

Motion till riksdagen 2020/21:2948

av **Helena Lindahl m.fl. (C)**

Den svenska basindustrin

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kartlägga och möta de hinder som finns i vägen för Sveriges basindustrier och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka förutsättningarna för basindustrins kompetensförsörjning och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en konkurrenskraftig infrastruktur för basindustrin och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att de myndigheter som hanterar tillståndsärenden för industrin har tillräckliga resurser i syfte att förkorta handläggningstiderna och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tillståndshantering och ett effektivare miljöarbete och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll avseende viktiga lokala och regionala industrispår och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att påskynda omklassningen av kommunalt vägnät i anslutning till terminaler från BK1 till BK4 i syfte att stärka industrins konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur ett generationsskifte med nya isbrytare bäst genomförs utifrån både näringslivet och myndigheterna och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas kapacitet och betydelse och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt bör analysera förutsättningarna för stöd till svensk basindustri sett mot bakgrund av EU:s nya industristrategi samt den gröna given och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en översyn av regleringsbrev för de myndigheter som hanterar tillståndsärenden, med större krav på helhetssyn och hållbarhetsbegreppet samtliga tre pelare, och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över delar av miljöbalken för att säkerställa att den är samtidsanpassad och återspeglar dagens tekniska möjligheter och utrymme för cirkulära samhällsstrukturer och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ha ett helt förnybart energisystem 2040 och vill se en integrerad strategi som inkluderar mellan- och långsiktig energilagring samt nätbalansering och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna, utveckla och stärka lönsamheten för vattenkraften och dess viktiga roll i ett helt förnybart energisystem, genom minskat regelkrångel, respekt för äganderätten och effektiva och proportionerliga miljöåtgärder med rimliga kostnader, och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta steget till export för små och medelstora företag och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sveriges välståndsutveckling har i mångt och mycket sin grund i växande basindustrier. Tillväxten i basindustrin innebar att den genomsnittliga svenska invånarens välståndsnivå tiofaldigades under de hundra år som följde efter 1870. Sedan dess har industrier som förädlar naturtillgångar varit en central del av landets näringsliv. Basindustrier (gruv- och mineralnäring, träindustri, pappersindustri, metallindustri, framställning av fabricerade metallprodukter samt framställning av glas, keramik och andra icke-metalliska mineralprodukter) skapar exportintäkter och arbetstillfällen runtom i landet, inte minst i de mindre tätbefolkade delarna av landet där behovet av arbetstillfällen är som störst.

Skogen och gruvorna

När det gäller svensk basindustri kan särskilt nämnas gruv- och skogsnäringen. Av svensk industris totala sysselsättning, export, omsättning och förädlingsvärde svarar

skogsindustrin för cirka 10 procent. 70 000 människor är direkt anställda i skogs-näringsen. När man räknar in alla underleverantörer är 120 000 människor sysselsatta i branschen. År 2019 investerade skogsindustrin för 13,4 miljarder kronor och stod därmed för 20 procent av svensk industris totala investeringar och det totala exportvärdet låg på 150 miljarder kronor där hälften är export av papper, 74 miljarder kronor. Gruvnäringsen är en bärande del av svensk export och står för cirka 20 000 direkta jobb i Sverige. Till detta kommer underleverantörer och andra indirekta effekter som enligt branschen uppgår till sammanlagt ytterligare 20 000 jobb.

Samtidigt har det under de senaste tio åren inte skett en enda ny gruvetablering utanför befintliga områden. I fall som Laver, Kallak och Pajala, liksom i det principiellt viktiga fallet Norra Kärr, ser vi hur statliga myndigheter försvårar etablering av ny gruvverksamhet. Därtill kommer redan krångliga tillståndsprocesser som skapar oförutsägbarhet och stora risker för den som vill etablera en gruvverksamhet. Detta är inte acceptabelt utan något som regeringen och dess myndigheter måste bejaka och främja om vi ska ha en fortsatt stark gruvindustri i Sverige.

Svårt med nya produktionsanläggningar

Svensk basindustri är effektiv och ligger i framkant när det gäller till exempel hållbarhet. Miljöarbetet i bolagen sker på ett strukturerat och långsiktigt vis. Tyvärr hämmas dock basindustrierna i sin ambition att växa. Industrierna möter svårigheter när det kommer till att rekrytera personer med nödvändig kompetens, eftersom för få utbildas med efterfrågade tekniska färdigheter. Samtidigt gör processen med miljö-tillstånd och byggtillstånd att det är dyrt och tidskrävande att starta nya produktionsanläggningar. För att bryta den negativa trenden med långa handläggningstider och tillståndsprocesser samt för att säkerställa rättssäkerheten bör regeringen aktualisera förslagen i Miljömyndighetsutredningens betänkande Vägar till ett effektivare miljöarbete (SOU 2015:43) och genomföra en översyn av regleringsbrevet för de myndigheter som hanterar tillståndsärenden med större krav på helhetssyn och hållbarhetsbegreppets samtliga tre pelare.

Politiken ska bidra till utvecklingen av små och medelstora företag, större företag, tjänsteföretag och industriföretag. Det finns ingen motsättning mellan industri- och tjänsteproduktion. I debatten har enskilda siffror ibland framställts som att de visar på en avindustrialisering av Sverige. Det är en felaktig föreställning. Industrin spelar en särskilt viktig roll för välbefinningsutvecklingen, då det är i denna sektor som exportvärdet skapas. En betydande del av tjänsteexporten är industrinära tjänster, till exempel underhåll av avancerade maskiner som exporterats. Den svenska tillverkningsindustrin svarar för 20 procent av näringslivets förädlingsvärde, varav basindustrin står för 20 procent. Inom industrin har basindustrin en av de högsta exportandelarna bland industrins samtliga branscher, drygt 90 procent. Nationalräkenskaperna leder ofta tanken fel när den konstgjort delar upp ekonomin. I en modern ekonomi är tjänstesektorn integrerad i industrin och industrin i tjänstesektorn.

Kompetensförsörjning

En avgörande faktor för att kunna driva och expandera företag är att det finns möjlighet att anställa kompetent personal. Dagens moderna värld ställer höga och skiftande krav på medarbetarna. Allt fler företagare upplever problem med att hitta kompetent arbetskraft, oavsett konjunkturläge eller bransch. Vi ser en paradox – arbetslösheten bland i synnerhet grupper som står långt från arbetsmarknaden stiger, samtidigt som företag skriker efter ny personal. Att beskriva fenomenet som enbart en matchningsproblematik är inte längre tillräckligt. Bristen på kompetent arbetskraft med relevant utbildning är ett strukturellt problem. I förlängningen hotar kompetensbristen att skada den internationella konkurrenskraften hos näringslivet.

En grundläggande utveckling är att utbildningssystemet har växt ifrån näringslivets behov. Den otillräckliga kopplingen mellan arbetsmarknad och utbildning behöver åtgärdas med politiska reformer som återigen belönar praktisk kunskap, stärker samverkan mellan näringsliv och utbildning, och skapar incitament för att utbilda sig till yrken som efterfrågas.

Infrastruktur

Pålitliga och miljövänliga transporter blir allt viktigare i en globaliserad värld. Sverige är ett av EU:s mest glest befolkade länder. Avstånden får inte verka hämmande för konkurrenskraften. Företag måste snabbare kunna få leveranser och skicka ut sina produkter. Samtidigt blir kraven på fungerande transporter för pendling allt högre i takt med att arbetsgivarna efterfrågar mer specifika kompetenser och arbetstagarna skaffar sig mer specialiserade utbildningar. Industrin behöver även andra typer av infrastruktur än transportinfrastruktur, till exempel energi, fastigheter och IT. Det är därmed viktigt att dessa system utvecklas gemensamt och ses som en helhet.

Industrin är beroende av att infrastrukturen fungerar inte bara inom Sverige men också av en välfungerande infrastruktur för att föra ut varor från Sverige och reservdelar in. Det är viktigt att kapaciteten utökas på redan hårt belastade stråk. För att säkra svensk industriexport samt import av komponenter till industrin måste infrastrukturen förbättras.

Rusta upp industrispåren

Trafikverket har pekat ut ett stort antal järnvägar där hastigheten måste sänkas för att banorna är i så dåligt skick. Det är ett av många exempel på hur det regionala och lokala järnvägsnätet prioriterats ned, trots att flera av banorna är industrispår och mycket viktiga för näringslivet och dess godstransporter. Centerpartiet vill därför öronmärka en del av järnvägsunderhållet till att rusta upp lokala banor på den svenska landsbygden med viktig godstransportfunktion, som har stor betydelse för basindustrin och därmed jobb och tillväxt. Dessa hamnar långt ned på Trafikverkets prioriteringar där stambanorna som regel alltid ligger först.

Centerpartiet värnar utbyggnaden av Inlandsbanan, som med rätt investeringar kan bli ännu viktigare för godstransporter och dessutom frigöra utrymme på andra bansträckningar. I enlighet med januariavtalet ska utbyggnaden av järnvägen i norra

Sverige fortsätta och planeringen för att bygga Norrbottenbanan i sin helhet intensifieras.

Tunga godstransporter

Det råder ingen tvekan om att transportsektorn är en nyckel för att minska Sveriges totala klimatpåverkan samt konkurrenskraften för basindustrin. Det finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra transport av tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon på det svenska väg- och järnvägsnätet. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bland annat koldioxid minskar, förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar, som stål-, gruv- och skogsnäringen. Centerpartiet vill göra det möjligt för tyngre fordon att rulla på Sveriges vägar och järnvägar.

I vårt grannland Finland, som också är ett konkurrentland för den svenska skogsnäringen, har en ökning av högsta tillåten bruttovikt genomförts, från 60 ton till 76 ton. De legala förutsättningarna för en motsvarande reform finns i Sverige men implementeringstakten är på tok för låg. En liknande reform måste omedelbart sjösättas i Sverige och omfatta hela det svenska vägnätet. Det är nu viktigt att Trafikverket skyndsamt tar fram anvisningar för var den tunga trafiken ska få gå för hela landet.

Sedan år 2009 pågår försök med längre och tyngre fordonståg än de som tillåts i Sverige i dag. Tillsammans med en rad olika studier visar försöken att utsläppen minskar med mellan 5 och 17 procent (i genomsnitt ungefär 10 procent) per transporterat ton. Det är också ett prioriterat arbete att gå vidare med hur längre fordon än i dag ska kunna introduceras i trafiken. Tyngre och längre fordon är en effektiv åtgärd för att öka transporteffektiviteten och därmed konkurrenskraften.

Centerpartiet vill således se en snabbare implementering av BK4-standard i både statliga, enskilda och kommunala vägar, allt i syfte att få ett sammanhållet och funktionellt transportsystem för mer klimat- och transporteffektiva fordon. Branschen ser idag en gradvis omklassning på det statliga vägnätet, men inte samma tempo i omklassning på kommunala vägar. Kommunerna har i begränsad omfattning varit delaktiga i processen och därför är få kommunala vägar idag utpekade som BK4. Detta riskerar utgöra ett stort hinder eftersom gods transporteras till och från en industri, terminal eller hamn och vägarna till dessa noder är i de flesta fall kommunala. För att möjliggöra färd med ett 74-tonsfordon måste hela sträckan vara klassad som BK4.

Godstrafikens betydelse måste lyftas

Samhällsekonomiska kalkylmodeller ligger till grund för vilka beslut om investeringar som fattas. Det är därför helt avgörande att kalkylmodellerna är rättvisande. I dagens modeller framgår inte nyttan av tillförlitliga godstransporter i kalkylmodellerna. Med en felaktig eller ofullständig kalkyl kommer felaktiga samhälleliga investeringsbeslut att fattas. För att beräkna den samhällsekonomiska nyttan i ett projekt behöver även exempelvis restidsvärden justeras så att de ger en mer rättvisande bild av de samhällsekonomiska vinsterna än vad som är fallet i dagsläget. Detsamma gäller även för godset i vårt transportsystem, som är konstant undervärderat. Det behöver genomföras en samhällsekonomisk värdering av godsprojekt som på ett rättvisande sätt speglar deras

betydelse för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation.

Utvecklingsarbetet med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av gods-transporter måste intensifieras. Transporterna är en integrerad del i hela den industriella produktionen och skapar stora mervärden för Sverige. Om transportkedjan bryts fallerar hela systemet tills man kunnat göra en återstart. Återhämtningsförmågan är oerhört viktig, det vill säga robustheten i transportsystemen.

Regelverk och skatter

En effektiv ekonomi förutsätter att skatter som styrmedel används med eftertänksamhet. Ett skattesystem som främjar företagande innebär minskad beskattning av samhällsnyttor som investeringar, vinst och arbete. Utgångspunkten i skattepolitiken ska vara att stärka den svenska konkurrenskraften. Som i många andra politikområden bör de lägst hängande frukterna plockas först – att helt enkelt göra det enklare för företagen att bedriva sin verksamhet.

Skatterna är en av de största utgifterna för de flesta företagare. Skattebelastningen har visserligen minskat under det senaste decenniet. Samtidigt är den administrativa bördan fortsatt allt för stor för företag. Exempelvis visar Världsbankens studie ”Paying Taxes” att det tar lika lång tid idag som det gjorde 2004 för företag att följa skatteregelverket. Hos såväl Sveriges medborgare som företag är tilltron till det svenska skattesystemet och Skatteverket som myndighet mycket stort, men det finns trots allt brister. Attityden till företagare, och tillämpningen och tolkningen av lagarna varierar i landet. Den osäkerhet och de rättsprocesser som detta leder till kan äventyra seriösa företags möjligheter att överleva. Utöver skattereformer är det nödvändigt att förbättra rättssäkerhet i skattemål och förändra Skatteverkets attityd till företagande.

Gruv- och mineralnäringen är betydelsefull för Sverige och bidrar till såväl jobb som tillväxt på orter där det ofta är ont om arbetstillfällen. Men den svenska gruv- och mineralnäringen bidrar också till byggandet av det hållbara samhället. Gruvorna är början på långa växande värdekedjor som kommer hela samhället till del, för med de metaller och mineral som utvinns i Sverige kan vi bygga den teknik som behövs för förnybar energi, solceller, batterier, elbilar och mycket mer. Trots att samsynen kring svenska miljökrav är stor så tar handläggningstiderna i fråga om tillståndsprövningar allt längre tid. Företag och organisationer i branschen slår larm om omöjliga investeringsbeslut på grund av handläggningstiderna, bristen på effektivitet hos myndigheterna och bristande förutsägbarhet om vad som krävs för en komplett ansökan. Oklarheten kring myndigheternas hantering av ärenden är också ett stort problem och ytterst kan detta påverka rättssäkerheten.

Att dagens system med ineffektiva processer och brist på helhetssyn påverkar en hel näring står klart. Exempelen är många.

Innovationsklimatet

Innovationer bidrar ofta till att riva strukturer och skapa nya ordningar. De kan därför inte dikteras fram uppfifrån. I en fungerande och dynamisk marknadsekonomi stöts och

blöts idéer mot varandra. I fria miljöer där olika perspektiv bryts mot varandra skapas innovationer som bryter med nuvarande sätt att tänka. För att den här processen ska äga rum krävs ordentligt med riskvilligt kapital och möjlighet till finansiering.

Istället för att tvinga in innovationsarbetet i strukturer ovanifrån behöver vi tänka underifrån och främja både fria tankar och en levande vital debatt. Näringsliv, akademi och det offentliga måste få nya och starkare incitament för att samverka och nyttogöra nya idéer och innovationer. I mångt och mycket handlar den statliga innovationspolitiken om att skapa goda villkor för företagande. De högskolor som verkar regionalt har ofta en viktig roll att spela i det regionala innovationsklimatet. Ofta har de en bra samverkan med det omkringliggande näringslivet.

En framgångsfaktor i detta sammanhang är att tydliggöra hur ingenjörsyrken och hållbarhetsarbete nu alltmer växer samman, vilket torde skapa förutsättningar för ett ökat intresse från tjejer och kvinnor att välja denna bana. Idag är utbildningarna till högskoleingenjör och civilingenjör de enda yrkesutbildningarna på högskolan där kvinnorna fortsatt är tydligt underrepresenterade. Andelen kvinnor som antas till ingenjörsprogrammen ligger fortfarande endast mellan 25 och 30 procent. Detta ska ställas i kontrast till att det totalt vid högskolestudier är 60 procent kvinnor. Med svensk basindustri som förebild i att knyta samman traditionell industri och den gröna omställningen kan jämställdheten inom ingenjörutbildningarna och arbetsliv öka.

För att ytterligare stärka näringslivskopplingen bör näringslivets inflytande över forskningen säkerställas i fördelningen av pengarna. Därigenom kan relevansen och inflytandet säkerställas för både näringslivet och högskolorna som verkar regionalt. Statliga åtgärder, stöd och aktörer behöver vara lika oavsett var i landet företaget verkar. Sveriges innovationskraft stärks om vi blir ett friare land där människor får lättare att förverkliga sina idéer.

Svenska hamnar är viktiga för basindustrin

Totalt sett finns i Sverige ett drygt hundratal hamnar, varav ett drygt 50-tal är utpekade som allmänna hamnar, enligt Sjöfartsverkets författningssamling. Svenska hamnar ägs till övervägande del av kommunerna och är jämfört med andra länder mer autonoma och självstyrande. Beslut om etablering och investering i hamnar fattas av hamnens ägare, inte sällan en kommun eller ett lokalt företag. Kommunerna eller det kommunala bolaget står normalt för finansiering av hamninfrastruktur genom egna medel eller genom lån. Att hamnarna drivs utifrån kommersiella förutsättningar tycker Centerpartiet är bra. Med konkurrensneutralitet och marknaden som bas kommer våra hamnar att utvecklas bäst.

Ur ett nationellt perspektiv vore det dock bra att staten i större utsträckning ser den svenska hamnverksamheten som en integrerad del i infrastrukturen. Hamnarna ingår i en nationell och internationell logistikkedja och har en viktig del att spela i klimatomställningen, något som Sjöfartsnäringsens Färdplan för fossilfri konkurrenskraft tydligt beskriver¹. Därför blir hamnarnas lokala och regionala verksamhet även en nationell angelägenhet. En tydligare och mer sammanhållen målbild för hamnarna ur ett nationellt transportpolitiskt perspektiv skulle kunna bidra till ökad uppfyllelse av de svenska transportpolitiska målen. En sådan målbild skulle innehålla styrning och incitament och se till den samlade logistikkedjans bästa. Centerpartiet menar att när

¹ <http://fossilfritt-sverige.se/wp-content/uploads/2019/03/sjofartsnringen.pdf>.

alltmer gods ska flytta över från lastbil till andra räls och sjöfart kommer hamnarna att bli ännu viktigare. Hamnarnas framtid i Sverige är ljus.

Centerpartiet efterlyser en statlig strategisk plan för hamnverksamhet som tas fram i samverkan mellan godstransportköparna, hamnarna och andra berörda aktörer. En sådan plan skulle bland annat hantera och ta ställning till såväl hur det svenska hamnätet kan bli en allt viktigare del av den svenska logistikkedjan och infrastrukturen och därmed växa i ekonomiskt och miljömässigt avseende. Det finns en del utredningar att falla tillbaka på inför ett sådant arbete, till exempel Hamnstrategiutredningen.

Centerpartiet menar att hamnverksamhetens möjligheter att växa i lönsamhet hänger samman med deras roll i den gröna omställningen. Här kan staten bli bättre på att ge incitament och stöd så att hamnarna kan erbjuda fler gröna tjänster som rederier och andra transportköpare.

Fungerande isbrytare avgörande för basindustrin

Sverige behöver inom kort tydligare ta ställning till hur den befintliga isbrytarflottan ska fhasas ut samt när och under vilka villkor en ny isbrytarflotta ska upphandlas. Centerpartiet vill att regeringen skyndsamt går vidare med denna fråga men vill att man gör detta i ett bredare perspektiv där man beaktar alla basindustrins i nära dialog med godstransportörer, myndigheter, med flera. En ytterligare aspekt som kan komma in är behovet av internationellt samarbete för att optimera upphandling och drift, inte minst med Finland.

Den gröna omställningen

I jämförelse med andra länder producerar den svenska industrin sina varor med låg miljöpåverkan. Det är en missuppfattning att det är genom att inte producera som vi hjälper världen till en hållbar ekologisk och ekonomisk utveckling. En politik som betonar minskad produktion riskerar istället att hämma utvecklingen mot en renare miljö och mindre påverkan på vårt klimat.

Innovation och tekniska framsteg är nödvändiga för en hållbar framtid. Miljöteknik är en framtidsbransch som behöver rätt förutsättningar för att blomstra. Politiken ska säkerställa ramverk som skapar konkurrensfördelar för produktion av miljömässigt hållbara produkter. Med hjälp av en aktivt anpassad miljö-, energi- och innovationspolitik kan de effektiva och rena svenska produktionsanläggningarna gå före och bidra till den gröna omställningen.

EU:s nya industristrategi

EU lanserade i mars år 2020 en ny industristrategi som ska stärka konkurrenskraften för europeisk industri samt underlätta och påskynda den gröna omställningen, mer känt som den gröna given. Den europeiska gröna given är EU:s nya tillväxtstrategi.

Den gröna given som presenterades i början av 2020 har potential att bidra till en omställning mot ett mer klimatsmart, resurs- och energieffektivt, hållbart EU där utsläppen är frikopplade från den ekonomiska tillväxten. Den befäster de höjda klimatmålen i en klimatlag och syftar till att påskynda utsläppsminskningstakten av

växthusgaser i EU. För att lyckas förutsätts en effektiv implementering i medlemsländerna av den lagstiftning som kommer att presenteras eller revideras till följd av ambitionshöjningarna.

Kärnan i satsningen är målet att 2050 ha blivit världens första klimatneutrala världsdel.

Det framgår tydligt att industrin har en ledande roll att spela i detta skifte och Sverige och vår basindustri kan och bör vara med i framkanten. På många områden ligger vi främst – till exempel när det gäller projektet Hybrit i Luleå som använder en tillverkningsprocess för stål på ett klimatvänligt sätt.

Det framgår av industristrategin att industrins egna satsningar bör kompletteras av politiska åtgärder och finansieringsinstrument på EU-nivå och nationell nivå samt av det privata näringslivet. Kommissionen skriver uttryckligen att den till exempel avser stödja koldioxidfria ståltillverkningsprocesser inom ramen för bland annat EU:s Innovationsfond.

Här gäller det för svensk industri att hålla sig framme och tillsammans med nationella politiska styrmedel och finansiering se till så att både stöd utifrån omställningstakten i den gröna given samt den nya industristrategin kommer Sverige till del. Det gäller inte minst för små och medelstora företag inom industriell produktion som är i gränslandet mellan innovationsstadium och tillverkningsfas och därför i behov av finansiering. Här bör Sverige vara mycket aktiva i att ombesörja hur EU kan stödja svensk industri.

Hantering av miljö tillstånd måste förenklas

Trots att samsynen kring svenska miljökrav är stor så tar handläggningstiderna av miljöprövningsärenden allt längre tid. Företag och organisationer i branschen slår larm om omöjliga investeringsbeslut på grund av handläggningstiderna och bristen på effektivitet hos myndigheterna. Oklarheten kring myndigheternas hantering av ärenden är också ett stort problem som kostar det svenska näringslivet pengar. Det är en helt orimlig situation för de företag som väntar på att få investera hundratals miljoner kronor. För att bryta den negativa trenden med skenande handläggningstider föreslår vi en översyn av åtgärder för att förkorta handläggningstiderna. Det kan till exempel omfatta införandet av en handläggningsgaranti och sanktionsavgifter mot de myndigheter som bryter mot handläggningsgarantin.

Oklarheten kring myndigheternas hantering av ärenden är också ett stort problem och ytterst kan detta påverka rättssäkerheten. Att dagens system med ineffektiva processer och brist på helhetssyn påverkar en hel näring står klart. Dessutom gör processen med miljö tillstånd och byggtillstånd att det är dyrt och tidskrävande att starta nya produktionsanläggningar. Industrin har själv lyft fram ett antal förslag som är värda att beakta. Det kan handla om att se över delar av miljöbalken så att en tillståndsprocess – vid till exempel en nyetablering av en industri – väger in klimatnytta lika mycket som den eventuella miljöbelastningen.

För att bryta den negativa trenden med långa handläggningstider och tillståndsprocesser samt för att säkerställa rättssäkerheten bör regeringen aktualisera förslagen i Miljömyndighetsutredningens betänkande Vägar till ett effektivare miljöarbete (SOU 2015:43) och genomföra en översyn av regleringsbrev för de myndigheter som hanterar tillståndsärenden med större krav på helhetssyn och hållbarhetsbegreppets samtliga tre pelare.

Sverige har på många sätt bland de mest ambitiösa och omfattande miljölagstiftningarna i världen. Samtidigt så bygger den i flera hänseenden på gamla sanningar och föråldrade strukturer. Långsiktigt finns det ett behov av att se över delar av miljöbalken för att säkerställa att den är samtidsanpassad och återspeglar dagens tekniska möjligheter och utrymme bland annat för cirkulära samhällsstrukturer.

Investera i elnäten och i ny teknik

I enlighet med Energiöverenskommelsen ska Sverige producera 100 procent förnybar elproduktion till år 2040. Härtill finns goda möjligheter; vi har god tillgång till stora mängder vind-, vatten- och biokraft som förser oss med el, energi och bränslen med låg klimatpåverkan. Bioenergin är redan idag den största energikällan och potentialen att utöka är hög – både i stor och liten skala. Omställningen till ett förnybart elsystem går snabbt och de förnybara källorna konkurrerar ut de fossila. Det finns goda förutsättningar för ett helt förnybart elsystem, vilket också gör oss oberoende av oroliga förändringar på världsmarknaden eller i omvärlden som blir påtagliga, inte minst under kris.

Ett av de stora problemen i det svenska elsystemet är inte tillgången på energi, utan tillgången på lokal kapacitet; att elen som produceras inte når dit den behövs. Vi ser redan idag begynnande problem i såväl storstadsområden som i mindre orter på grund av att elnätet inte är tillräckligt utbyggt och att lokal produktion inne i städer läggs ned eller inte expanderar i samma omfattning som behoven ökar. För att avhjälpa problemen behövs nya lösningar. Att bygga ny storskalig elproduktion, som kärnkraft, som vissa hävdar, avhjälper inte problemet, eftersom det handlar om flaskhalsar i näten in till städerna och brist på elproduktion lokalt. Vi behöver istället öka den lokala kraftproduktionen, överföringskapaciteten samt korta tillståndsprocesserna för nya ledningar och för nya produktionsanläggningar. Vi vill se en integrerad strategi som inkluderar mellan- och långsiktig energilagring samt nätbalansering. Detta skulle gynna industrin. Tekniken måste användas smartare. Elnätsregleringen och lagstiftningen behöver anpassas till rådande läge och det behöver bli mer lönsamt med kraftvärme och annan lokal elproduktion.

Vattenkraften viktig för basindustrin

Vattenkraften spelar en central roll för att Sverige ska uppnå målet om 100 procent förnybar elproduktion till år 2040. Genom den nya lagstiftningen om vattenkraft har det skapats enklare regler och rimliga krav som förenar miljöåtgärder med långsiktig lönsamhet för vattenkraften, ökad produktion av förnybar el och fortsatt skydd för utveckling av infrastruktur, bostadsbyggande och gröna näringar. Det är viktigt att den nya lagstiftningen får genomslag i myndigheters och domstolars arbete och prövningar. Därför bör myndigheterna med utgångspunkt i principerna för den nya lagstiftningen se över alla relevanta regelverk och föreskrifter bland annat kring KMV-klassning, så att regelkrånglet minskar, miljöprövningarna blir mindre kostsamma och möjligheten att utveckla den förnybara elproduktionen får fullt genomslag.

Den nya lagstiftningen och den fond som branschen inrättat för att underlätta arbetet med att ge vattenkraften moderna miljötillstånd är ett viktigt steg framåt för en mer ändamålsenlig vattenförvaltning. Det återstår dock andra delar av vattenförvaltningen,

bland annat vad gäller markavvattnings och dammar som anlagts med andra syften än kraftproduktion. Arbetet med att reformera vattenlagstiftningen och vattenförvaltning behöver fortsätta och de principer som varit vägledande för de nya reglerna för vattenkraften, om minskat regelkrångel, respekt för äganderätt och effektiva miljöåtgärder med rimliga kostnader, bör få genomslag i vattenförvaltningen i sin helhet.

Sverige är ett exportland

Sverige är en exportnation men fortfarande är det stora företag som står för den största andelen av exporten. Av små och medelstora företag är det bara runt 10–15 procent som bedriver exportverksamhet. Många av företagen i denna kategori är underleverantörer. Enligt en undersökning från Kommerskollegium ser 74 procent av industriföretagen Sverige som sin huvudsakliga hemmamarknad, medan bara 12 procent anser att EU är hemmamarknaden. Med cirka nio miljoner potentiella konsumenter är Sverige en begränsad testmarknad för små och medelstora företag att utveckla egna innovativa produkter. Ett logiskt politiskt steg för fler innovationer är att underlätta steget till export och därigenom skapa en större hemmamarknad för fler företag.

Svensk basindustri vill ställa om

För att nå riksdagens mål om ett klimatneutralt samhälle år 2045 krävs att svensk basindustri är med och ställer om. En stor del av det praktiska arbetet för att nå målet ligger hos näringslivet. År 2015 drog organisationen Fossilfritt Sverige igång och till dags dato har drygt 20 branscher, många inom basindustrin, lämnat in så kallade färdplaner för hur de vill arbeta för att bli fossilfria – utan att försvaga sin konkurrenskraft. Färdplanerna identifierar hinder på vägen och innehåller förslag till hur arbetet för att nå målen kan underlättas från myndigheter och politiskt håll.

Arbetet med färdplanerna har letts av branschföreningar själva och processerna har varit öppna och inkluderande. För oss är detta en säker indikation på att den svenska basindustrin går i framkant för den gröna omställningen.

Helena Lindahl (C)

Peter Helander (C)

Per Åsling (C)

Rickard Nordin (C)

Helena Vilhelmsson (C)

Alireza Akhondi (C)

Niels Paarup-Petersen (C)

Sofia Nilsson (C)

Per Schöldberg (C)

Lars Thomsson (C)