

Miljödepartementet  
m.remissvar@regeringskansliet.se.  
Diarienummer M2022/01829

## Näringslivets klimatomställning Underlag inför klimatpolitisk handlingsplan 2023

### 2030-sekretariatets övergripande synpunkter

2030-sekretariatet bildades utifrån Sveriges klimatmål för år 2030 och läggs ner när det är uppfyllt. Det pekar på hur central den process som här behandlas är för oss. Det enskilt viktigaste är att *inte* nu se skapa ytterligare osäkerhet kring de nationella klimatmålen och det klimatpolitiska ramverket. Vi noterar med tillfredsställelse att den nyligen tillträdde regeringen står bakom de befintliga målen och instämmer till fullo i Naturvårdsverkets hårda kritik mot underlaget i denna del:

Tillväxtanalys har sent i processen lagt fram ett förslag om att göra en översyn av det klimatpolitiska ramverket och att se över och justera de nationella klimatmålen. Naturvårdsverket menar att förslaget ligger utanför Tillväxtanalys uppgift i det aktuella regeringsuppdraget, samt att resultatet av den tänkta översynen enligt Tillväxtanalys intentioner riskerar att gå tvärs emot den nuvarande inriktningen i det nationella klimatramverket, EU:s gemensamma klimatpolitik och Parisavtalet.

Energimyndighetens motivering till varför det vore synnerligen negativt är värt att återge i dess helhet:

Energimyndigheten ser en stor risk i att förslaget skulle skapa osäkerhet kring den övergripande riktningen och ambitionen i svensk klimatpolitik. En osäkerhet som i sin tur skulle riskera att inverka negativt på företags vilja att investera i omställningen. I den mån förslaget syftar till att leda fram till en sänkning av den övergripande ambitionen i svensk klimatpolitik riskerar det också att reducera lönsamheten i redan gjorda investeringar. Förslaget riskerar alltså att motverka själva syftet med det klimatpolitiska ramverket, nämligen att sätta stabila och långsiktiga ramar för klimatarbetet i Sverige.

Utöver detta har vi en lång rad synpunkter på de förslag som läggs i remissen, där vi fokuserar på transportsektorns klimatmål för 2030. Sammantaget önskar vi mer av övergripande spelregler, mindre av snävt avgränsade åtgärder och en större återhållsamhet när det gäller att föreslå nya utredningar. Vi vill också att förslag som läggs ska vara tydligt motiverade ur klimatskäl, så att Sverige i görligaste mån gör det som kostnadseffektivt ger oss en ledarposition i omställningen.

### Uppdragets sammanfattning

Uppdraget till Tillväxtanalys var att med stöd från bl.a. Naturvårdsverket och Energimyndigheten ta fram analyser och förslag till styrmedel och andra åtgärder som bidrar till näringsli-

vets klimatomställning i linje med de svenska klimatmålen. Förslagen ska kunna införas under perioden 2023–2026 och ska bidra till att klimatmålen nås på ett långsiktigt hållbart och kostnadseffektivt sätt. Uppdraget berörde främst de territoriella utsläppen eftersom nationella klimatmål som omfattar konsumtion och den så kallade markanvändnings- eller LULUCF1 -sektorn inte fanns beslutade. Uppdraget relaterar till den klimatpolitiska handlingsplan regeringen ska lämna under 2023, med en beskrivning av följande områden:

1. Sveriges åtaganden inom EU och internationellt
2. historiska utsläppsdata som avser växthusgaser fram till den senaste rapporterade utsläppsinventeringen
3. prognosticerade utsläppsminskningar
4. utfallet av vidtagna åtgärder för utsläppsminskningar
5. planerade åtgärder för utsläppsminskningar med en ungefärlig uppgift om när dessa åtgärder kan börja gälla
6. i vilken grad beslutade och planerade utsläppsminskande åtgärder kan förväntas bidra till att de nationella och globala klimatmålen kan nås
7. i vilken utsträckning beslutade och planerade åtgärder inom olika utgiftsområden påverkar möjligheterna att nå de nationella och globala klimatmålen
8. vilka ytterligare åtgärder eller beslut som kan behövas för att nå de nationella och globala klimatmålen

Sammantaget presenterar rapporten 47 förslag och rekommendationer med beskrivningar och tillhörande analyser, rangordnade utifrån

- förslag som anses vara väl utredda eller väl motiverade och som har stora möjligheter att kunna genomföras
- rekommendationer som inte anses vara tillräckligt utredda förslag eller saknar konkretion
- förslag för fortsatt utveckling, det vill säga förslag som anses ha potential men som inte är tillräckligt utredda eftersom de saknar såväl konsekvensanalys som konkretion.

## Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket, och som är grunden för denna remissvända. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har cirka 80 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se [www.2030sekretariatet.se](http://www.2030sekretariatet.se)

I detta remissvar fokuserar vi enbart på 2030-målet för transportsektorn och kommenterar alltså inte förslag inom andra politikområden. Vi responderar här på förslagen från utredningen, och hänvisar till vår handlingsplan "Gör Inte Om, Gör Rätt!" för vidare perspektiv på

frågorna, samt våra remissvar och synpunkter på bl.a. Klimatråtsutredningen (SOU 2022:21), Elektrifieringsstrategin, Miljömålsberedningens förslag för minskad klimatpåverkan från konsumtion Sveriges globala klimatavtryck (SOU 2022:15) och Utfasningsutredningen (SOU 2021:48). Även EUs Gröna Giv och Fit for 55, och våra synpunkter på dessa, är viktiga styrdokument också för den lokala och regionala verksamheten.

## Förslagets övergripande inriktning

Våra huvudsakliga synpunkter är:

- **Näringslivet är centralt för att nå klimatmålen – men stora delar ligger utanför näringslivets påverkan.** Den nyttillträdda regeringen sätter stor lit till näringslivets kraft när det gäller att nå klimatmålen, men bör förstå att Sveriges övergripande klimatmål för 2030 och 2045 är utanför den handlande sektorn. Det innebär att stora delar av de utsläppsminskningar som sker i t.ex. tung industri inte för oss närmare dessa utsläppsmål.
- **Näringslivet verkar i en kontext.** Det är olyckligt att kommuners och regioners roll behandlats helt separat (se särskilt remissvar), eftersom det kommunala planmonopolet, ansvaret för kollektivtrafiken, ägandet av lokala energibolag, ansvarar för avfallshanteringen, ägande av stora fastighetsbestånd, egenskap av stor (ofta störst) arbetsgivare lokalt med mera gör att kommunens roll gentemot företagen behöver utvecklas i symbios. Det gäller också kommunen och länsstyrelserna som tillsynsmyndighet, där en helt annan relation än den tidigare kan behövas för en påskyndad omställning.
- **Befintliga nationella stöd bör byggas vidare på.** Företag är för sin omställning är beroende av finansieringskällor som Klimatklivet och Industriklivet liksom nationella styrmedel som reduktionsplikten, bonus-malus, klimatpremie för tunga fordon, med mera. Om dessa i grunden ändras eller tas bort, försvåras allvarligt förutsättningarna för näringslivets bidrag till 2030-målet. Utredningen räknar med att dessa styrmedel i princip finns kvar mandatperioden 2022-2026, men mycket tyder på att så inte blir fallet och då måste detta kompenseras genom ökade insatser för näringslivets omställning.
- **Mängder av småstöd bör undvikas.** Utredningen föreslår en mängd specialdestinerade, mycket snävt avgränsade stöd. Vi föredrar teknikneutralitet och att man undviker den betydande administration och tidsförlust det innebär att inrätta en rad nya funktioner och stöd.
- **Föregångare bör gynnas.** Att vara först ut med nya lösningar är ofta att ta större risker, betala högre kostnader och behöva lägga tid på att förklara produkter eller processer för en oförstående omvärld. Om man dessutom får svårare att t.ex. vinna offentliga upphandlingar, bidrar det förstas till att fler tvekar att ta steget. Därför behöver det generellt bli enklare att gynna "first movers", och förslag bör ha denna inriktning.

- **De flesta företag är små.** Mindre företag har svårt att söka t.ex. Industrikivet, redan Klimatkivet kan vara en uppförsbacke och EU-stöd är otänkbart. Vi ser fram emot finansieringskällor som utformas utifrån mindre företags behov och kapacitet.
- **Sverige är medlem av EU.** Utredningen konstaterar att en stor del av näringslivets omställning påverkas av EU-regler, räknar upp några processer men gör ingen ansats att bedöma dem. Det gör att underlaget för klimatplanen blir onödigt svagt; åtminstone kända processer som taxonomin, FitFor55 och RePower bör arbetas in i den samlade bedömningen av vad som krävs för att nå de svenska klimatmålen.

Nedan våra synpunkter per förslag, enbart de som rör transportsektorn, i ungefärlig ordning från mer generellt och övergripande till specifikt:

- **Långsiktighet:** Utredningen föreslår *”Gör statliga åtaganden långsiktigt bindande: Strukturera regelverk och styrmedel avsedda att stimulera investeringar i klimatomställningen i syfte att begränsa politiska risker.”* Vi delar denna ambition, men konstaterar också att varje regering och riksdag är självständig och inte formellt kan bindas av tidigare beslut. Vi föreslår att man mer arbetar med långsiktiga spelregler och färdplaner, kombinerat med expertdrivna kontrollstationer – såsom skedde med reduktionsplikten, men som den nyvalda regeringen likafullt ignorerade, vilket pekar på svårigheten i att säkerställa långsiktighet.
- **Stöd och delfinansiering:** Utredningen föreslår fortsatt stöd till det fordonsstrategiska forsknings- och innovationsprogrammet (FFI), utan att motivera det. Utan att bedöma just FFI, konstaterar vi att de marknadsnära stöden är centrala för näringslivets omställning. Det gäller särskilt Industrikivet och Klimatkivet, som bör omarbetas så att de i praktiken är relevanta och möjliga att söka också för mindre företag. Därtill bör befintliga stöd utformas som one-stop-shop för relaterade aktiviteter såsom elfordon och laddutrustning.
- **Arbetsgivare:** Utredningen ignorerar helt näringslivets roll som arbetsgivare. På transportområdet är det angeläget att arbetsgivare får gynna anställda med hållbara reselösningar (cykel, kollektivtrafikkort) utan att det beläggs med sociala avgifter eller förmånsbeskattas. Reseavdraget bör, som riksdagen beslutade juni 2022, bli ett färdslagsneutralt bidrag. Skatteverket bör om så inte sker, få i uppdrag att prioritera att avdrag för resor till och från jobbet görs korrekt, samt att förmånen av t.ex. p-plats och laddning på jobbet beskattas fullt ut.
- **Finansiering** föreslås hanteras genom att utarbeta en nationell plattform för hållbar finansiering –en väg in. På så vis ska bristande överblick av statliga initiativ, instrument, åtgärder och styrmedel hanteras och behov av koordinering av data, definitioner, metoder och standarder samt klimatkunskap mötas.
- **Upphandling:** Förslag om Carbon Contracts for Difference och omvända auktioner kan bidra för att få offentlig upphandling att i högre utsträckning premiera föregångare inom näringslivet, och den vägen något kompensera för att de ofta har svårt att

bli upphandlade. Den nationella strategi för upphandling som lanserades 2016, och som utredningen hänvisar till, behöver ses över i grunden.

- **Drivmedelsbeskattning:** Utredningen önskar att regeringen ska "Verka för en höjd minimiskatten inom energiskattedirektivet". Det instämmer vi i, men konstaterar att nuvarande regering har närmast motsatt inriktning, samt att miniminivån är av begränsad betydelse om man från EU:s sida tillåts underskrida den. Vi instämmer också i att nedsättningen av dieselskatten för jord-, skogs- och vattenbruket skyndsamt bör fasas ut och om nödvändigt ersättas med ett jordbruksavdrag som stimulerar och gynnar de som ställt om till fossilfritt. Två områden som helt saknas är skattebefrielsen för biodrivmedel, som utredningen helt felaktigt tror att tidigare regering ville avskaffa, och som är viktig att behålla, samt reduktionsplikten som inte bör sänkas enligt regeringens nu liggande förslag.
- **Cirkulär ekonomi:** "Utred målsättningarna om cirkulär ekonomi" och separat "Utred hur pågående ambitionshöjning i EU på området cirkulär ekonomi kan bidra till näringslivets klimatomställning" föreslås. Vi avvisar dessa utredningsförslag, hänvisar dem till pågående arbete i delegationen för cirkulär ekonomi. Vi önskar att densamma i högra grad utgår ifrån klimatnytta samt säkrad strategisk råvarutillgång i det cirkulära arbetet, samt att detta kopplas till t.ex. EU:s uttalade ambitioner att inte behöva köpa in nyckeldelar av omställningen till elektromobilitet från bl.a. Kina.
- **Arbetsmaskiner:** Arbetsmaskiner bör, utan att ändra lagen, ses som att de ingår i 2030-målet, och nollutsläpp bör ha arbetsmiljö, luftkvalitet och klimat som likvärdiga skäl. Klimatklivet-stödet för arbetsmaskiner bör behållas, med ett särskilt stöd för laddinfrastruktur till dessa fordon, istället för den utredning i frågan som föreslås. Upphandlingsmyndigheten bör få i uppdrag att bistå myndigheter att upphandla byggprojekt så att arbetsmaskiner med lägsta möjliga klimatpåverkan väljs. Istället för "att regeringen utser en myndighetsgrupp med uppdrag att ta fram ett nationellt handlingsprogram för laddinfrastruktur för arbetsmaskiner samt utforma ett förslag om öronmärkt stöd för densamma", uppdras åt Elektrifieringskommissionen att hantera denna fråga. Miljözoner för arbetsmaskiner bör inte utredas, utan det kan redan anses hanterat genom tidigare miljözonsutredning. Kommuner bör bemyndigas att använda dessa zoner också för arbetsmaskiner. Syftet bör inte anges primärt vara luftkvalitet, det bör stå kommuner fritt att göra detta också av klimatskäl.

## Avslutande kommentar

Vi tvingas avslutningsvis konstatera att Tillväxtanalys kanske inte var mogna uppdraget. De tycks i begränsad omfattning ha konsulterat och lärt sig av expertmyndigheter på området, de har knappt alls reflekterat av vad som görs i vår omvärld och de har inte tagit något intryck av vad som föreslås i och av näringslivsdrivna konstellationer som Fossilfritt Sverige, Hagainitiativet eller 2030-sekretariatet. De har vidare tydligt frångått sitt uppdrag genom att ifrågasätta själva klimatmålen och de förslag de lägger är så begränsade att de inte kan tros om att ha förstått uppdragets omfattning.

Att de nöjer sig med att konstatera att EU-processer är betydelsefulla, utan att alls gå igenom ens de mest välkända och centrala förslagen, gör hela dokumentet enögt.

Därtill har de rena faktafel, t.ex. att "Däremot har regeringen föreslagit att denna befrielse ska ersättas med utökad omfattning av reduktionsplikt för dessa biodrivmedel. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2023." – regeringen har tvärtom till EU ansökt om fortsatt skattebefrielse för biodrivmedlen. Detta sammantaget gör behovet stort av kompletterande förslag som förhoppningsvis kommer in dels i remissbehandlingen, dels i andra fora och kanaler.

För 2030-sekretariatet, den 28 november 2022

Mattias Goldmann