

## Djävulen sitter i detaljerna

**HÖSTBUDGETEN HAR JUST SLÄPPTS** under september månad. Det finns många åsikter och perspektiv när det gäller denna, men jag har valt att fokusera på hur den hanterar miljö och klimat. Kan inte låta bli att imponeras över att miljöpartiet fått igenom den största miljöbudgeten i Sveriges historia. Det är verkligen jättebra med en omfattande satsning på klimat och miljö.

Kan dock inte låta bli att fundera över om inte satsningarna kan bli verkningslösa om man inte vågar fatta de riktigt svåra besluten. Ta industrilivet till exempel, en satsning som omfattar 300 miljoner per år i 22 år(!) i syfte att stödja svensk industri i omställningen till nollutsläpp av växthusgaser. Industrins förbränning och processer står för 1/3 av Sveriges inhemska utsläpp och för att komma tillräkta med detta krävs stora tekniksatsningar. Så det är väl bra att staten och industrin krokas arm och tar ett gemensamt ansvar. Men som vanligt sitter djävulen i detaljerna. För parallellt med detta erbjuder svenska staten stora skatteavdrag när det gäller bränsle som används i tillverkningsprocesser, vilket företrädesvis är fossila bränslen.

Företaget får helt enkelt rätt att begära återbetalning av 70% av energiskatten. Jag antar att den här konstruktionen kommer sig av att man vill ge svensk tillverkningsindustri möjligheter

att konkurrera på en internationell marknad där konkurrenterna betalar betydligt lägre energiskatt (eller ingen alls). Risken är annars att företagen flyttar utomlands, vilket kanske stämmer för en del av dem. Det här är alltså en typisk situation där näringslivspolitik och klimatpolitik krockar. Någon smart nationalekonom borde dock kunna komma på en bättre lösning som gynnar båda målbilderna.

**OM FÖRETAG ISTÄLLET** hade betalat full energiskatt för fossila bränslen, hade förnybara bränslen blivit lite mer kostnadsneutrala och därmed mer attraktiva för produktionsbolag. Det här gäller i allra högsta grad för de som använder gasol eller naturgas i sin produktion, men som skulle kunna nyttja biogas istället. Energiskatterabatten blir en major showstopper för att ställa om till ett förnybart alternativ som biogas, som dessutom ger en mängd samhällsnyttor.

Det här problemet accentueras av att biogasmarknaden idag är på nedåtgående (framför allt på grund av lägre efterfrågan i transportsektorn) och många producenter (även i Östergötland...) eldar därför upp biogas som de inte kan bli av med – ett totalt vansinne med den globala klimatutmaning vi står inför.

**MED ANDRA ORD**, för många företag finns redan idag vettiga alternativ i sin produktion, men skattesystemet hjälper inte till att gynna dessa. För att veta hur stor del av industrin som kan ställas om med befintliga lösningar kanske man först borde säkerställa vettiga styrmedel innan man satsar 300 miljoner per år??

Det här tänkte jag fråga finansmarknadsminister Per Bolund om när han besöker Cleantech Östergötland nästa vecka. Men svaret på det och många andra frågor om skatter och regler som ger oönskat resultat ur ett klimatperspektiv hinner jag inte få med innan pressläggningen av denna krönika, så det får du läsa om på Cleantech Östergötlands hemsida under nyheter! ■



**MALIN FORSGREN**

Verksamhetsansvarig,  
Cleantech Östergötland

REPLIK – MALIN FORSGRENS KRÖNIKA I AFFÄRSSTADEN NR 8 2017

## Historiskt stora järnvägssatsningar

**TRAFIKVERKETS FÖRSLAG** till ny Nationell plan för åren 2018-2029 innehåller en historiskt stor satsning på järnvägen. Det borde glädja Malin Forsgren (krönika i nr 8), inte minst som en betydande del av pengarna satsas på Östergötland och närliggande regioner. Enligt Dagens Samhälle är det Sörmland och Östergötland som ligger i topp för trafikinvesteringar per invånare i landet. Förklaringen stavas Ostlänken, Sveriges just nu pågående största infrastrukturprojekt.

Men för Östergötlands del hittar vi fler viktiga investeringar. Succén med ny järnväg Mjölby-Motala följs nu upp med att dubbelspåret mellan Hallsberg och Motala slutförs. Den senare förbindelsen är framförallt inriktad på gods och innebär att Östergötlands ställning som ett ledande logistikcentrum förstärks. Att vi framgångsrikt kunnat driva fram

dessa projekt beror på att de är viktiga ur regional, storregional och nationell synvinkel.

**FÖR ATT VIDGA BILDEN** och visa att infrastruktur-satsningar görs runt om i länet kan vi komplettera med att nämna förbifart Söderköping. Inte minst för Kalmar län, som Malin nämner i artikeln, är det en mycket viktig investering. Den öppnar upp för mer skärgårdsturism i Östergötland och norra Småland. Den förbättrar också väsentligt tillgängligheten till Kalmar och Öland.

Till höghastighetsjärnvägen finns två satsningar med, pågående Ostlänken och senare i planperioden sträckan Lund-Hässleholm. Det är glädjande och viktigt att sträckan söderut från Linköping mot Jönköping pekas ut som nästa etapp. Så förstärks bland annat sjukvårdssamarbetet med Jönköping.

**EN FORTSATT ETAPPVIS** utbyggnad av nya stambanor Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö tar för lång tid. De riktigt stora positiva effekterna kommer först när hela framtidens järnväg är klar. Därför bör höghastighetsjärnvägen lånefinansieras och projektet få ett slutdatum. 320 km/tim är viktigt för att tåget ska kunna konkurrera med flyget! ■

**GÖRAN GUNNARSSON**

Regionråd och ordförande,  
Trafik- och samhällsplaneringsnämnden



Vi gör det enklare  
att vara proffs

**ahlsell**