

# Fossilfritt Sverige borde ha lagts ner

Svenska Dagbladet den 19 december 2024

Miljöpolitiken tycks alltmer gå ifrån visionen att staten ska sätta spelreglerna för att marknadsaktörerna sedan genom kreativitet och experimentering ska finna renare och bättre sätt att producera och konsumera varor och tjänster. Allt oftare kräver branschaktörer i stället att staten "tar ledartröjan" och väljer framtidsprojekt. Staten förväntas sedan bidra till finansieringen av dessa projekt och utvecklingsidéer. Sverige har nu i nio år provat om en mjukare form av centralplanering ska tillföras regeringens styrmedelsverktygslåda.

När regeringen lanserade Fossilfritt Sverige 2015 presenterades det som en plattform för dialog mellan regeringen och den något vaga gruppen "aktörerna". 2016 fick Fossilfritt Sverige ett tillskott i form av en samordnare, Svante Axelsson, med uppdraget att "ordna möten och dialoger, inklusive kring visioner om nollutsläpp, att initiera och främja samverkan samt att sammanställa, kommunicera och synliggöra aktörernas arbete."

Axelsson anammade en modell som liknade den franska varianten av Stalins centralplanering, indikativ planering. Kärnan i denna är att ett antal (förhoppningsvis) kloka människor sätter sig ner med statens representant och drar upp riktlinjer och planer för hur framtiden i deras bransch ska mötas. Axelssons och Fossilfritt Sveriges flaggskepp blev några enligt fransk modell centralplanerade dokument: branschernas färdplaner.

Centralplanering har många problem – väl manifesterade i dessa färdplaner. Det är förstås uppfriskande att det svenska näringslivet försöker lösa miljö- och klimatproblem. Men att staten redan 2025 med olika riktade subventioner och åtgärder föreslagna i färdplanerna ska låsa sig vid en framförhandlad karta i stället för att med generella styrmedel styra mot en vision kan bli ett kostsamt äventyr. Färdplanerna liknar ibland tekniska manualer med en önskelista på vad staten borde göra för att underlätta just den branschens resa mot fossilfrihet.

På Fossilfritt Sveriges hemsida utropar samordnare Axelsson: "Näringslivet är inte primärt oroade över snabbheten i klimatomställningen utan långsamheten. Branschernas färdplaner visar hur konkurrenskraften ökar med hjälp av fossilfrihet. Denna nya logik underlättar politiska beslut och kan leda till en kapplöpning ut ur fossilsamhället." Här måste vi ändå fråga oss vilka regler som stoppar näringslivet, vilka skatter som får oönskade effekter. Dessa ska naturligtvis diskuteras.

Men exemplen pekar inte på denna typ av generalitet. I en debattartikel den 4 november skriver Axelsson tillsammans med en branschföreträdare för kemiindustrierna och ger exempel på åtgärder. "Gör avfall värdefullt" deklarerar lite vagt. Vem som ska göra detta är oklart, men om det vore branschen själv hade de väl bara gjort det? De föreslår att staten sätter kvoter för användning av bioråvara och infrastrukturutvecklingen på elmarknaden måste snabbas upp av staten. Men det ges inga konkreta förslag på hur tillståndsprocesser och byggande ska "snabbas upp". Det mest konkreta förslaget är en statlig satsning på forskning och utveckling till kemibranschens fromma.

Staten betalar ett kansli för att tillsammans med olika branscher idka lobbying för statliga åtgärder som ska gynna den branschen. Statens representant skriver sedan debattartiklar i syfte att få staten att gå i en riktning som gynnar de utvalda branscherna. Detta blir underligt på flera plan.

Färdplanerna saknar en grundläggande förståelse för hur innovation och utveckling uppstår evolutionärt inom verksamheter som ständigt vill tillverka bättre produkter till lägre kostnad. Om vi antar exakt de innovationer och den tekniska utveckling som behövs för att förverkliga färdplanen leder det till regelverk och statliga satsningar som låser oss vid teknologiska lösningar som förhandlats fram inom ramen för färdplanen. Den marknadskonkurrens uteblir där entreprenörer med olika framtidsbilder möts på en marknad och där vinnande koncept utvecklas. Om färdplanerna genomförs skapas regulatoriska inlåsningseffekter i tekniker och lösningar som inte provats på en marknad utan som förhandlats fram.

I Tillväxtanalys granskning av färdplanerna konstaterade myndigheten: "I de studerade färdplanerna noterar vi en betoning på offentliga initiativ och åtaganden, men däremot mycket få specifika förslag som skulle underkasta branscherna en hårdare tvingande lagstiftning eller beskattning." Men är det inte konstigt att staten skapar en organisation, Fossilfritt Sverige, för att hjälpa i första hand stora företag att bedriva lobbying i miljö- och klimatfrågor?

Att organisatoriskt blanda samman statlig byråkrati och industriell lobbying är, milt uttryckt, demokratiskt tveksamt. De olika färdplanerna bidrar oftast med en förenklad lista av riktade styrmedel för just den egna branschen. Konsekvensanalyser av dessa förslags samhällsekonomiska effektivitet saknas. Färdplanerna tycks snarare skrivna av industrins kommunikatörer för Regeringskansliets kommunikatörer. Det är svårt att fastställa vilken beslutsfattare som skulle bli klokare efter en genomläsning av de framtagna färdplanerna.

Det är dags att avsluta den svenska regeringens snart decennielånga experiment med indikativ planering som lockar aktörer att utveckla storskaliga subventionerade lösningar låsta till en viss teknologi. Låt oss i stället återgå till att fundera på vilka generellt verkande regelverk och politikåtgärder som maximerar svenska entreprenörers och företags drivkrafter till att på marknadens villkor utveckla nya efterfrågade varor och tjänster som bidrar till den gröna omställningen. Regeringen hade kunnat ta ett steg i rätt riktning genom att avstå från att förlänga Fossilfritt Sveriges uppdrag, vilket automatiskt skulle ha löpt ut vid årsskiftet. I stället har man nu valt att förlänga uppdraget ytterligare två år.

**Magnus Henrekson**

**Mats Nilsson**