i samhället inklusive i förpackningar som i dag är fossilbaserade.
 - Relaterar till punkt 26 i 73-punktsprogrammet.
21. Lägg fram en CCUS-strategi (Carbon capture, utilisation and storage), förslagsvis genom att ge ett uppdrag till Energimyndigheten om marknadspotential, hinder och möjligheter för CCUS.
 - Relaterar till punkt 35 i 73-punktsprogrammet.
 - Liknande förslag finns även med i Naturvårdsverkets ”Underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan”, kapitel 12.2 Bio-CCS och CCS.

22. Ge en myndighet, förslagsvis Energimyndigheten, det samlade ansvaret för genomförandet av CCUS.
23. Staten bör ta fram och kommunicera en offentlig målbild för övergången till fossilfritt flyg, med hållpunkterna 2030 och 2045, samt anta ett mål och öka statliga investeringar för elektrifiering av flyget. Förslagsvis bör en elflygstrategi för inrikesflyget tas fram med en ambition om nordiskt samarbete.

Nya arbetssätt för staten

24. Säkerställ effektiva och rättssäkra tillståndsprocesser, förslagsvis genom att:
 - a) Sätta mål för handläggningstid för miljöprövningen i regleringsbrev.
 - b) Öka utrymmet att pröva förändringar i redan tillståndsgivna verksamheter så att fler åtgärder kan anmälas eller få ändringstillstånd.
25. Etablera testbäddzoner/policylabs i städer och kommuner för hållbara lösningar, exempelvis inom digitalisering och bergmaterialindustri.
26. Skapa risksänkande åtgärder för investeringar, förslagsvis bör auktioneringsförfarande och statliga garantier testas på några områden.
27. Tillsätt snabbutredning om öppna data som kan stödja global hållbarhet. Data som bör ingå är exempelvis geodata, fastighetsdata och mobilitetsdata.

POLITISKA INITIATIV SEDAN FÄRDPLANSLANSERING

Politikförslag från färdplanerna som regeringen redan tagit initiativ till.

- ✓ **SOU2019:11 Biojet för flyget**
- ✓ **100 miljoner kronor till Energimyndigheter att söka för innovationskluster med syfte att göra det mer attraktivt att utveckla biobränsle för flyg från svensk skogsråvara.**
- ✓ **Godsstrategi: Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter - en nationell godstransportstrategi**
- ✓ **M2018:07 Utredningen om kompletterande åtgärder för att nå negativa utsläpp av växthusgaser**
- ✓ **Behåll Klimatklivet**
- ✓ **Förstärk Industriklivet**