

Miljödepartementet

Vår referens/dnr:

2021-109

Er referens/dnr:

M2021/01183

2021-09-06

Remissvar

Utfasningsutredningen (SOU 2021:48)

Föreningen Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerade utredning och vill framföra följande synpunkter.

Sammanfattning

- Svenskt Näringsliv förespråkar att utfasningen av fossila drivmedel harmoniseras med Sveriges övergripande klimatmål om netto-noll 2045
- Svenskt Näringsliv uppmärksammar att en väl fungerande elförsörjning är en förutsättning för att uppfylla målet om fossilfrihet
- Svenskt Näringsliv saknar en adekvat konsekvensanalys av effekterna av att fasa ut de fossila drivmedlen

Svenskt Näringsliv står bakom såväl de svenska klimatmålen som målet om att EU ska nå netto-noll senast 2050. För 55 år är en avgörande beståndsdel i resan mot ett EU utan växthusgasutsläpp och Svensk Näringsliv ser stora möjligheter för de svenska företagen i omställningen. Samtidigt är det viktigt att slå vakt om grundläggande principer om kostnadseffektivitet och konkurrenskraft. Företagen måste vara lönsamma om de ska klara av att genomföra de investeringar som krävs för att ställa om det svenska samhället. Endast genom att sänka de svenska utsläppen samtidigt som vi låter företag och näringsliv växa kan vi inspirera andra länder att följa i våra fotspår. Svenska företag bidrar redan idag med en betydande klimatnytta genom att tränga undan smutsigare produktion utomlands. Redan 2018 minskade svensk export de globala utsläppen med 26 miljoner ton vilket motsvarar hälften av Sveriges samlade utsläpp.

EU harmonisering

Svenskt Näringsliv uppskattar hur utredningen ansträngt sig för att anta ett globalt perspektiv istället för ett nationellt (se tex s.61). Det är i linje med Svenskt Näringsliv synsätt på klimatfrågan, där en koldioxideffektiv och reglerad svensk produktion är att fördrä ut ett klimatperspektiv.

I detta perspektiv är det av vikt att den svenska strategin harmoniserar med EU regler och

"Fit for 55" förslaget. Sverige är en liten marknad i Europas utkant och värdet av särlösningar för den svenska marknaden är begränsad.

EU-kommissionen har inom ramen för Fit for 55 föreslagit att endast nollutsläppsbilar ska få säljas från och med 2035. Sverige bör undvika att införa särlagstiftning på området utan istället bejaka de förslag som EU-kommissionen har lagt fram.

Harmonisering med övrig nationell klimatpolitik

Sverige har i bred enighet antagit ett ambitiöst mål om att Sverige ska nå netto-noll år 2045, vi bör bejaka detta mål och i syfte att säkerställa att måluppfyllnaden sker på ett effektivt sätt harmonisera utfasningen av fossila drivmedel med det befintliga klimatmålet till 2045.

Energiförsörjningen är en förutsättning

Svenskt Näringsliv ser, i likhet med utredningen, också elektrifieringen av transportsektorn och hela samhället som en viktig pusselbit för att uppnå såväl de av riksdagen beslutade klimatmålen som de europeiska. Det finns dock vissa hinder för utvecklingen. Utredningen uppmärksammar (s.327) att tillgången på el och kapacitetsbegränsningar i elnätet är stora utmaningar. Svenskt Näringsliv ser energiförsörjningen, inte bara för transportsektorn, utan för hela näringslivet som den stora frågan framgent. Att säkerställa att det svenska elsystemet kan leverera fossilfri el där den behövs när den behövs till konkurrenskraftiga priser kommer vara avgörande för att möjliggöra omställningen.

Avsaknad konsekvensbeskrivning

Utredningen är tydlig med att utfasningen kommer ge högre drivmedelspriser (s.227). Det följer naturligt av styrmedel för att uppnå målet. Ett uppfyllande av det eftersträvarsvärda målet kommer dock med konsekvenser. Nationellt högre transportkostnader drabbar den svenska konkurrenskraften. Utredningen lyfter detta problem i flera avsnitt men utan att konsekvensbereda dess omfattning. I avsaknad av en sådan analys är det svårt att utforma styrmedlen på ett kostnadseffektivt sätt. En utgångspunkt för utredningen är kostnadseffektivitet (s.29).

Utredningen redogör för, dock utan att kvantifiera, problemen med högre nationella transportkostnader för svensk industri som är globalt konkurrensutsatt (s.697). Dessa företag kan inte lägga över kostnadsökningen i priset till kund, då de är pristagare.

Därutöver finns ytterligare en mekanism som påverkar även den svenska tillväxten negativt. Godstransporter bör betraktas som en insatsvara. Högre kostnader för samma insatsvara medför att förädlingsvärdet och tillika BNP-utvecklingen sjunker.

Dessa två negativa konsekvenser kan vara motiverade för att uppnå det svenska klimatmålet, men den avvägningen kan inte göras utan att uppskattning effekterna.

Transporteffektivitet uppnås med infrastrukturinvesteringar

Näringslivets transporter görs inte i onödan. Höga svenska transportkostnader gentemot andra länder har medfört en hög medvetenhet om höga fyllnadsgrader för last och smarta logistikupplägg. Ytterligare nationella transportkostnader kommer på marginalen inte vara drivande, utan incitamentet för effektiva transporter finns redan.

Istället bör politiken inrikta sig på att möjliggöra för näringslivets transporter. Det handlar primärt om att påskynda för tyngre och längre lastbilar genom utbyggnaden av BK4-vägnätet

men även fysiska åtgärder som underlättar ökad intermodalitet mellan trafikslag. Infrastrukturen som möjliggörare för effektivare transporter är ett perspektiv som saknas gällande det transporteffektiva samhället (kap.9).

Biodrivmedel behövs även i framtiden

Utredningen klargör på ett uppmärksamt sätt att tunga transporter (s.511) och arbetsmaskiner (s.538) inte har samma förutsättningar att elektrifieras som personbilar. Konstaterandet medför att biodrivmedel fortsatt kommer vara ett viktigt inslag i att uppfylla målet.

Johan Britz
Näringspolitisk direktör

Jesper Gyberg
Ansvarig Klimatpolicies