



**SVENSKT NÄRINGSLIV**

Miljödepartementet

[m.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:m.remissvar@regeringskansliet.se)

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

[sebastian.axelsson@regeringskansliet.se](mailto:sebastian.axelsson@regeringskansliet.se)

Vår referens/dnr:

2022-103

Er referens/dnr:

M2022/01364

2022-11-07

# Remissvar

## Rätt för klimatet, SOU 2022:21

Svenskt Näringsliv har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerade betänkande och vill anledning därav anföra följande.

### **Sammanfattning**

Svenskt Näringsliv avstyrker förslagen under avsnittet om Klimatfrämjande åtgärder i tillståndsreglerna.

Däremot tillstyrker Svenskt Näringsliv i huvudsak förslagen i avsnittet om att underlätta elnätsutbyggnaden. Svenskt Näringsliv anser vidare att det är av yttersta vikt att förslagen genomförs skyndsamt.

Slutligen avstyrker Svenskt Näringsliv förslagen under avsnittet om ett transporteffektivt samhälle.

### **Klimatfrämjande åtgärder i tillståndsreglerna**

Svenskt Näringsliv erinrar om sitt yttrande över Klimatråtsutredningens delbetänkande, En klimatanpassad miljöbalk för samtiden och framtiden (SOU 2021:21), som avstyrktes i sin helhet. Skälet för avstyrkandet var att förslagen skulle motverka sitt eget syfte. Det kan dessvärre konstateras att utredningen även denna gång, med undantag för förslagen om elnät, inte skulle nå sina mål att främja klimatomställningen om förslagen genomfördes utan sannolikt försvåra den.

### En ny avvägningsregel i 2 kap. miljöbalken

Svenskt Näringsliv delar utredningens uppfattning att det inte finns något större utrymme för att i miljöbalken införa en regel om att ge klimatet större tyngd än andra intressen och att en sådan regel därför inte bör införas. En reglerad fördel för klimatet skulle sannolikt också medföra en ökad komplexitet och ytterligare problem i tillståndsprövningarna, vilket skulle förlänga handläggningstiderna.

Däremot skulle en regel som gör det möjligt att väga olika miljöintressen mot varandra i ett specifikt fall kunna bidra till den hållbara utvecklingen. Det bör bli föremål för vidare utredning för att reformera miljöbalken.

### En klimatanpassad platsvalsregel

Svenskt Näringsliv avstyrker förslaget till platsvalsregel.

En klimatanpassad platsvalsregel kan möjligen ha en positiv effekt för vissa typer av projekt, exempelvis vindkraft men kan bli problematisk i förhållande till andra skyddsvärda intressen, som fågelskydd. Vidare löser det inte problemet med att verksamheter som kan bidra till reduktionen av växthusgasutsläpp är beroende av verksamheter som inte direkt bidrar på samma sätt, men som ändå är nödvändiga för omställningen. Dessa verksamheter skulle genom en dylik regel nedprioriteras och därmed i förlängningen försvåra och försena omställningen.

Förslaget med en platsvalsregel belyser, på samma sätt som en regel om företräde för klimatpositiva satsningar, det inneboende problemet med miljöbalken. I stället för att lösa systemproblemen försöker man hitta särlösningar som gör tillståndprocesserna ytterligare mer komplexa och sannolikt endast leder till nya problem.

### **Underlätta utbyggnaden av elnät**

Svenskt Näringsliv anser att förslagen i huvudsak i denna del där är bra. Med hänsyn till den elektrifiering som ska ske av samhället är det också viktigt att förslagen genomförs skyndsamt. Även om det sannolikt kommer att krävas ytterligare förändringar i regelverken för att möta de kommande utmaningarna på området, får detta inte leda till att de föreslagna åtgärderna skjuts på framtiden.

## Elnät i planeringen

Svenskt Näringsliv delar utredningens uppfattning om att man behöver se över rollerna i energi- och klimatplaneringen samt hur planeringen kan samordnas på ett tydligare sätt än idag.

## Lämplighetsprövningens omfattning klargörs

Svenskt Näringsliv tillstyrker förslagen i denna del.

Förslaget om att klargöra omfattning av lämplighetsprövningen enligt ellagen är positivt. Energimarknadsinspektionen (Ei) har på senare år börjat lägga allt större vikt vid lämplighetsprövningen, vilket lett till längre prövningstider, med negativa konsekvenser för elnätskollektivets intressen och samhällsekonomin.

Lämplighetsprövningen har blivit mer omfattande än vad som är motiverat och elnätsföretagen har inte kunnat förutse vilka krav som ska gälla när ansökningarna lämnades in. Myndigheten agerande är en viktig förklaring till att handläggningstiderna har ökat. Det ter sig också märkligt att myndigheten inte i högre grad förlitar sig på elnätsföretagens bedömningar gällande behovet, utformningen och dimensioneringen av nya ledningar. Det är företagen som är experter på elnätsplanering och det finns inte några indikationer på att elnät har byggts i onödan. De negativa konsekvenserna som uppkommit genom de utdragna prövningarna är dock uppenbara.

Mot denna bakgrund är det positivt att det förtydligas i ellagen vad som ska prövas inom ramen för lämplighetsbedömningen. De kriterier som föreslås av utredningen förefaller vara väl avvägda. Det är också positivt att det tydliggörs att frågor om elsäkerhet ska behandlas enligt elsäkerhetslagen och att det klargörs att hushållningsbestämmelserna i 3-4 kap. miljöbalken enbart ska tillämpas vid ändrad markanvändning.

## Bedömningen av luftledning respektive markkabel vid linjekoncession

Svenskt Näringsliv tillstyrker utredningens förslag om att det ska anges i ellagen vilka hänsyn som ska tas vid val av teknik och att det i förordning tydliggörs att luftledning ska vara huvudregel för ledningar på de högre spänningsnivåerna (130 kV och uppåt).

Luftledningar på de högre spänningsnivåerna innebär generellt sett högre driftsäkerhet, färre tekniska problem och lägre kostnad än markkablar. Inte minst högre kostnader riskerar att göra exempelvis sol- och vindkraftsprojekt

olönsamma och att industrier av kostnadsskäl undviker att ersätta fossilbaserade processer med elektrifierade processer. En ökad andel markkabel i elnätet innebär även att elnätskundernas nätavgifter riskerar att höjas. Av denna anledning är det viktigt att markkabel på de högre spänningsnivåerna bara byggs när luftledning inte är ett realistiskt alternativ, såsom i städer och i vatten, och att det klargörs att luftledning är huvudregeln när det gäller växelströmsledningar.

Ett klargörande att luftledning är huvudregel kan även spara resurser och leda till kortare ledtider eftersom man inte behöver utreda mindre lämpliga markkabelalternativ och Ei ges tydligare riktlinjer för sin prövning av teknikvalet.

#### Undantag från vissa förbud

Svenskt Näringsliv tillstyrker utredningens förslag att byggnation och underhåll av starkströmsledningar som omfattas av linjekoncession undantas från strandskyddsbestämmelserna och generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § första stycket 1 p. miljöbalken.

#### Behovet av ökad vägledning

Svenskt Näringsliv avstyrker förslaget om att länsstyrelserna ges i uppdrag att ta fram en vägledning om samråd. Det är svårt att se nyttan med att det tas fram specifika rutiner gällande samråd för elledningar som kräver linjekoncession.

### **Ett transporteffektivt samhälle**

Svenskt Näringsliv avstyrker klimaträttsutredningens förslag om ett transporteffektivt samhälle. Betänkandet (sid 569) redovisar inte någon kvantifierad utsläppsminskning men däremot riskerar ett genomförande av förslagen att negativt påverka mobiliteten.

Transporter är en förutsättning för näringslivets olika sektorer och för möjligheten att bedriva företag. En modern och väl fungerande infrastruktur och effektiva transporter till konkurrenskraftiga priser är en bidragande orsak till företagets tillväxtpotentialer och fortsatta investeringsvilja i Sverige.

Transportförsörjning med alla fyra trafikslag är även en förutsättning för svensk export som genererar stor global klimatnytta, vilket Svenskt Näringsliv

visat i sin rapport "Klimatnyttan av svensk export". Trafik ger dock upphov till negativa externa effekter som behöver prissättas och minskas. Effektiva transportlösningar till exempel genom elektrifiering, intermodala transporter eller minskad energianvändning inom transportsektorn är eftersträvansvärt. Det är emellertid inte sådana förslag som betänkandet primärt redovisar.

Transportsystemet ska betraktas som en helhet där transportköparen ytterst väljer transportlösning på marknaden efter en sammanvägd bedömning av till exempel avstånd, tillgång, miljöpåverkan och tidsåtgång. Transportköpare har genom prissättning incitament att välja transporteffektiva lösningar.

Svenskt Näringsliv är kritiskt mot klimaträtsutredningens tillvägagångsätt att brett utreda och föreslå långtgående förändringar av transportsystemets framtida utformning utan att inkludera skatter (i enlighet med kommittédirektivet). Omställningen av transportsektorn styrs framför allt genom prissättning av trafikens negativa externa effekter, till exempel olika miljöföroreningar och koldioxidutsläpp, som internaliseras genom skatter och andra ekonomiska styrmedel.

För att stödja en kostnadseffektiv klimatomställning som värnar svensk konkurrenskraft anser Svenskt Näringsliv att regeringen bör intensifiera arbetet med EU:s klimatpaket Fit for 55 för att få på plats EU-gemensamma mål och styrmedel.

Svenskt Näringsliv delar inte betänkandets resonemang nedan (sid 559) om att ökat trafikarbete med bil- och lastbilstrafik samt flygresande alltid är negativt, så länge trafiken möter en efterfrågan och trafiken står för sina samhällsekonomiska kostnader:

"Transportplaneringen kan inte längre baseras på en prognos som bygger på historiska samband och som leder till en ohållbar ökning av bil- och lastbilstrafik samt flygresande."

Dimensionering av transportsystemet och dess kapacitet handlar om behov och har ett nära samband med befolkningstillväxt och ekonomisk utveckling. Sveriges befolkning ökar, enligt SCB beräknas folkmängden passera 11 miljoner år 2032 och år 2070 kommer vi att vara nästan 13 miljoner. Även godstransporterna förmodas öka och även spridas i olika delar av landet där investeringar görs i närtid.

Svenskt Näringsliv anser därför att betänkandets huvudsakliga målsättning (sid 555) att trafikarbetet ska minska över tid oaktat Sveriges utveckling är orealistiskt:

”Utredningens förslag innebär att den nationella planen och länsplanerna ska bidra till att trafikarbetet för vart och ett och av de energiintensiva och resursintensiva fordonsslagen personbil, lastbil och inrikes flyg följer en minskande trend över tid.”

Sverige är EU:s näst mest glest befolkade land och i många delar av landet är vägtrafik den enda transportförsörjningen. Inrikes flyg är likaså avgörande för tillgängligheten i delar av landet. Utsläpp från inrikes flyg har minskat kraftigt sedan 1990 och ser enligt Transportstyrelsens prognos ut att fortsatt följa en minskande trend.

Svenskt Näringsliv anser att betänkandet brister i avgränsningen av begreppet transporteffektivitet. Betänkandet konstaterar inledningsvis förtjänstfullt att en entydig definition saknas, för att därefter välja en smal avgränsning. Definitionen betänkandet sedan använder (sid 360-361) saknar koppling till klimatutsläpp och innehåller endast en mätbar parameter – trafikarbete med personbil, lastbil och flyg.

Svenskt Näringsliv ställer sig vidare kritiskt mot flera av slutsatserna i betänkandet om att till exempel kraftigt utvidga Stadsmiljöavtalen utan att först utvärdera implementeringen. Likaså riskerar betänkandets förslag om att introducera transportvillkor i Miljöbalken (1998:808) att försvåra och fördröja tillstånd för till exempel flygplatser och hamnar som saknar rådighet över transporter till och från anläggningarna. En sådan utveckling skulle påverka näringslivet negativt.

Vidare anser Svenskt Näringsliv att det är välkommet att vidta åtgärder för en förbättrad kollektivtrafik, inte minst för arbetspendling samt för kapacitetsutnyttjandet av befintlig infrastruktur. Men det är framför allt en fråga för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som har rådighet över åtgärder inom området.

Slutligen avstyrker Svenskt Näringsliv även föreslagna ändringar i Plan- och bygglagen (2010:900) samt en utökad roll för Länsstyrelsen i den fysiska planeringen. Svenskt Näringsliv anser inte att förslagen medför effektivare planering av till exempel bostäder eller industrier. Tvärtom kan det öka komplexiteten och handläggningstiderna utan att för den skull leda till mer hållbara transporter.

Svenskt Näringsliv

Karin Johansson

Nicklas Skår

Nils Paul