

POLITIK FÖR FOSSILFRI KONKURRENSKRAFT: DEL 2

Sammanställning och utveckling av 17 politikförslag baserade på de 9 färdplanerna för fossilfri konkurrenskraft lanserade under 2020

2021-02-17



Innehållsförteckning

1. Inledning	3
2. Behov av genomgripande reformer	5
Effektivare tillståndsprocesser.....	5
Fossilfri statlig upphandling	5
Staten behöver en tydlig linje för att ta del av nya EU-satsningar.....	6
Kompetensomställning i industrin	6
3. Introduktion till 17-punktsprogrammet	8
4. Ett 17-punktsprogram med politik för fossilfri konkurrenskraft	10
Elektrifiering.....	10
Transporter.....	11
Cirkulering.....	14
Gas	15
5. Politiska initiativ sedan färdplanslansering	18

Fossilfritt Sverige (2016:05)

Initiativet till Fossilfritt Sverige togs av regeringen 2015 för att samla företag, kommuner, regioner och organisationer bakom målet att göra Sverige till ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Inom ramen för Fossilfritt Sverige har 22 branscher tagit fram färdplaner där de visar hur de kan stärka sin konkurrenskraft genom att bli fossilfria eller klimatneutrala. Fossilfritt Sverige leds av den nationella samordnaren, Svante Axelsson, och arbetar nu med att skapa förutsättningar för att färdplanerna genom ska kunna genomföras genom att bland annat ta fram strategier för områden som är centrala för omställningen och stötta implementeringen av färdplanerna regionalt.

1. Inledning

FN:s generalsekreterare uppmanar länder, företag och kommuner att höja tempot i klimatarbetet för att förhindra en global katastrof. Ska vi klara av att leva upp till Parisavtalet som världens länder skrivit på måste alla länder vara klimatneutrala senast 2050 och en halvering av utsläppen jämfört med 1990 bör uppnås redan 2030.

Sveriges mål är att vara klimat neutralt 2045 och ha minskat utsläppen av växthusgaser med 62 procent 2030. Denna ambition är både nödvändig och möjlig att nå, men framför allt är vägen mot fossilfrihet en förutsättning för ökad svensk konkurrenskraft, sysselsättning och välfärd.

Denna nya logik gör Fossilfritt Sverige ytterst till ett globalt projekt. För det viktigaste ett litet exportberoende land i norra Europas utmark kan göra för att minska de globala utsläppen är dels att snabbt utveckla tekniska lösningar som kan användas för omställningen i hela världen, dels att visa omvärlden att minskade utsläpp också kan öka landets välstånd.

Det är just därför Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland och en permanent världsutställning för klimatsmart teknik, vilket också i förlängningen utgör en kostnadseffektiv klimatpolitik. För alternativet till en snabb omställning av till exempel stål, gruva, fordonsindustri och raffinaderi är minskad lönsamhet och i värsta fall nedläggning. Därför har klimatpolitiken alltmer blivit närings- och exportpolitik som skapar jobb. Därutöver finns det flera synergieffekter med andra samhällsmål som till exempel ren luft och minskat buller som leder till förbättrad hälsa. Det innebär i förlängningen att klimatpolitiken och klimatpolitiska styrmedel bör bedömas med dessa nya glasögon och inte bara utifrån billigast möjliga utsläppsminskningar i Sverige i närtid.

Kvittot på denna nya logik framkommer i de 22 färdplanerna för fossilfri konkurrenskraft som industribranscherna tagit fram inom ramen för Fossilfritt Sverige. Här finns ett pussel av berättelser som visar hur branscherna vill och kan ställa om till ett klimat neutralt Sverige samtidigt som konkurrenskraften stärks i hela värdekedjan.

Men det krävs två för en tango. Näringslivet klarar inte detta på egen hand utan staten, myndigheterna och kommunerna måste ta på sig en ny roll för att stötta omställning med bland annat snabbare beslutsprocesser och genom att undanröja olika hinder som ligger i vägen för en snabb transformation av industrin.

Efter att de första 13 färdplanerna var klara vaskade Fossilfritt Sverige i dialog med branscherna fram de 27 mest prioriterade förslagen på kort sikt och lämnade till regeringen 2019.

Efter att ytterligare nio färdplaner nu färdigställts kompletteras dessa nu med ytterligare 17 förslag. Tillsammans utgör de 44 förslag som regeringen i och med denna rapport nu har på sitt bord.

Flera förslag som finns i färdplanerna är redan genomförda vilket gör att vi nu ser att många viktiga klimatinvesteringar tar fart. Men det räcker inte. Tempot i klimatarbetet måste öka och

Fossilfritt Sverige kommer därför årligen att sammanställa i vilken grad de olika politiska förslagen genomförs och hur mycket av färdplanernas åtaganden som är genomförda.

Tillsammans har Sverige en unik möjlighet att bli världens första fossilfria välfärdsland. En stor majoritet i riksdagen står bakom klimatmålen, näringslivet och facket samarbetar i stora drag kring färdplanernas industriella transformation och kommuner, regioner, miljö- och konsumentrörelser är redan engagerade och aktiva i klimatarbetet. Låt nu därför den svenska samverkansmodellen ta nya kliv för klimatet och gå från tango till squaredance.

Svante Axelsson, nationell samordnare, Fossilfritt Sverige

2. Behov av genomgripande reformer

Effektivare tillståndsprocesser

Staten behöver inte bara stötta tekniska innovationer utan också själv vara innovativ för att snabba på beslutsprocesserna. Politiker och myndighetschefer behöver uppmuntra till mod i den statliga förvaltningen för att lära sig hur de generella beslutsprocesserna kan underlätta nya teknisksprång i närtid. Flera länder, som till exempel Kanada och Tyskland, satsar idag resurser på så kallad ”försöksverksamhet” (eng: ”regulatory sandbox”) för att snabbare utveckla såväl teknik som nya regelverk och beslutsprocesser. En fördel med försöksverksamheter är att de skapar ett tryggare lärande, då risker begränsas genom försökens avgränsningar. Med stöd av kunskap och erfarenheter från genomförda försök kan sedan lärdomar dras och regelverken utvecklas permanent.

Komet-utredningen¹ föreslår att regeringen utarbetar en strategi och handlingsplan som främjar en ökad användning av försök i hela landet. Det primära syftet är att belysa vikten av försök som dels en metod för att ansvarfullt utveckla och använda nya lösningar, dels ett sätt att skapa samt sprida kunskap och erfarenheter att använda vid regelutveckling. Som en del av strategin föreslogs att regeringen löpande bör ta initiativ till konkreta insatser och att en sådan insats kan vara att genomföra försök för att utveckla arbetssätten för tillståndshantering i samband med införandet av nya tekniska lösningar. Fossilfritt Sverige föreslår i tillägg att det under 2021 bör tas beslut om att minst tre elledningar ska ingå som försöksverksamhet.

Parallellt med regeringens strategiarbete bör, i enlighet med Komet-utredningens förslag, en kommitté få i uppdrag att hantera regelhinder som hämmar försök avseende nya lösningar som bygger på ny teknik eller på befintlig teknik som används på nya sätt. Kommuner, regioner och statliga myndigheter föreslås kunna anmäla regelhinder till kommittén.

Ett hinder vid industriomställningen är att om en industri exempelvis vill ställa om befintlig produktion till fossilfri med hjälp av nya etableringar, såsom en elektrolysör, på ett slutet industriområde så krävs idag att industrin ansöker om ett nytt miljötillstånd med mark- och miljödostolen. Här vore en önskvärd process att det går att söka ändringstillstånd enbart för tillägget av elektrolysören, något som utredningen för modern och effektiv miljöprövning (Miljöprövningsutredningen, M 2020:06) förväntas utreda.

Fossilfri statlig upphandling

För att Sverige ska klara av att nå sina uppsatta klimatmål krävs det att det offentliga driver på utvecklingen till ett fossilfritt samhälle. Den offentliga upphandlingen står för en efterfrågan på cirka 700 miljarder kronor vilket innebär en enorm köpkraft som kan främja efterfrågan på hållbara produkter och tjänster med låg klimatpåverkan. Att den offentliga upphandlingen tydligt

¹ [KOMET | Kommittén för teknologisk innovation & etik \(kometinfo.se\)](https://www.kometinfo.se/)

behöver visa vägen och premiera fossilfria lösningar är ett genomgående tema i färdplanerna som lyfts som en förutsättning för att branscherna ska lyckas i sin omställning.

För tillfället pågår många olika initiativ och utredningar² för att den offentliga upphandlingen ska användas mer kraftfullt för att främja en fossilfri och cirkulär ekonomi. För att lyckas med det krävs att staten, dess myndigheter och bolag agerar som föregångare och ger en tydlig signal och vägledning för hur den offentliga upphandlingen ska användas för att driva på och snabba på utvecklingen mot ett fossilfritt samhälle.

All statlig upphandling bör därför vara fossilfri redan inom några år. Det är långa ledtider inom upphandling och det viktiga måläret 2030 är inte många avtalstider bort. Exempelvis bör Trafikverket få i uppdrag att se till så att alla statliga vägar och järnvägar byggs med klimatneutrala byggmaterial till runt år 2030. Genom att den offentliga konsumtionen går före kan teknikutveckling drivas på och nya lösningar även bli tillgängliga på marknaden för andra köpare och den svenska industrins konkurrenskraft stärkas.

Staten behöver en tydlig linje för att ta del av nya EU-satsningar

Som svar på de ekonomiska konsekvenserna av pandemin föreslog EU-kommissionen finansiella stödåtgärder under samlingsnamnet Next Generation EU. Tillsammans med EU:s nästa långsiktiga budget för 2021-2027 skulle det totala ekonomiska stödet som kanaliseras genom EU:s budget därmed uppgå till över 1,8 biljoner euro.

Europeiska Rådet har enats om ett anslag på 672,5 miljarder euro till den så kallade "Recovery and Resilience Facility". Recovery and Resilience Facility är central i Next Generation EU vars anslag ska fördelas som både lån och direkta bidrag till medlemsländerna för genomförandet av investeringar och reformer. Sverige förväntas få 40 miljarder kronor.

Det blir viktigt för Sverige att ta del av de europeiska medlen för att ge industrin i Sverige liknande förutsättningar som i resten av Europa. För att underlätta för företagen krävs ökad samordning av de svenska satsningarna så att de kan bidra till medfinansiering till de europeiska medlen, bland annat genom Industriklivet, Klimatklivet, strukturfonderna och annat.

För att bidra till EU:s klimatfokus och påverka inriktningen på kommande satsningar bör Sverige exempelvis arbeta mer strategiskt med rekrytering av svenska representanter till nyckelpositioner inom EU på liknande sätt som andra länder gör.

Kompetensomställning i industrin

För att uppnå målet om ett fossilfritt samhälle krävs fortsätta och utökade satsningar på forskning, innovation och demonstration. När nya tekniska lösningar ska skalas upp från att vara demonstrationsprojekt till att bli en del av omställningen och människors vardag krävs även i

² Exempelvis pågår just nu arbete hos Upphandlingsmyndigheten och det finns en arbetsgrupp inom Regeringens strategiska samverkansprogram för näringslivets klimatomställning. Delegationen för cirkulär ekonomi har offentlig upphandling som ett av sina fokusområden och Miljömålsrådet arbetar med frågan i arbetsgruppen Staten går före – upphandling som driver utveckling. Dessutom har Miljömålsberedningen (2010:04) i uppdrag under 2021 att se över hur det klimatpolitiska ramverket kan få genomslag i den offentliga upphandlingen.

många fall förändrade affärsmodeller, system och regelverk. Det skapar ett behov av bredare och djupare kompetens om de nya systemen och teknikerna hos flera aktörer i samhället.

Kompetensutveckling behöver ges både för lärare i ungdomsskolan och för yrkesutbildningar.

Utbildningsplatserna inom exempelvis elektromobilitet, automation, uppkoppling och datahantering behöver öka och det bör erbjudas vidareutbildningsmöjligheter för yrkesverksamma. För att lyckas med samhällsomställningen behöver kompetenser utvecklas och bibehållas, ett ansvar som delas mellan staten, akademien och industrin.

Staten behöver säkerställa resurser för yrkesomställning av redan yrkesverksamma för att klara teknikskiften samt öka flexibiliteten vid skapande av nya yrkesutbildningar genom skapande av fler gymnasie- och yrkesutbildningar med inriktning mot bland annat elektrifiering och batteri-, vätgas- och processindustrin. Exempelvis bör regeringen avsätta cirka 5 miljarder per år under 10 års tid för att göra en stor nationell satsning på kompetens inom elektrifiering och batterivärdekedjan, minst 1000 personer per år med kompetens behövs från gymnasium, universitet/högskola och forskning.

3. Introduktion till 17-punktsprogrammet

Inom ramen för Fossilfritt Sverige har 22 olika branscher tagit fram färdplaner för att visa hur de kan stärka sin konkurrenskraft genom att bli fossilfria eller klimatneutrala. Efter att de första 13 färdplanerna var klara valde Fossilfritt Sverige i dialog med branscherna de 27 mest prioriterade förslagen på kort sikt och lämnade till regeringen 2019.

Efter att ytterligare nio färdplaner nu färdigställts kompletteras dessa nu med ytterligare 17 förslag. Förslagen i denna rapport kommer från följande nio färdplaner:

Dagligvaruindustrin (2020)
Fordonsindustrin – lätta fordon (2020)
Gasbranschen (2020)
Skidanläggningsbranschen (2020)
Petroleum- och biodrivmedelsbranschen (2020)

Elbranschen (2020)
Fordonsindustrin – tunga fordon (2020)
Lantbruksbranschen (2020)
Återvinningsindustrin (2020)



Förslagen är i hög grad ordagrant citerade från färdplanerna, men vissa är omformulerade i samråd med aktuell bransch. Vid vissa förslag används ordet ”förslagsvis...” för att förtydliga att en konkretisering gjorts av Fossilfritt Sverige.

Flera förslag är lika eller relaterar till förslag som ingår i andra rapporter. De dokument som det hänvisas till i listan är följande:

- 73-punktsprogrammet/Januariavtalet³ ("Utkast till sakpolitisk överenskommelse mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna").
- Regeringens klimatpolitiska handlingsplan (för numrering hänvisas till ett fakta-PM⁴ och för mer beskrivningar hänvisas till propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan⁵.)
- Handlingsplanen för cirkulär ekonomi⁶.

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.

³ [Delar av regeringens politik bygger på sakpolitisk överenskommelse - Regeringen.se](#), samt överenskommelsen: [Microsoft Word - Utkast till sakpolitisk överenskommelse.docx \(socialdemokraterna.se\)](#)

⁴ Klimatpolitisk handlingsplan, fakta PM: <https://www.regeringen.se/4af76e/contentassets/fe520eab3a954eb39084aced9490b14c/klimatpolitiska-handlingsplanen-fakta-pm.pdf>

⁵ Prop. 2019/20:65 [En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan - Regeringen.se](#)

⁶ [Cirkulär ekonomi - Handlingsplan för omställning av Sverige - Regeringen.se](#)

4. Ett 17-punktsprogram med politik för fossilfri konkurrenskraft

Elektrifiering

Elektrifiering och i synnerhet utbyggnaden av elnät kommer vara en viktig del för att möjliggöra fossilfrihet inom industrier och transporter. Det behövs helhetsgrepp och systemtänk i dessa frågor, där Energimyndigheten bör vara samordnande och drivande aktör.

Inom Regeringskansliet ska en elektrifieringsstrategi tas fram med syfte att ta ett helhetsgrepp runt elektrifieringsutmaningarna. Det gäller både förutsättningarna i energisektorn, bland annat kopplat till nätkapacitet och laddinfrastruktur, och transportsektorns och industrins utveckling mot fossiloberoende.

Utöver detta har en elektrifieringskommission tillsatts för att påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. Kommissionen ska i samråd med berörda aktörer identifiera åtgärder som de kan vidta för att takten i elektrifieringen på transportområdet ska öka. Alla transport- och trafikslag ingår. Kommissionen ska särskilt fokusera på hur regionala godstransporter, de statliga vägarna, för industrin viktiga stråk och transporter i bygg- och anläggningsprojekt kan elektrifieras. Kommissionen ska också, tillsammans med näringslivet och berörda aktörer, skyndsamt ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige samt i övrigt genomlysna andra möjligheter till elektrifiering.

Regeringen har avsatt medel 2020–2022 för att finansiera utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till större vägar för att täcka de vita fläckar där den annars inte kommer till stånd. Syftet med stödet är att säkerställa en grundläggande tillgång för snabbbladdning av elfordon i hela landet.

För att klara av Sveriges och industrins mål att bli fossilfria innan 2045 behöver flera saker ske.

Några konkreta förslag är:

- 1. Ge Svenska kraftnät i uppdrag att inom kort utföra ett systematiserat brett förankrat samarbete med samhällets olika aktörer kring planering och prioritering av stamnätet och elnätskapacitet. Det bör utmynnas i en elnätsplan som svarar mot det fossilfria samhällets behov på både nationell och nordisk nivå. Förslagsvis bör det framgå i elplanen vilka elledningar som är prioriterade för att industrin och transportererna ska kunna elektrifieras i tillräckligt snabb takt, och med vilken tidsplan som elledningarna bör dras.**
 - Relaterar till åtgärd nummer 43 i regeringens klimatpolitiska handlingsplan: ”En nationell strategi för elektrifiering kommer att tas fram, där elektrifieringens betydelse för att nå fossiloberoende i transportsystemet kommer att vara en viktig del.”

2. Staten, förslagsvis genom Energimyndigheten, behöver ta en samordnande roll kring utbyggnaden av laddinfrastrukturen för både tunga och lätta fordon.

- Relaterar till punkt 31 i 73-punktsprogrammet: ”Fossilfria transporter”.
- Relaterar till åtgärder nummer 88, 89 och 90 i regeringens klimatpolitiska handlingsplan. Åtgärd 88: ”Ett stöd för laddinfrastruktur längs större vägar införs för att täcka de vita fläckar där laddinfrastruktur annars inte kommer till stånd”. Åtgärd 89: ”En elektrifieringskommission ska tillsättas för att bland annat påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet.” Åtgärd 90: ”Lämplig myndighet ska få i uppdrag att analysera och föreslå åtgärder för förbättrad laddinfrastruktur för olika boendeformer.”

3. Ta fram en tidsatt handlingsplan med konkreta etappmål för elektrifieringen av tunga transporter, förslagsvis genom att Energimyndigheten får ett uppdrag som även inkluderar lätta fordon. För att säkra infrastrukturen för tunga fordon bör staten, förslagsvis genom Energimyndigheten, säkerställa att det finns laddplatser vid på- och avlastningsområden, i depåer för laddning över natten och i form av publik snabbladdning längs stora vägar.

- Relaterar till punkt 31 i 73-punktsprogrammet: ”Fossilfria transporter”.
- Liknande förslag finns med i åtgärder nummer 88 och 89 i regeringens klimatpolitiska handlingsplan.

4. Tydliggör roller och incitament i regelverk så att marknader för efterfrågefleksibilitet och användning av energilager kan öka, förslagsvis bör Energimarknadsinspektionen få detta uppdrag, det bör även synkas med genomförandet av det reviderade elmarknadsdirektivet i Clean Energy Package.

Transporter

Utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent till 2030. För att nå målet krävs det att vi arbetar parallellt med elektrifiering av transportsektorn, ökad användning av biodrivmedel, ökad energieffektivisering och ett transporteffektivare samhälle. Alla transportslag behövs och måste samverka för att effektivt bidra till att uppnå klimatmålen. Vägtrafiken har över tid blivit allt mer konkurrenskraftig men för längre sträckor är det mest effektivt att använda sig av järnväg eller sjöfart ur ett klimatperspektiv. Det är därför viktigt att insatser görs för att stärka konkurrenskraften för dessa transportslag.

Regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att undersöka behovet av ytterligare styrmedel för att främja produktion av biodrivmedel med ny teknik. I budgetpropositionen för 2021 får även RISE utökade medel för att utveckla och modernisera testbäddar för bioraffinaderier runt om i Sverige. Trafikverket har i uppdrag att varje år hålla en resultatkonferens för att följa upp klimatmålet för transportsektorn. Nationella godstransportrådet bildades för att följa upp

godsstrategin som regeringen lanserade 2018, som också lyfte flera förslag för fossilfria godstransporter.

Regeringen avser att fatta beslut om successivt ökade kvotnivåer i reduktionsplikten fram till 2030 då utsläppen ska minska med 28 procent för bensin och 66 procent för diesel, med en kontrollstation 2022. Nivåerna förväntas bidra till minskade utsläpp om cirka 6–7 miljoner ton koldioxidekvivalenter år 2030, vilket innebär att det är möjligt att nå målet om att minska utsläppen från inrikes transporter med 70 procent till 2030⁷.

Ett par prioriterade förslag på transportområdet är:

5. Behåll skatteundantaget för rena och höginblandande biodrivmedel genom att arbeta för att EU ska förlänga skattebefrielsen även efter 2021.

- Relaterar till punkt 31 i 73-punktsprogrammet: ”Fossilfria transporter”.
- Relaterar till åtgärder nummer 36 och 37 i regeringens klimatpolitiska handlingsplan. Åtgärd 36: ”Produktion av hållbara förnybara drivmedel, bland annat produktion och distribution av biogas, ska främjas.” Åtgärd 37: ”Uppdrag ska ges till Energimyndigheten om att analysera behovet av och förutsättningarna för ytterligare styrmedel för biodrivmedelsanläggningar med nya tekniker”.

6. Utöka lagstiftning som möjliggör ett sammanhängande vägnät för längre och tyngre fordon, förslagsvis genom att snabbt besluta och genomföra de redan utredda kompletterande sträckor som behöver tillåtas för bärighetsklass BK4⁸.

- Relaterar till punkt 28 i 73-punktsprogrammet: ”Bygg ut infrastrukturen”.
- Relaterar till åtgärd nummer 66 i regeringens klimatpolitiska handlingsplan: ”Transportinfrastrukturplaneringen ska bidra till fossilfrihet”.

7. Den av regeringen i statsbudgeten för 2020 aviserade Klimatpremien⁹ (tidigare Miljölastbilspremien) som infördes från och med 7 september 2020 bör höjas för elektriska lastbilar under en introduktionsperiod till 25 procent av inköpskostnaden, förslagsvis tillsammans med en ökad budget.

- Relaterar till åtgärd nummer 60 i regeringens klimatpolitiska handlingsplan: ”En ny klimatpremie kommer att införas som bland annat omfattar eldrivna arbetsmaskiner och syftar till att främja marknadsintroduktion av dessa fordon”.

⁷ Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation - Regeringen.se Förslaget är ute på remiss till den 16 februari 2021: Ökade krav i reduktionsplikten ska minska klimatutsläppen från bensin och diesel - Regeringen.se

⁸ Bärighet beskriver hur tunga fordon en bro eller väg får belastas med.

⁹ Premie för vissa miljölastbilar och elektriska arbetsmaskiner. Den sökande kan få max 20 procent av miljöfordonets inköpspris i stöd. Läs mer hos: [Klimatpremie \(energimyndigheten.se\)](https://www.energimyndigheten.se)

8. Inför en biopremie till jord- och skogsbrukare som kör sina arbetsmaskiner på biodrivmedel, förslagsvis genom en annan form av kompensation om inte en biopremie är genomförbar, som gör att den som ställer om till fossilfria drivmedel och samtidigt stärker konkurrenskraften inte missgynnas ekonomiskt jämfört den som kör på fossila bränslen.

- Relaterar till punkt 25 i 73-punktsprogrammet: ”Stärk och öka konkurrenskraften inom det svenska jordbruket”.
- Relaterar till åtgärd nummer 55 i regeringens klimatpolitiska handlingsplan: ”En utredning tillsätts för att föreslå åtgärder och styrmedel för att stödja en utveckling mot ett fossiloberoende jordbruk”.

9. Inför styrmedel som stimulerar brukandet av elbilar och laddhybrider, exempelvis differentierade bro- och trängselskatter och differentierade parkeringskostnader.

- Relaterar till åtgärd nummer 22 i regeringens klimatpolitiska handlingsplan: ”Möjligheten att stärka kommuners och regioners mandat och verktyg för att minska sin klimatpåverkan ses över.”

10. Ta fram en nationell plan för beredskap och drivmedelshantering med alla energibärare inkluderade, förslagsvis genom att resurser tillförs det pågående drivmedelsberedskapsprogrammet hos Energimyndigheten som skapar en plan för fossilfri beredskap.

- Relaterar till åtgärder nummer 36 och 37 i regeringens klimatpolitiska handlingsplan. Åtgärd 36: ”Produktion av hållbara förnybara drivmedel, bland annat produktion och distribution av biogas, ska främjas.” Åtgärd 37: ”Uppdrag ska ges till Energimyndigheten om att analysera behovet av och förutsättningarna för ytterligare styrmedel för biodrivmedelsanläggningar med nya tekniker”.

11. Dubblera nattågsplatserna inom Sverige till 2025, förslagsvis genom upphandling av relevanta sträckor.

- Relaterar till punkt 28 i 73-punktsprogrammet: ”Bygg ut infrastrukturen – bind ihop Sverige med tåg som går i tid”
- Relaterar till åtgärd nummer 73 i regeringens klimatpolitiska handlingsplan: ”Ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya järnvägsspår ska genomföras”

Cirkulering

Upp till 50 procent av samhällets klimatutsläpp beror på våra linjära materialflöden och en mer cirkulär ekonomi är därför ett viktigt verktyg för att minska resursanvändningen och därmed klimatutsläppen¹⁰. Genom att utnyttja befintliga resurser mer effektivt kan olika produkters livslängd och ekonomiska värde öka samtidigt som uttaget av ny råvara och avfallsmängderna minskar.

Regeringen lanserade under 2020 en strategi för cirkulär ekonomi med syfte att ge stöd och riktning för aktörer, undanröja hinder, stärka konkurrenskraften, öka incitamenten och bidra till långsiktiga förutsättningar för den cirkulära omställningen. Strategin följdes upp med en handlingsplan i januari 2021 som innehåller drygt 100 åtgärder för cirkulär omställning. Regeringen har även tillsatt en delegation för cirkulär ekonomi¹¹ med syftet att den ska stödja arbetet med att ställa om hela Sverige till en cirkulär ekonomi. Delegationen har tre områden i fokus: design för cirkularitet, plast och offentlig upphandling. Upphandlingsmyndigheten har haft ett uppdrag under 2020 om att öka kännedomen om hur offentlig upphandling kan användas som ett verktyg för att bidra till en cirkulär ekonomi.

För att öka cirkuleringen av material och produkter behövs ytterligare styrmedel, förändringar av design och produktionsmetoder samt regelförändringar för att underlätta återvinning, mer cirkulära affärsmodeller samt skapa förutsättningar för företag att våga investera i mer innovativa och cirkulära lösningar.

Ett par prioriterade förslag för cirkulering är:

12. Tillsätt en utredning om införande av återvinningscertifikat som garanterar köp av återvunnen råvara samt möjliggör handel med certifikat, förslagsvis genom att införa det tillsammans med kvotplikt för att skapa ett tillförlitligt och standardiserat system.

- Relaterar till punkt 38 i 73-punktsprogrammet: ”Stärk utvecklingen av en resurseffektiv, cirkulär och biobaserad ekonomi”.
- Relaterar till åtgärd nummer 47 i regeringens klimatpolitiska handlingsplan: ”En nationell strategi för cirkulär ekonomi tas fram och en bred översyn av regelverken för återvinning och hantering av avfall och restprodukter genomförs för att främja innovation och företagande”.
- Relaterar till åtgärd nummer 1.3.2 i handlingsplanen för cirkulär ekonomi: ”Uppdrag att föreslå vilka produkter som kan vara relevanta för kvotplikt”

13. Ändra och förenkla reglerna för klassning av avfall för att underlätta återanvändning och återvinning av schaktmassor, bygg- och rivningsmaterial.

- Liknande förslag finns med i åtgärd 47 i regeringens klimatpolitiska handlingsplan: ”En bred översyn av regelverken för återvinning och hantering av avfall och restprodukter genomförs för att främja innovation och företagande”.

¹⁰ Ellen MacArthur Foundation, 2019

¹¹ [Delegationen för cirkulär ekonomi \(delegationcirkularekonomi.se\)](https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/12/1611111)

- Relaterar till åtgärd 29 i regeringens klimatpolitiska handlingsplan: ”Miljöriskbedömningar vid återvinning inom bygg- och anläggningsindustrin behöver utvecklas. Användning av schaktmassor ska bli enklare”.
- Relaterar till punkt 38 i 73-punktsprogrammet: ”Stärk utvecklingen av en resurseffektiv, cirkulär och biobaserad ekonomi”.
- Liknande förslag finns med i åtgärderna 3.6.2 och 2.6.8 i handlingsplanen för cirkulär ekonomi. Relaterar även till åtgärderna 3.1.2 och 3.6.1.

14. Driv frågan om att utvidga EU:s Ecodesigndirektiv till fler produktgrupper och utgå från krav på återvinningsbarhet och tillverkning med återvunna material, förslagsvis för textil, möbler, plast och byggprodukter.

- Relaterar till åtgärder nummer 45 och 120 i regeringens klimatpolitiska handlingsplan. Åtgärd 45: ”Insatser för energieffektivisering ska stärkas, bland annat är ekodesign och energimärkning viktiga verktyg” samt åtgärd 120: ”Sverige driver även på för att EU:s övriga sektors- och genomförandelagstiftning på klimatområdet ska skärpas”.
- Liknande förslag finns med i åtgärd 1.2.3 i handlingsplanen för cirkulär ekonomi: ”Ekodesign för en cirkulär ekonomi”.

Gas

Förnybar gas har potential att bidra till att uppnå klimatmålen inom flera olika sektorer i samhället, som råvara och energikälla för industrin, i fordon och fartyg samt för el- och värmeproduktion. I Sverige finns dessutom en inhemsk biogasproduktion som med befintlig teknik kan skalas upp i snabb takt med rätt ekonomiska förutsättningar.

Biogasutredningen lämnade under 2019 över sitt betänkande *Mer biogas! För ett hållbart Sverige (SOU 2019:63)* som bland annat innehåller förslag på nationella mål för den svenska produktionen av biogas och olika former av stöd för produktion av biogas. Regeringen har remitterat betänkandet och avser att återkomma med förslag på området. Ett tillfälligt produktionsstöd för biogas har funnits de senaste åren i väntan på ett långsiktigare stöd.

Inom industrin har en övergång från olja till naturgas och gasol till stor del redan skett. Det innebär att de förnybara gaserna kan ersätta de fossila i befintliga installationer och när förnybar gas finns tillgängligt i tillräckliga mängder till rätt pris finns redan de tekniska förutsättningarna på plats för att detta ska kunna ske. Gas har även stor potential som möjliggörare av elektrifieringen av samhället, både genom att bidra med flexibilitet och energisystemtjänster.

Fossilfri vätgas kommer att spela en viktig roll för utsläppsminskningar i industrin där planerade vätgasrelaterade projekt har potential att minska koldioxidutsläppen med 30 procent av Sveriges nationella utsläpp¹². Regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att ta fram en nationell

¹² [Vätgasstrategi för fossilfri konkurrenskraft - Fossilfritt Sverige](#)

vätgasstrategi som bygger vidare bland annat på den vätgasstrategi som Fossilfritt Sverige lämnade över till regeringen i början av 2021.

Ett par prioriterade förslag för gas är:

15. Sätt ett nationellt mål för biogas och andra förnybara gaser (exklusive vätgas) för att stimulera investeringar i svensk produktion, förslagsvis genom ett planeringsmål. Målnivån enligt Biogasmarknadsutredningen¹³ på totalt 10 TWh till 2030 är ett bra och realistiskt första steg i realiseringen av produktionspotentialen.

- Relaterar till punkt 31 i 73-punktslistan: ”Fossilfria transporter”.
- Relaterar till åtgärder nummer 36 och 56 i regeringens klimatpolitiska handlingsplan: Åtgärd 36: ”Produktion av hållbara förnybara drivmedel, bland annat produktion och distribution av biogas, ska främjas”, samt åtgärd 56: ”Fortsatta insatser för att minska läckage av metan från gödselhantering”.

16. För att stimulera ny teknik, större volymer förnybar gas och möjliggöra de investeringar som krävs, är det viktigt att ett långsiktigt produktionsstöd införs snarast för biogas från rötning, förslagsvis i enlighet med Biogasmarknadsutredningens¹⁴ förslag till stödpaket 1, samt att förslaget om stödpaket 2 utvecklas fullt ut genom ett tilläggsuppdrag om industriell användning till Energimyndighetens pågående uppdrag om biodrivmedel¹⁵.

- Relaterar till punkt 31 i 73-punktslistan: ”Fossilfria transporter”.
- Relaterar till åtgärder nummer 36 och 56 i regeringens klimatpolitiska handlingsplan: Åtgärd 36: ”Produktion av hållbara förnybara drivmedel, bland annat produktion och distribution av biogas, ska främjas”, samt åtgärd 56: ”Fortsatta insatser för att minska läckage av metan från gödselhantering”.

¹³ Mer biogas! För ett hållbart Sverige (SOU 2019:63)

¹⁴ Stödpaket 1 i Biogasmarknadsutredningens förslag omfattar tre nivåer: En gödselgaspremie på 40 öre/kWh biogas producerad från gödsel, en uppgraderingspremie på 20–30 öre för biogas som uppgraderas samt en förvätskningspremie på 10–15 öre/kWh. Stödpaket 2 var inte lika konkret som stödpaket 1 i Biogasmarknadsutredningens förslag. Det omfattar finansiella verktyg så som lån och garantier för produktion av biogas från rötning samt andra förnybara gaser samt en premie för produktion och förädling av förnybara gaser med andra tekniker än rötning.

¹⁵ Uppdrag att utreda behovet av ytterligare styrmedel för att främja ökad inhemsk produktion av biodrivmedel.

17. Inför gröngasväxling¹⁶ och massbalans för samtliga energigas (gasformiga och flytande) inom alla relevanta regelverk, där ett viktigt steg är att förtydliga i Förordning (2020:1180) om vissa utsläpp av växthusgaser att utsläppsfaktor noll får användas för förnybar gas som samdistribuerats i gasnät baserat på köpekontrakt.

- Relaterar till punkt 31 i 73-punktslistan: ”Fossilfria transporter”.
- Relaterar till åtgärd nummer 36 i regeringens klimatpolitiska handlingsplan: ”Produktion av hållbara förnybara drivmedel, bland annat produktion och distribution av biogas, ska främjas”.

¹⁶ Den så kallade gröngasprincipen ger biogasproducenter och konsumenterna anslutna till ett gasnät möjlighet att handla biogas virtuellt på precis samma sätt som vid handel med grön el. Gasdistributionen blir på det sättet energi- och kostnadseffektiv eftersom befintlig infrastruktur kan utnyttjas för att transportera biogas till marknaden.”

5. Politiska initiativ sedan färdplanslansering

Nedan listas exempel på politikförslag från färdplanerna som regeringen redan tagit initiativ till sedan färdplanerna lanserades i början av 2020.

✓ **Industriklivet har breddats och förstärks**

Breddningen innebär att stöd även från 2021 ges till andra industriprojekt såsom biodrivmedel, plastreturraffinaderier, vätgasproduktion, återvinningsanläggningar och batteriproduktion¹⁷. Industriklivet har utvidgats till att även kunna finansiera forskning, förstudier och investeringar som rör andra växthusgasutsläpp samt strategiska viktiga insatser inom industrin som bidrar till klimatomställningen, vilket möjliggör för bidrag till elektrobränslen. Utöver detta, har regeringen gett i uppdrag till Energimyndigheten, där det bland annat ingår att analysera och kvantifiera potentialen för ökad produktion, lagring, transport och användning av vätgas, elektrobränslen och ammoniak i olika sektorer i Sverige.

✓ **Ökade krav i reduktionsplikten**

Förslaget innebär att kravet i reduktionsplikten ska öka succesivt till 2030 då utsläppen ska minska med 28 procent för bensin och 66 procent för diesel, med en kontrollstation 2022. År 2030 förväntas sammantaget mer än 60 procent av den bensin och diesel som används vara fossilfri. Regeringen remitterar nu förslaget om successivt ökade reduktionsnivåer i reduktionsplikten fram till 2030 till den 16 februari 2021¹⁸.

✓ **Grön kreditgaranti för svensk konkurrenskraft**

Statliga kreditgarantier för gröna investeringar i Sverige bidrar till att möjliggöra finansiering av samhällsviktiga industriinvesteringar. Kreditgarantierna kommer bedömas utifrån teknikneutrala kriterier och föreslås kunna ställas ut under flera år med start under första halvåret 2021.

Kreditgarantierna kan uppgå till maximalt 10 miljarder kronor under 2021. Detta beräknas öka till 15 miljarder kronor 2022 och 25 miljarder kronor 2023¹⁹.

✓ **Fortsatt skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel även under 2021**

Europeiska kommissionen har beslutat att godkänna Sveriges statsstödsansökan för skattebefrielse av rena och höginblandade biodrivmedel. Beslutet innebär att rena och höginblandade biodrivmedel, så som E85, rapsbaserad biodiesel och HVO som inte omfattas av reduktionsplikten, kan fortsätta att skattebefrias i Sverige även under 2021²⁰.

✓ **Förlängd skattebefrielse för biogas och biogasol i tio år**

Europeiska kommissionen beslutade i juni 2020 att icke livsmedelsbaserad biogas och biogasol som används för uppvärmning respektive motordrift kan skattebefrias i Sverige. Kommissionens beslut gäller i tio år vilket medför möjligheter till en stabil och långsiktig hantering av dessa bränslen.²¹

¹⁷ [Industrins gröna omställning i höstbudgeten - Regeringen.se](#)

¹⁸ [Ökade krav i reduktionsplikten ska minska klimatutsläppen från bensin och diesel - Regeringen.se](#)

¹⁹ [Statliga kreditgarantier öppnar för fler gröna investeringar i Sverige - Regeringen.se](#)

²⁰ [Fortsatt skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel - Regeringen.se](#)

²¹ [Skattebefrielse möjlig för biogas och biogasol - Regeringen.se](#)

✓ **Klimatklivet stärks och förlängs**

Regeringen föreslår nu att ytterligare 100 miljoner kronor tillförs anslaget under 2021²². För att skapa en långsiktighet föreslår regeringen att stödet förlängs till 2026 och att Naturvårdsverket ges möjlighet att stötta fler stora klimatprojekt, genom att den så kallade bemyndiganderamen höjs.

✓ **Utbyggnad av laddinfrastruktur för tunga fordon får nytt stöd**

Regeringen föreslår ett nytt stöd för utbyggnad av laddinfrastruktur på 500 miljoner kronor för 2021 och för 2022 beräknas 550 miljoner kronor tillföras²³. Satsningen ska påskynda elektrifieringen av tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena. I satsningen ingår även elektrifiering med vätgasdrift. Stödet ska bland annat omfatta regionala elektrifieringspiloter där kommuner och företag etablerar piloter för elektrifierade transporter.

✓ **Investeringsstöd för publika snabbladdningsstationer för att täcka ”vita sträckor”**

I juni 2020 beslutade regeringen att Trafikverket får i uppdrag att besluta om utbetalning av statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbladdning av elfordon i anslutning till större vägar²⁴. Syftet är att säkerställa en grundläggande tillgång till laddinfrastruktur för snabbladdning av elfordon i hela landet.

✓ **Möjligheten att avtala om fossilfri flygtrafik under allmän trafikplikt**

Trafikverket har under 2020 haft i uppdrag att ta fram en förstudie som belyser i vilken utsträckning den av staten upphandlade flygtrafiken kan bidra till målsättningen om att minska flygets klimatpåverkan samt tillgänglighet i hela landet²⁵. Den visar bland annat att upphandlad flygtrafik skulle kunna bidra till minskad klimatpåverkan samt tillgänglighet i hela landet i ett kortare perspektiv genom att Trafikverket i upphandlingen öppnar för viktning av mervärde i utvärderingsmodellen för åtgärder för minskad klimatpåverkan.

✓ **Strategi för minskad klimatpåverkan från konsumtion ska tas fram**

Miljömålsberedningen (M 2010:04²⁶) har fått i tilläggsuppdrag att föreslå en samlad strategi för att minska klimatpåverkan från konsumtion i syfte att nå en klimatmässigt hållbar konsumtion på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt. Tilläggsuppdraget ska slutredovisas senast den 31 januari 2022.

²² [Industrins gröna omställning i höstbudgeten - Regeringen.se](#)

²³ [Elektrifieringen av Sverige tar nya kliv - Regeringen.se](#)

²⁴ [Ansök om bidrag till snabbladdningsstationer för elfordon - Trafikverket](#)

²⁵ Slutrapporterat uppdrag: [Rapport Upphandling av fossilfritt flyg – En förstudie om möjligheten att avtala om fossilfri flygtrafik under allmän trafikplikt \(diva-portal.org\)](#)

²⁶ <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/kommittedirektiv/2020/10/dir.-2020110>