

## Källhänvisningar: Kunskapsglappet, Novus-undersökning 2023

Hur mycket billigare har batterier till fordon blivit sedan år 2010?

Svar hämtat från: [Lithium-ion Battery Pack Prices Rise for First Time to an Average of \\$151/kWh | BloombergNEF \(bnef.com\)](#)

Hur mycket billigare har solceller blivit sedan år 2009?

Svar hämtat från: [2023 Levelized Cost Of Energy+ | Lazard](#)

Hur mycket billigare har landbaserad vindkraft blivit sedan år 2009?

Svar hämtat från: [2023 Levelized Cost Of Energy+ | Lazard](#)

SSAB planerar att tillverka enbart fossilfritt stål 2030, producerat helt utan fossila källor. Hur mycket tror du att denna åtgärd minskar Sveriges koldioxidutsläpp?

Svar hämtat från: [Statistik och uppföljning \(naturvardsverket.se\)](#), [Statistik och uppföljning \(naturvardsverket.se\)](#)

Idag använder vi 140 TWh el i Sverige. Hur mycket tror du skulle behövas för att alla personbilar i Sverige ska drivas helt på el?

Svar hämtat från: [Räcker elen i Sverige till alla elbilar - Vattenfall](#), [El till elbilar - Stockholms stad \(hallbart.stockholm\)](#)

Frågor om kostnader för jeans, bröd, flygresor, bilar och bostäder

Se faktaunderlag här: [Faktaunderlag\\_Fem-inkop.pdf \(fossilfrittsverige.se\)](#)

## Inledning

Fossilfritt Sverige tackar för möjligheten att få lämna remissvar på myndigheternas underlag till den nya klimathandlingsplanen.

De 22 färdplanerna för fossilfri konkurrenskraft som tagits fram inom ramen för Fossilfritt Sverige är nu i full gång att genomföras men det finns ett antal hinder som riskerar att fördröja genomförandet vilket i slutändan påverkar Sveriges ekonomi och sysselsättning negativt samtidigt som vi får problem att nå våra klimatmål. Därför är det oerhört viktigt att det blir en kraftfull handlingsplan.

Fossilfritt Sverige har i dialog med de 22 branscherna prioriterat bland de förslag som kommit in men vi har också valt att lägga in förslag som inte finns med i myndigheternas underlag. Vi har med förvåning konstaterat att näringslivet inte har bjudits in på ett seriöst sätt när olika myndigheter har fått i uppdrag att lämna förslag gällande näringslivets klimatomställning. Därför känns det extra angeläget att på detta sätt fånga in några viktiga förslag som undanröjer hinder för färdplanernas genomförande.

Fossilfritt Sverige vill betona att de största hindren idag är väl kända utifrån analyserna i de 22 färdplanerna som branscherna tagit fram och är överlämnade till regeringen och det handlar om kompetensbrist, att få el i rätt tid och på rätt plats och att tiden för olika tillståndsprocesser måste halveras för att nämna några stora och generella hinder för de flesta branscher. Dessa utmaningar måste ges högsta prioritet. Det ligger redan flera bra förslag från olika statliga utredningar som bidrar till att röja hindren som nämns ovan och dessa bör genomföras omgående. Att så många av förslagen i underlagsrapporterna just är förslag på ytterligare utredningar är mycket oroväckande, när andra länder nu börjar satsa på grön industrialisering har vi inte råd att vänta fyra år på nya utredningar utan nu krävs framför allt konkreta förslag på regelförändringar och styrmedel. Och enligt Fossilfritt Sveriges bedömning är förslagen i underlagsrapporterna otillräckliga för att undanröja de generella hinder som idag försenar omställningen till ett fossilfritt och konkurrenskraftigare näringsliv.

### **Uppmaning till inriktning för regeringens klimathandlingsplan:**

I arbetet med att genomföra färdplanerna har tre övergripande utmaningar framträtt. Om inte dessa tre hanteras på ett mycket skyndsamt och genomgripande sätt i den kommande klimathandlingsplanen kommer inte omställningen att vara möjlig vilket också leder till försämrad konkurrenskraft och lägre sysselsättning.

Det handlar om tillståndsprocesser, elektrifiering och kompetensförsörjningen.

Tillståndsprocesserna måste som minst bli hälften så långa och mer förutsägbara. De förslag som presenteras i klimaträtsutredningen och miljöprövningsutredningen är ett bra första steg men inte tillräckligt. Mer måste göras.

Elektrifieringen måste accelereras ännu mer. Tiden för att ge tillstånd till nya elledningar måste minst halveras, en ny politik för att stimulera energieffektiva åtgärder införs och en energiuppgörelse genomförs som skapar goda förutsättningar för att investeringar i ny elproduktion ökar snabbt vilket förutsätter att hinder röjs undan på ett teknikneutralt sätt.

Kompetensförsörjningen riskerar att bli en flaskhals som sätter stopp för omställningen och utbyggnaden av grön industri. Fler som kan jobba i branscher i omställning behövs på alla utbildningsnivåer och Sverige har inte råd att halka efter i kampen om internationell kompetens.

Sverige har unikt goda förutsättningar att bli ett av världens första fossilfria länder vilket gör att den fossilfria teknik som testas och utvecklas här snabbt kan spridas och säljas till andra länder. Höga ambitioner innebär att det är lättare att i hård konkurrens få experter och forskare från hela världen att vara verksamma i Sverige och det internationella kapitalet investerar gärna i ett land som säger sig vilja vara en permanent världsutställning för fossilfri teknik.

Klimatpolitiken har ändrat karaktär. Den nya svenska logiken är att konkurrenskraften i näringslivet ökar om vi ligger i framkant i att producera fossilfria lösningar. Utveckling av världens första fossilfria stål eller gigabatterifabriker är inte de billigaste klimatåtgärderna i ett kortsiktigt perspektiv men oerhört framgångsrik näringspolitik i en värld som alltmer efterfrågar fossilfria råvaror och produkter på en global marknad. En ambitiös klimat- och näringspolitik skapar förutsättningar så att företagen som nu är en del av den nya gröna industriella revolutionen är utgör en grundbult för ökad sysselsättning och tillväxt i hela landet. Det innebär att klimatpolitiken bör utformas med hänsyn till denna nya logik och inte bara utifrån billigast möjliga utsläppsminskningar i närtid i Sverige eller övriga världen. Den kommande klimathandlingsplanen är därför i lika hög grad en plan för ökad konkurrenskraft och sysselsättning som för minskade växthusgasutsläpp. Av det skälet är det alltså viktigt med blocköverskridan uppgörelser och stabila spelregler eftersom det i praktiken minskar risken för de som ska investera.

Här är Fossilfritt Sveriges prioriteringar av viktiga förslag att genomföra för att öka tempot i genomförandet av näringslivets 22 färdplaner för fossilfri konkurrenskraft.

## 1. Fossilfritt Sveriges remissvar till underlagsrapporten för näringslivets omställning

### 1.1 Politik för genomförandet av branschernas färdplaner för fossilfri konkurrenskraft

För att genomföra näringslivets färdplaner för fossilfri konkurrenskraft finns stora prioriterade områden där det är särskilt viktigt med åtgärder. Utöver de förslag som läggs i underlagsrapporterna har Fossilfritt Sverige valt att lägga ett förslag per område. Efter det lämnas kommentarer på de viktigaste förslagen i rapporten. Det som redovisas här är Fossilfritt Sveriges samlade bedömning efter dialog med de 22 branscher som tagit fram färdplaner för fossilfri konkurrenskraft.

- **Tillståndsprocesser:** Flera av Miljöprövningsutredningens och Klimaträttsutredningens förslag bör genomföras omgående. Exempel på förslag som behöver genomföras direkt är:
  - Luftledning som norm vid överföring över 130 kV (KRU)
  - Ändringstillstånd som norm (MPU)
  - Bättre samråd genom länsstyrelser som nav (MPU)
  - Enklare avvisa ofullständig ansökan (MPU)
- **Elproduktion:** Energiöverenskommelse som bygger på teknikneutralitet så att goda förutsättningar ges att överleva politiska skiftningar under överskådlig tid. Röj undan hinder för alla produktionsslag, till exempel typgodkännande av små modulära kärnkraftsreaktorer och havsplanering för var vindkraftsparker till havs med fördel kan byggas. Målet ska vara att skapa förutsättningar för en årsproduktion på 300 TWh till 2045.
- **Kompetensförsörjning:** Arbetskraftsinvandring kommer att behövas för att expertkompetens ska kunna rekryteras. Förslagsvis behöver handläggning hos migrationsverket gå snabbare och medföljande måste också få goda villkor.
- **Vätgas:** Intäktsram och koncessionsplikt för vätgasledningar bör införas för vätgasnät på liknande sätt som för naturgasnät.
- **Cirkulär ekonomi:** Tydliggör vad som inte är avfall för att förbättra förutsättningarna för cirkulär bergmaterialförsörjning.
- **Energieffektivisering:** Inför ett auktionssystem för energieffektiviserande åtgärder. Genom att aktörer får lägga bud för att få stöd för att genomföra sina åtgärder garanteras god kostnadseffektivitet när den som lagt det lägsta priset vinner.
- **Offentlig upphandling:** Besluta om 100% klimatneutralt för all offentlig upphandling. Exempelvis bör Trafikverket från 2030 enbart upphandla klimatneutrala material och omgående ge bonusbelopp upp till 100 procent för åtagande som är bättre än skalkravet.
- **Finansiering:** Genomför åtgärder från utredningen ”Finansiering av näringslivets gröna omställning”, framför allt förslaget om att starta Almi Green Invest.
- **Biodrivmedel:** Inför skattebefrielse för alla varianter av inblandade volymer av biodrivmedel och behåll skattebefrielse för höginblandade biobränslen.
- **Biogas:** Besluta om ett planeringsmål om 10 TWh biogasproduktion till 2030.

## 1.2 Utvalda förslag från underlagsrapporten

Alla förslag kommer inte att kommenteras i remissvaret, utan endast förslag som är särskilt relevanta prioriteras här och kommenteras i efterföljande texter. Detta är Fossilfritt Sveriges samlade bedömning efter dialog med de 22 branscherna.

### Förslag som ej bör genomföras

Endast ett förslag var sådant att det avstyrks. Se motivering i nästa kapitel för mer detaljer.

- **Förslag 31:** Se över och justera de nationella klimatmålen för anknytning och bidragande till EU:s klimatpolitik

### Viktigaste förslagen

Nedan listas förslag som lyfts ut som särskilt viktiga. Se motivering i nästa kapitel för mer detaljer.

- **Förslag 4:** Utred villkoren och möjligheterna för kraftvärmeanläggningar att utnyttja full kapacitet året om
- **Förslag 27:** Inrätta europeiskt samarbete om CCfD
- **Förslag 34:** Verka för ambitiös EU-lagstiftning om kvotplikt för återvunnet material (för vissa plastproduktgrupper)
- **Förslag 36:** Nationell plattform för hållbar finansiering - en väg in
- **Förslag 38:** Genomför nationell pilot för CCfD
- **Förslag 41:** Tillsätt myndighetsledd hubb/beställarnätverk för upphandling av cement, betong och alternativ
- **Förslag 42:** Ställ krav vid offentlig upphandling för arbetsmaskiner

## 1.3 Motivering för de utvalda förslagen

**Förslag 4:** Utred villkoren och möjligheterna för kraftvärmeanläggningar att utnyttja full kapacitet året om

Det är mycket angeläget att frigöra mer el för att öka på takten i omställningen av industri- och transportsektorn. Ett sätt att öka takten är att införa ett stöd för hetvattenpannor och värmelager för att öka incitamenten för detta. Läget är dock kritiskt redan och att tillsätta en utredning riskerar att ta för lång tid. Förslaget bör snabbutredas, sjasättas snarast möjligt och justeras vid behov.

**Förslag 27:** Inrätta Europeiskt samarbete om CCfD

Carbon Contracts for Difference är ett verktyg med stor potential. Rätt utformat kan det ge långsiktighet och stabilitet för företag och deras investeringar med låg budgeteffekt för stater och kan leda till stora utsläppsminskningar.

### **Förslag 31: Se över och justera de nationella klimatmålen**

För att ge näringslivet långsiktiga spelregler och planerbarhet inför sina investeringar är det viktigt att befintliga klimatmål ligger fast. Att ha ambitiösa klimatmål är en grundförutsättning för att nå Parisavtalet och är viktigt för Sveriges trovärdighet som föregångsland och att justera dem ger minskad trovärdighet för mål som styrning på lång sikt.

### **Förslag 34: Verka för ambitiös EU-lagstiftning om kvotplikt för återvunnen råvara i plastprodukter**

Kvotplikt är inte önskvärt för alla material. Men en EU-gemensam kvotplikt för återvunnen råvara i plast är ett bra sätt att öka andelen bioplast och återvunnen plast och minska utsläppen från avfallsförbränningen. Att börja med ett nationellt program kan vara ett sätt att sätta tryck på EU och vara med och definiera systemet.

### **Förslag 36: Nationell plattform för hållbar finansiering**

Att skapa en väg in för att söka statlig medfinansiering kan sänka transaktionskostnader vilket tillgängliggör stöd för fler och mindre organisationer. Om fler kan söka stöden ökar kostnadseffektiviteten i de system som finns.

### **Förslag 38: Genomför nationell pilot för CCfD**

Att genomföra en eller flera nationella piloter för Carbon Contracts for Difference är ett bra sätt att stötta företag i deras omställning med långsiktig och riskminimerande styrning. Nationella piloter bör genomföras snarast för att bygga kunskap samtidigt som arbete pågår för att etablera system på EU nivå.

### **Förslag 41: Tillsätt en myndighetsledd hubb/beställarnätverk för upphandling av betong, cement och alternativ**

Offentlig upphandling kan spela en nyckelroll i att skicka tydliga signaler som går att investera på. Att skapa en kritisk massa av efterfrågan och marknader som kan ta något högre kostnader under en övergångsperiod är viktigt för att näringslivet i Sverige ska kunna ställa om och utvecklas så snabbt som möjligt. Beställarnätverket bör fokusera på slutprodukten, inte specifika ingredienser. Tanken med förslaget är god och det är välkommet att flera offentliga upphandlare ställer höga och samordnade klimatkrav på betong, men det är viktigt att förslaget inte leder till ökad spretighet och detaljstyrning.

### **Förslag 42: Ställ krav vid offentlig upphandling av arbetsmaskiner**

För att få ut utsläppsfria arbetsmaskiner på marknaden så snabbt som möjligt är det bra att signalera om att det finns en tryggad efterfrågan. Sverige har också en stark sektor som producerar arbetsmaskiner, offentlig upphandling blir därför också ett viktigt näringspolitiskt verktyg. Det är bra att förslaget bygger på ett successivt införande och att det betraktas som innovationsfrämjande. Fossilfria alternativ i form av biobränsle kommer fortsatt att vara viktiga för att minska utsläppen av växthusgaser från arbetsmaskiner.

## 2. Fossilfritt Sveriges remissvar till underlagsrapporten för transportsektorns omställning

### 2.1 Politik för genomförandet av branschernas färdplaner för fossilfri konkurrenskraft

För att genomföra transportsektorns klimatomställning finns stora prioriterade områden där det är särskilt viktigt med åtgärder. Utöver de förslag som läggs i underlagsrapporterna har Fossilfritt Sverige valt att lägga egna förslag för transportsektorns omställning. Efter det lämnas kommentarer på de viktigaste förslagen i rapporten. Det som redovisas här är Fossilfritt Sveriges samlade bedömning efter dialog med de 22 branscher som tagit fram färdplaner för fossilfri konkurrenskraft.

- Ansök om skattebefrielse för biodrivmedel som blandas in utöver reduktionsplikstens nivå.
- Låt B körkort också gälla för 4,25 tons lastbilar som är elektrifierade eller gasdrivna
- Uppmana Transportstyrelsen att verkställa uppdrag att tillåta längre fordon på 34,5 meter
- Ge kommunerna möjlighet att tillåta tysta lastbilstransporter på nätter, kvällar och morgnar. Ändra trafikförordningen så att kommuner har möjlighet att tillåta ellastbilar och andra tysta lastbilar att köra nattetid samtidigt som förbud mot lastbilar med förbränningsmotor förbjuds av bullerskäl.
- Omfördela 2 miljarder från laddinfrastruktur till klimatpremie för lastbilar och inkludera stöd till depåladdning i klimatpremien. Klimatpremien behöver även förlängas och budgeten utökas.
- Differentiera Eurovinjett avgiften så att ellastbilar får lika låg avgift som motsvarande lastbil i Tyskland
- Förändra praxis av samfällighetslagen så att en differentierad avgift, utifrån hur mycket el som nyttjas för laddning, kan tas ut vid samfällighetens parkeringsplatser
- Utöka stadsmiljöavtalet
- All offentlig upphandling av transporttjänster och fordon ska var fossilfria.
- Ge kommunerna tillåtelse att differentiera parkeringsavgifterna för miljöbilar.

### 2.2 Utvalda förslag från underlagsrapporten

Alla förslag kommer inte att kommenteras i remissvaret, utan endast förslag som är särskilt relevanta prioriteras här och kommenteras i efterföljande texter. Detta är Fossilfritt Sveriges samlade bedömning efter dialog med de 22 branscherna.

- Riktad kvot för avancerade biodrivmedel
- Utred möjligheter för statlig medfinansiering av steg 1 och steg 2-åtgärder
- Underlätta hemmaladdning - Utred tillträde till laddning
- Dela miljözon 3 i separata zoner för lastbilar och personbilar
- Upphandla fossilfria transporter för Gotlandstrafiken
- Upphandla hållbart flygbränsle för statens tjänsteresor med flyg

## 2.3 Motivering för de utvalda förslagen

### Riktad kvot för avancerade bränslen

Att få till tekniksprånget att kunna börja producera biodrivmedel från restprodukter från skogsavfall. En riktad kvot i reduktionsplikten kombinerat med investeringsstöd har tidigare beskrivits som en väg framåt av Energimyndigheten. Den riktade kvoten kan eventuellt läggas i flygets reduktionsplikt.

### Utred möjligheter för statlig medfinansiering av steg 1 och steg 2-åtgärder

Att undersöka hur samma nytta kan tillgodogöras med andra medel är ett viktigt steg i att nå ett transporteffektivt samhälle. Generellt gäller också att kostnadseffektiviteten blir högre när en större bredd av åtgärder finns att välja mellan, det gäller rimligtvis även statens satsningar på transporter.

### Underlätta hemmaladdning - Utred tillträde till laddning

Att få möjlighet att ladda hemma är mycket viktigt för att konsumenterna ska välja elbil. Att elbilar är inkopplade när de är parkerade möjliggör också större nyttor från till exempel V2G-lösningar i takt med att det blir vanligare. För att inte riskera att nå ett tak i andelen laddbara fordon som säljs är tillträde till laddning viktigt. En utredning bör vara mycket snabb och bygga på Energimyndighetens tidigare uppdrag.

### Dela in miljözon 3 i separata delar för personbilar och lastbilar

Att ge kommuner möjlighet att sätta den strängaste miljözonen bara för lastbilar gör det troligare att det går att tillämpa i större utsträckning. Miljözoner för lastbilar är ett bra instrument då det blir konkurrensneutralt mellan aktörer som kör i miljözonen och de kostnader som investeringen i elfordon kan innebära sprids över alla slutkunder och ger ett mycket litet totalt kostnadspåslag. Det ger även flera sidonyttor i form av luftkvalitet och lägre buller. Att stänga ute personbilar bedöms vara svårare politiskt och därför är en uppdelning välkommen.

### Upphandla fossilfria transporter för Gotlandstrafiken

Gotlandstrafiken bör bli fossilfri så snart som möjligt. Genom att ställa ambitiösa krav i upphandlingen kan marknader för till exempel fossilfria bränslen eller fossilfri vätgas skapas. Lärdomar kan också spridas till övriga sjöfarten kring omställning av färjetrafik. Fokus bör inte vara på energieffektivitet utan fossilfrihet.

### Upphandla hållbart flygbränsle för statens tjänsteresor med flyg

Att upphandla hållbart flygbränsle är ett viktigt marknadsskapande verktyg för staten. För producenterna ska våga investera krävs tidiga marknader för biojet. Biobränslen kommer att vara en viktig lösning inom flyget och kommer sannolikt bli en stor global marknad. Om Sverige ser till att ta täten ökar vi sannolikheten att det blir en stor framtida exportvara. Det är viktigt att statens upphandlade flygbränsle blir additionellt med reduktionspliktens nivåer.



Att kostnaden per reducerat ton CO2 blir relativt högt betyder inte att åtgärden är oviktig då åtgärden snarare är att betrakta som en språngbräda eller ett innovationsverktyg.

### 3. Fossilfritt Sveriges remissvar till underlagsrapporten för lokal och regional klimatomställning

Fossilfritt Sverige har med stort intresse tagit del av underlaget som berör kommunernas och regionernas klimatarbete.

Vi ser med glädje att Fossilfritt Sveriges arbete med näringslivet och färdplanerna för fossilfri konkurrenskraft har inspirerat att göra något liknande när det gäller kommuner. I det fallet togs färdplanerna fram av branscherna själva genom en bottom-up process med aktivt stöd från Fossilfritt Sverige men där äganderätten hela tiden låg kvar hos respektive bransch.

Fossilfritt Sverige hade tidigt en dialog med kommunala nätverk och då avböjde de idén om att utveckla färdplaner för kommuner eftersom så många initiativ på kommunal nivå redan var igång, som klimatkommunerna, Viable Cities och klimatkontraktet för att bara nämna några. Fossilfritt Sverige fick i stället uppmaningen att stödja kommunerna i deras upphandling för fossilfria varor och tjänster vilket var eftersatt, vilket vi startade upp genom de 6 ”Klimatledarna” som nu pågår inom ramen för Fossilfritt Sverige. Så var läget för några år sedan och behoven och situationen har givetvis förändrats. Utmaningen tycks nu vara att också skapa förutsättningar för ett proaktivt klimatarbete även för mindre och medelstora kommuner som inte aktivt bedriver ett strategiskt klimatarbete.

Som framgår nedan anser vi att en överenskommelse med kommuner som också gör en motprestation är en spännande idé som tydliggör ett åtagande från kommunens om de också får en resursförstärkning. Myndigheterna bör erbjuda tydlig statistik och data så det blir möjligt för kommunerna att följa upp sina klimatmål och handlingsprogram. Fossilfritt Sverige är inte övertygade om att nationell samordnare och en övergripande kommunal färdplan är det mest effektiva konceptet för kommuner utan det naturliga och effektivaste är sannolikt att en myndighet får vara det pådrivande navet för kommunernas klimatarbete.

#### 3.1 Utvecklade förslag

Förslag 1, 2 och 3 i underlagsrapporten av Länsstyrelsen i Uppsala län ramar in mycket viktiga områden och utmaningar. Vi delar bilden av att det finns möjlighet att snabba på klimatomställningen genom att hantera dessa utmaningar och menar att en förstärkning hos kommunerna också kommer att förbättra möjligheterna för svenska företag att ställa om. Det innebär i förlängningen stärkt konkurrenskraft och ökad motståndskraft mot bland annat höga energipriser.

Fossilfritt Sverige vill med nedanstående motförslag öppna upp för diskussion om alternativ utformning vilket kan stärka förslaget och minska riskerna för att skapa ett rörigt aktörslandskap.

Stödet för etablering av klimatomställningsfunktion kan i stället utformas som en överenskommelse mellan stat (förslagsvis genom lämplig myndighet) och kommuner. Det ger ökade möjligheter att kräva en motprestation av kommunerna och garanterar att det är

förankrat på högsta nivå. I överenskommelse kan till exempel ingå åtgärder, framtagande av klimatplan och åtaganden kring offentlig upphandling. Myndigheternas arbete bör samordnas i enlighet med förslag 2 och den myndighet som ansvarar för utbetalning till kommuner kan agera nav. Myndigheterna bör hantera den del av uppdraget till en nationell samordnare som rör gemensam form för data, utveckling av statistik och rapportering. I stället för färdplaner görs överenskommelser. Inspiration och hänsyn bör tas till Klimatkontrakt 2030 och arbetet inom Viable Cities. Förslaget skiljer sig bland annat genom tydligare statlig finansiering till kommunen för att stärka deras möjligheter till åtaganden.

Därutöver är stärkt offentlig upphandling en mycket viktig åtgärd för genomförande av de 22 färdplaner för fossilfri konkurrenskraft. Det ger företag i Sverige möjlighet att ställa om snabbt och tidigarelägga investeringar. Därför välkomnas särskilt förslag 6 och 8.

### 3.1.1 Förslag 6: Utökad stöd till upphandlingssamordning

Om stödet kan innebära att fler kommuner ställer skarpare och mer synkade klimatkrav i sin upphandling är det välkommet. Ju fler som ställer ambitiösa krav desto snabbare kan företagen ställa om. Om kraven samordnas bra blir det enklare för företag att tävla i fler kommuner vilket ökar konkurrensen och sänker transaktionskostnaden för företagen.

### 3.1.2 Förslag 8: Upphandlingsmyndigheten får medel och uppdrag för att

- a) ta fram och upprätthålla vägledningar för utformning av kommuners och regioners upphandlingsriktlinjer.
- b) ta fram fördjupade vägledningar, främst för kommuner och regioner inom områden av extra betydelse för minskad klimatpåverkan

Det är svårt att bedöma i vilken mån förslag a) redan utförs. Men förutsatt att rapportens analys är korrekt är det mycket bra att se på livscykelkostnader i ökad utsträckning. Det finns flera fall där det alternativ som snabbast driver mot fossilfrihet också sparar in kostnader över livscykeln, men kan vara dyrare vid inköpstillfället.

Att bygg- och anläggningsuppdrag samt transporttjänster får fördjupade vägledningar kring upphandling är välkommet, förutsatt att det är något som skulle få fler kommuner att välja fossilfria tjänster och produkter. Transport och byggsektorn är två sektorer som är särskilt beroende av att det offentliga går före men där i stället leverantörer ofta är frustrerade då kommuner inte ställer tillräckligt höga krav för att de som kommit långt i sitt miljöarbete ska kunna konkurrera.

För Fossilfritt Sverige, 2022-12-22

Svante Axelsson,  
Nationell samordnare Fossilfritt Sverige