

FOSSILFRI ÅTERHÄMTNING

– 10 prioriterade förslag för färdplanernas genomförande

2021-05-06



Innehållsförteckning

Inledning.....	3
Mycket görs men tempot måste öka.....	4
10 prioriterade förslag för färdplanernas genomförande.....	5
1. En grön investeringsbank.....	5
2. Minska risken vid uppskalning av tekniksprång.....	5
3. Öka industriklivet och klimatklivet.....	6
4. Snabbare beslutsprocesser.....	6
5. Tredubbla investeringarna i elledningar.....	7
6. Möjliggör satsningar på vätgasledningar.....	8
7. Storskaligt utbildnings- och kompetenslyft.....	8
8. Öka anslaget till stadsmiljöavtalet.....	9
9. Fortsatt skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel.....	9
10. Klimatneutral offentlig upphandling.....	10

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 ska kunna genomföras genom att bland annat ta fram strategier för områden som är centrala för omställningen och stötta implementeringen av färdplanerna regionalt.

Inledning

”Om vi agerar nu kommer människor om 50 år att se tillbaka och säga att det var i det här ögonblicket Amerika vann slaget om framtiden”. Med de orden presenterade Joe Biden sitt infrastrukturpaket på 2000 miljarder dollar som ska rädda jobben och bromsa klimatförändringarna. Biden satte därmed tonen för en ny era av mod, ansvar och ledarskap.

Den första november öppnar FN:s klimatmöte i Glasgow. Det kommer att bli det viktigaste sedan mötet i Paris 2015. Nu krävs nya ambitiösare klimatmål från världens länder för att vi ska ha någon chans att komma i närheten av 1,5-gradersmålet.

Tillståndet på planeten är allvarligt och FN:s generalsekreterare Antonio Guterres var mycket tydlig under det internationella klimatmötet i april – världens ledare måste agera nu och sätta planeten på en grön väg för ”vi är vid avgrunden”.

Att både USA och EU nu levererat skärpta mål till 2030 och att fler länder följt USA:s exempel och presenterat gigantiska satsningar på klimatområdet förstärker det globala momentum som nu växer fram inför mötet i Glasgow och öppnar därmed ett helt unikt möjlighetsfönster när både klimatet och effekterna av pandemin ska lösas samtidigt.

Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland och har sannolikt de bästa förutsättningarna i världen för att också lyckas med denna ambition - om regeringen sköter sina kort väl.

Bordet är dukat för en historisk budget och en rad viktiga beslut. De 22 färdplanerna för fossilfri konkurrenskraft som näringslivets olika branscher tagit fram inom ramen för Fossilfritt Sverige ligger redan på bordet, så vi vet vad som behöver göras.

Sveriges statsskuld på 38 procent av BNP är bland de lägsta i EU vilket ger oss unika möjligheter när behovet av ekonomiska stimulanspaket i coronapandemins spår sammanfaller med behovet av att snabbt ställa om industrin och infrastrukturen till ett fossilsfritt samhälle. Frågan är om det någonsin har funnit ett bättre läge för att gå från klimatkliv till klimatsprång.

Sverige har redan ändrat ”mindset” och branschernas proaktiva färdplaner är ett kvitto på det vilket nu får internationell uppmärksamhet. Detta är kanske vår viktigaste exportprodukt just nu.

Men det finns utmaningar både när det gäller att snabbt få fram nödvändig infrastruktur och att dela risk vid stora transformativa investeringar. Viktiga beslut som efterfrågats av olika branscher är redan genomförda som industri- och klimatkliv, reduktionsplikt och gröna lånegarantier för att nämna några exempel. Men det räcker inte. Tempot måste öka och staten bör ta ett aktivare ansvar för att undanröja hinder för de stora investeringar som nu planeras.

Därför lyfter nu Fossilfritt Sverige fram 10 viktiga förslag utifrån behoven i branschernas färdplaner och de strategier som tagits fram för att möjliggöra deras genomförande. Med hjälp av dessa kan Sverige höja tempot på vägen mot fossilfrihet samtidigt som konkurrenskraften stärks.

Svante Axelsson, nationell samordnare, Fossilfritt Sverige

Mycket görs men tempot måste öka

Industrin och inrikes transporter står för varsin tredjedel av de territoriella växthusgasutsläppen i Sverige. Industrin hade 2019 minskat utsläppen med 22 procent jämfört med 1990. Den största delen av det som är kvar är direkta utsläpp från tillverkningsprocesser och där håller nu flera lovande initiativ på att tas. Inrikes transporter är den enda sektorn med ett särskilt sektormål. Fram till år 2030 ska transporterernas utsläpp av växthusgaser ha minskat med 70 procent jämfört med 2010. Fram till 2019 var minskningen 20 procent.

Flera politiska beslut har på senaste tiden förbättrat förutsättningarna att nå klimatmålen. Industrisektorn är investeringstung och har ett stort behov av långsiktighet eftersom avskrivningstiden är lång.

Ett viktigt politiskt initiativ som påskyndar omställningen är industrikivet. Riksgälden har också fått i uppdrag att kunna ställa ut statliga gröna kreditgarantier vilket sänker den ekonomiska risken och ger en något lägre kapitalkostnad. Även klimatklivets förstärkning och förlängning möjliggör satsningar på fler stora klimatprojekt som till exempel omställning av energiförsörjningen i industrin och anläggningar för biogasproduktion.

Dessutom har Sverige medfinansierat EU:s satsning på klimatomställning genom Fonden för en rättvis omställning där den huvudsakliga inriktningen är mot anläggningarna med de största utsläppen.

Det har tagits fram en handlingsplan för cirkulär ekonomi och utifrån den har flera viktiga uppdrag startats med syftet att ge bättre förutsättningar för företag som vill ligga i framkant i att praktisera cirkulära lösningar. Det gäller bland annat initiativ för ökad återvinning av metaller.

Regeringskansliet tar nu fram en elektrifieringsstrategi med syfte att ta ett helhetsgrepp runt utmaningarna med elektrifieringen av samhället och en särskild elektrifieringskommission har tillsatts för att påskynda arbetet med den del som gäller tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. Utbyggnad av infrastruktur för tunga fordon har fått ett helt nytt stöd och ett ytterligare investeringsstöd ska täcka ”vita fläckar” där det saknas stationer

för snabbbladdning runt om i Sverige. Dessutom kommer reduktionsplikten skärpas succesivt fram till 2030 och i bonus-malus-systemet har miljöstyrningen förstärkts genom att malus höjts och bonus justerats.

Inom EU tas ett stort policy-paket nu fram som kallas för ”Fit for 55”. Det baseras på det nya målet om att minska växthusgasutsläppen med 55 procent till 2030. I detta arbete pågår en översyn av utsläppshandelssystemet EU ETS, där 90 procent av den svenska industrins utsläpp ingår, och en proposition kommer till sommaren 2021. Den parallellt pågående översynen av energi- och miljöstödsriktlinjerna kommer också att få stor påverkan, exempelvis på om biodrivmedel ska kunna gynnas framför fossila drivmedel.

Sammantaget är det mycket positivt som händer i Sverige och inom EU men eftersom situationen är akut krävs det extraordinära åtgärder som vi aldrig tidigare provat. Sannolikt kommer inget bättre läge än den kommande budgeten för att genomföra de satsningar som behövs för att vi ska kunna höja tempot.

10 prioriterade förslag för färdplanernas genomförande

1. En grön investeringsbank

Statens uppgift är inte i första hand att betala ut olika investeringsstöd utan att minska den ekonomiska risken genom att skapa tydliga spelregler och målbilder. Det finns gott om kapital i allmänhet men brist på riskvilligt kapital i synnerhet.

Det behövs därför en samlad grön investeringsbank som har kompetensen att bedöma nya innovativa projekt. Det skulle undanröja det marknadsmisslyckande som informationsbristen om nya tekniska lösningar utgör för de vanliga affärsbankerna och bidra till att det privata kapitalet vågar mångdubbla sina insatser i dessa projekt. Banken bör även starta ett antal gröna industrinischade investeringsfonder som kan investera i små och stora industriprojekt under några år vilket också ökar fondernas värde över tid och genererar intäkter tillbaka till banken på sikt.

Förslag: Utveckla statliga Svensk Exportkredit (SEK) till en grön investeringsbank med kompetensen att bedöma nya innovativa projekt och ge den nya banken en grundplåt på 20 miljarder fördelat på fyra år. Banken bör även starta ett antal gröna industrinischade investeringsfonder som kan investera i små och stora industriprojekt.

2. Minska risken vid uppskalning av tekniksprång

I väntan på högre koldioxidpriser på den globala marknaden kan vissa industrier som producerar fossilfritt behöva ekonomiskt stöd vid produktionen som kompensation för att andra industrier ännu inte betalar fullt ut för sina utsläpp av växthusgaser. När industrin ställer om måste risken vid själva uppskalningen av olika tekniksprång minskas.

Ett koncept är ”Carbon contracts for difference” som i korthet går ut på att företagen kan investera utifrån ett fast framtida pris på utsläppsrätter och att staten eller EU betalar mellanskillnaden tills utsläppspriset uppnått den utlovade nivån under en 10-årsperiod. Tyskland har nu avsatt 500 miljoner euro för att nationellt pröva systemet och Sverige kan med fördel samverka med detta tyska initiativ.

Förslag: Sverige bör utreda vilka olika koncept som kan sänka den finansiella risken och till exempel genomföra en pilot av konceptet ”Carbon contracts for difference”.

3. Öka industriklivet och klimatklivet

Finansieringen är en knäckfråga i omställningen och det krävs omfattande investeringar i ny teknik som ofta inte är kommersialiserad. Industriklivet har breddats och förstärks under senaste åren och ges sedan 2021 även till strategiskt viktiga insatser som till exempel plastraffinaderier, batteri- och vätgasproduktion. Återhämtningspolitiken har gett industriklivet ökade resurser till 2023 men det saknas en långsiktig förstärkning av anslaget för att klara ansökningarna till de stora investeringar som nu planeras.

Klimatklivet är ett investeringsstöd till lokala och regionala åtgärder och fördelas utifrån största möjliga utsläppsminskning per investerad krona. 77 procent av stödet har hittills gått till företag och till åtgärder som i de allra flesta fall ligger utanför EU:s utsläppshandelssystem och kan till exempel handla om installation av laddstationer, energikonvertering eller produktion av biogas¹. Senaste året har viktiga beslut tagits om att förlänga stödet till 2026, men det behöver även förstärkas ytterligare för att täcka upp för ökande behov. Industriklivet är framför allt till för att stötta ny teknik medan klimatklivet stöder känd teknik på ett kostnadseffektivt sätt. Båda behövs, kompletterar varandra och är viktiga när färdplanerna ska genomföras.

Förslag: Öka industriklivet med 1 miljard kronor från 2023 och öka klimatklivet med 1 miljard kronor från 2022 så att Sverige klarar de betydligt större ansökningarna som kommer när de olika industriplanerna verkställs.

4. Snabbare beslutsprocesser

Det behövs en snabbare och mer förutsägbar tillståndsprövning av etableringar som bidrar till ett snabbare tempo i klimatomställningen. För att få till investeringarna behöver staten inte bara stötta tekniska innovationer utan också själv vara innovativ för att snabba på de viktiga beslutsprocesserna.

En viktig metod för att få till stånd en snabbare process i hela samhället är att anamma en ny systemansats som visar hur näringsliv, myndigheter och regeringar också kan pröva nya beslutsprocesser i en ständig lärandeprocess. Många lagar och regleringar är gjorda i en annan tid och är inte anpassade för lösa de akuta frågor som de vi nu snabbt måste lösa.

¹ [Redovisning-stod-lokala-klimatinvesteringar2021-04-15.pdf \(naturvardsverket.se\)](#)

Ett exempel på hinder är om en industri vill ställa om befintlig produktion till fossilfri med hjälp av nya etableringar, som en elektrolysör, på ett slutet industriområde. Då krävs det idag att industrin ansöker om ett helt nytt miljötillstånd hos mark- och miljödomstolen. Denna typ av hinder måste kunna undanröjas utan att för den skull sänka kraven på verksamheternas miljöpåverkan.

Kommittén för teknologisk innovation och etik (Komet), har tagit fram förslaget om att inrätta en särskild kommitté dit kommuner, regioner och statliga myndigheter kan anmäla regelhinder som hämmar försöksverksamhet. Kommittén kan därefter analysera frågeställningen och vid behov ta fram underlag för anpassning av gällande rätt. En sådan kommitté är viktig för att möjliggöra försök med nya arbetssätt i syfte att effektivisera tillståndsprocesser och möjliggöra nya klimatsmarta lösningar.

Förslag: Regeringen bör genomföra Komet-utredningens förslag samt förslaget om att starta ett myndighetsgemensamt försök för att halvera tiden för att hantera de tillstånd och ledningsrätter som behövs för minst tre elledningar och på så sätt utveckla smartare arbetssätt och regelverk.

5. Tredubbla investeringarna i elledningar

Elektrifiering och i synnerhet utbyggnaden av elnät är en viktig del för att möjliggöra fossilfrihet inom både industrier och transporter. Att säkerställa infrastrukturens kvalitet är en fundamental uppgift för en stat.

Det behövs en långsiktig elnätsplan som i likhet med den långsiktiga infrastrukturplaneringen även gör stamledningar till riksintresse på samma sätt som vägar och järnvägar redan är. Detta förslag lyfts även fram av regionnätstöringarna och Svenska kraftnät².

Svenska kraftnät tar vartannat år fram en långsiktig systemutvecklingsplan och en tioårig nätutvecklingsplan³. Det är viktigt att i nätutvecklingsplanen nu också väga in var stora industriprojekt inklusive stora vätgasprojekt ska göras när elnät planeras. Förslagsvis bör det framgå i planen vilka elledningar som är prioriterade och när de ska vara på plats för att industrin och transporterna ska kunna elektrifieras i tillräckligt hög takt.

Enligt tidigare uppskattningar kommer det totalt att krävas investeringar för 500 miljarder i stam- och regionalnät fram till 2045, och det var innan de stora industrisatsningarna i norr blev kända. Det kommer alltså att behövas stora belopp under lång tid för att bygga ut elnätet i den takt som är nödvändig.

Förslag: Regeringen bör under 2021 ge Svenska kraftnät i uppdrag att komplettera deras befintliga nätutvecklingsplan i samverkan med Energimyndigheten och Energimarknadsinspektionen för att svara mot det fossilfria samhällets behov på både

² [Åtgärdsförslag för att effektivisera utbyggnaden av elnätet överlämnas till regeringen | Svenska kraftnät \(svk.se\)](#)

³ [systemutvecklingsplan2020-2029.pdf \(svk.se\)](#) se sid 101 för nätutvecklingsplanen

nationell och nordisk nivå. Budgeten för Svenska kraftnäts befintliga nätutvecklingsplan för stamnätet behöver öka från 3,5 miljarder kronor år 2021 till 10 miljarder kronor år 2025 och utgå från klimatmålet och behoven i färdplanerna.

6. Möjliggör satsningar på vätgasledningar

Vätgas kommer få en viktig roll i utvecklingen av ett fossilfritt Sverige. Det behövs minst 50 TWh vätgas för att genomföra industrins färdplaner för fossilfri konkurrenskraft.

Dagens gasnät kommer i framtiden att utnyttjas för att transportera 100 procent biogas. Det behöver därför byggas ny vätgasinfrastruktur och eftersom vätgasledningar är en ny sorts infrastruktur behövs även nya regelverk. Statens roll är inte att äga ledningar utan att möjliggöra att denna infrastruktur kommer på plats i tid så att investeringarna i fossilfri teknik inte fördröjs. Utbyggnad av vätgasledningar bör vara koncessionspliktiga på motsvarande sätt som elledningar hos Energimarknadsinspektionen.

Förslag: Regeringen bör under 2021 ge i uppdrag till Energimarknadsinspektionen att skapa en reglering med intäktsram för vätgasledningar. Regleringen bör finnas på plats senast 2023 och göra det möjligt att få koncessionstillstånd intill befintliga gasledningar och även vid exempelvis elledningsgator och vägbankar. Ett första steg är att möjliggöra för »försöksverksamhet« där stegvis utveckling av tillståndprocesser och regelverk kan bedrivas i samband med att de första vätgasledningarna utvecklas.

7. Storskaligt utbildnings- och kompetenslyft

Klimatomställningen kräver ny kunskap och stärkt kompetens inom många branscher och områden. För att uppnå målet om ett fossilfritt samhälle med nya tekniska lösningar krävs en historisk satsning. För att nämna några exempel behöver fordonsindustrin 30–40 000 personer med ny kompetens, antalet elinstallatörer behöver öka med cirka 30 000 och enbart de nya industrisatsningarna i Norrbotten och Västerbotten behöver de närmsta fem åren anställa 25 000 personer.

Enligt den batteristrategi som Fossilfritt Sverige tagit fram tillsammans med batterivärdekedjan krävs en utbildningssatsning på fem miljarder kronor per år de närmaste tio åren bara för denna värdekedja. Detta ger en fingervisning om hur stor flaskhals kompetensbristen är när Sverige ska bli fossilfritt.

Förslag: Staten bör avsätta cirka 10 miljarder per år under 10 års tid för en nationell satsning på ökad kompetens inom många av de 22 branscher som ska genomföra färdplaner för fossilfri konkurrenskraft. Det handlar både om vidareutbildning av redan yrkesverksamma samt att skapa fler yrkesutbildningar på både gymnasier, högskolor och universitet med inriktning mot bland annat elektrifiering och batteri-, vätgas- och processindustrin.

8. Öka anslaget till stadsmiljöavtalet

Genom investeringar i hållbara stadsmiljöer får vi bättre luftkvalitet, minskat buller och vägslitage och en förbättrad stadsmiljö och därutöver billiga klimatåtgärder.

Stadsmiljöavtalen⁴ främjar hållbara stadsmiljöer och ger bättre förutsättningar att få en större andel av persontransporterna i städerna att ske med kollektivtrafik eller cykel. Det främjar även hållbara godstransportlösningar.

Justeringar i avtalen har gjorts de senaste åren men fortfarande saknas möjligheten att ge medel till riktigt stora projekt som kan ge den storskalighet och de innovativa lösningar som behövs.

I Trafikverkets senaste inriktningsunderlag till nationell plan⁵ föreslås ingen ökning av nuvarande budget för avtalen som är på 1 miljard kronor per år trots att tidigare analyser visat på att investeringsbehovet är mycket större än så⁶. Idag går stödet framför allt till stora och medelstora städer och framledes är det därför viktigt att se hur små städer i behov kan tillgodoses. Dessutom bör kraven i avtalen skärpas för att uppnå ökad effekt likt det norska ”bymiljöavtalet”.

Förslag: Omfördela medlen i den nationella planen för infrastruktur för perioden 2022–2033 så att stadsmiljöavtalens andel av den totala transportinfrastrukturbudgeten ökar. Anslaget för stadsmiljöavtalen bör öka till cirka 6 miljarder per år för att täcka det investeringsbehov som finns.

9. Fortsatt skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel

Under 2021 pågår en revidering av EU:s statsstödsregler och det är viktigt att de nya reglerna inte försvårar användningen av hållbara biodrivmedel. Tioårigt skatteundantag gäller nu för biogas men saknas för höginblandade flytande biodrivmedel som HVO100, RME, E85 och ED95 där nuvarande skattebefrielse endast gäller 2021 ut. Sverige behöver samtidigt öka inhemsk produktion av biodrivmedel och Energimyndigheten kommer hösten 2021 att föreslå vilka ytterligare styrmedel som kan behövas för detta⁷. På kort sikt är det oerhört viktigt att skatteundantaget för höginblandade drivmedel behålls samtidigt som ett förslag bör tas fram där det höginblandade bränslet ges rimliga förutsättning inom ramen för reduktionsplikten.

Förslag: Nuvarande skatteundantag för höginblandade biodrivmedel från statsstödsregelverket måste förlängas, först och främst ytterligare ett år. För stabilare

⁴ Inom stadsmiljöavtalen får 50 procent av byggkostnaden stöd plus att det görs motprestationer som ligger utanför de åtgärder som får stöd. [Ansök om bidrag för hållbara stadsmiljöer – stadsmiljöavtal - Trafikverket](#)

⁵ Kommande inriktningsperiod 2022-2033. Läs mer: [Inriktningsunderlag - Trafikverket](#)

⁶ Underlagsrapport till Trafikverket 2017. För att nå klimatscenariot behövdes en investering på cirka 167 miljarder kronor fram till 2030 (dvs ca 80 miljarder kronor för anslaget för stadsmiljöavtal.) [stadsmiljoc88avtal_1-0.pdf \(trivector.se\)](#)

⁷ Energimyndigheten ska redovisa detta 1 oktober 2021: [Produktion av biodrivmedel ska främjas](#)

spelregler över tid behövs ett system för att i någon form omfatta höginblandade flytande biodrivmedel i reduktionsplikten.

10. Klimatneutral offentlig upphandling

Den offentliga upphandlingen står för en efterfrågan på cirka 700 miljarder kronor om året vilket innebär en enorm köpkraft som rätt utnyttjat kan främja efterfrågan på hållbara produkter och tjänster med låg klimatpåverkan. Detta är en grundbult för att färdplanerna ska kunna genomföras. Genom att använda upphandlingen för att skapa en marknad för de klimatneutrala produkterna så minskar den ekonomiska risken för investeringar i exempelvis fossilfritt stål och klimatneutral cement.

Genom att använda sig av en trappa med olika kravnivåer blir det enklare att ställa krav på entreprenörer som får tid på sig att ställa om. För att minska klimatpåverkan och främja innovation ställer Trafikverket idag krav på klimatpåverkan vid byggnation, de material som används och framtida innehåll⁸. Deras långsiktiga mål är att infrastrukturen ska vara klimatneutral senast 2045 och fram tills dess finns delmål som omsätts successivt i deras klimatkrav, som en trappa. Dessa krav behöver nu skärpas.

Förslag: I princip all offentlig upphandling bör vara klimatneutral redan inom några år. Exempelvis bör Trafikverket få i uppdrag att se till så att alla statliga vägar och järnvägar byggs med klimatneutrala byggmaterial år 2030.

⁸ [Klimatkrav - Trafikverket](#)