



Datum/Date: 2022-10-30

m.remissvar@regeringskansliet.se
i.remissvar@regeringskansliet.se
sebastian.axelsson@regeringskansliet.se
Ert diarienummer M2022/01364

Klimatriksdagens (KR:s) svar på remissen av SOU 2022:21 "Rätt för klimatet", dnr: M 2022/01364

Klimatriksdagen ställer sig bakom det remissvar som avgivits av Världsnaturfonden WWF i detta ärende men vill också lämna ytterligare synpunkter enligt nedan.

Nödvändigheten av heltäckande, systemövergripande åtgärder:

Klimatriksdagen konstaterar att denna remiss är en delremiss som avser ett begränsat område av utredningen och de direktiv som rör SOU 2022: 21 "Rätt för klimatet", vilken tar ett helhetsgrepp på den lagstiftning som krävs för att göra just **rätt för klimatet**.

Klimatriksdagen har i all verksamhet konsekvent betonat nödvändigheten av ett helhetsperspektiv och systemtänkande för att uppnå de klimatmål som slås fast i internationella konventioner och andra juridiskt och politiskt bindande avtal som Sverige och andra länder förbundit sig till. Det gäller inte minst Parisavtalet och de globala hållbarhetsmålen (SDG:s).

Avgörande är nu att arbeta brett, konsekvent och med både rättsliga och andra verktyg uppnå det dubbelbottnade "rätt för klimatet". Självfallet med utgångspunkt från forskning och insikt om allvaret i klimathoten, bl a såsom de beskrivs i en rad FN-rapporter, bl a från IPCC och nu senast i "World Scientists' Warning of the Climate Emergency 2022", publicerad den 26 oktober 2022.

Vi välkomnar det starka engagemang och åtgärder som fortlöpande manifesteras i näringslivet för att gå före i arbetet för hållbarhet och minskade utsläpp, bl a inom Hagainitiativet. KR finner det dock oroande att politiska beslut kan stoppa svenskt näringslivs möjligheter att bidra till fortsatt innovation och kunskapsbaserat arbete och därmed minska landets möjligheter till export och sysselsättning.

Våren 2022 presenterade KR en omställningsplan, "**Klimatomställning för Sverige 2035**" som särskilt lyfter fram *behovet av lagstiftning, regelverk och ekonomiska verktyg* som livsavgörande för att möta dagens och framtida klimatutmaningar. Se *bilagd rapport*.

KR anser att det idag läggs alltför ensidigt stor vikt vid tekniska lösningar på klimatkrisen, ensidig tilltro till enskilda energislag och kortsiktiga ekonomiska intressen som undergräver framtida välbefinnande.

Ett av de mest kraftfulla verktygen för att snabbt uppnå fossilfrihet är exempelvis **totalförbud eller tidsbestämd snabb utfasning av subventioner till fossil verksamhet. Givetvis måste klimathänsyn övertrumfa enskilda ekonomiska egenintressen för att säkra det allmännas och barn och barnbarns bästa.**

Klimatriksdagen anser också att "rätt för klimatet" måste överordnas kortsiktiga intressen överlag, och det finansiella ramverket måste revideras och stå tillbaka för den omställning som nu måste göras snabbt och konsekvent.

På motsvarande sätt anser vi att lagar, regelverk och ekonomiska incitament bör användas brett för att stödja utsläppsfri energi – men inte ensidigt premiera kärnkraft. Detta är avgörande för att utnyttja Sveriges fulla innovativa potential, inte bara i fråga om teknik utan också avseende ekonomiska och sociala lösningar som sätter både klimatets rätt och dagens människor och framtida generationer i centrum.

För önskar KR att kärnkraft inte är den säkra energikälla som den ibland framställs som i perspektiv av tilltagande temperaturökningar som visar problem med avkylning, erfarenheter av rysk aggression, risk för hackning av säkerhets- och driftssystem samt angrepp mot ukrainska kärnkraftverk och risk för paramilitära angrepp som drabbar Sverige som i fallet mot Nord Stream 1 och 2. För övrigt skapar uranbrytning stora ingrepp i naturen, leder till giftiga och miljöfarliga deponier och kan även orsaka lungcancer hos gruvarbetare (radongas).

Åtgärder som rör transporter och mobilitet:

KR har samlat omfattande kunskap avseende transporter och mobilitet och bl a publicerat en särskild rapport 2022 med en bred analys och åtgärdsförslag om hur dagens mycket stora utsläpp från transportsektorn kan minskas drastiskt. *Se bifogad delrapport.*

I KR:s rapport framhålls bl a att klimatmålen måste ges tydligt genomslag i transportarbete, att transporter inte får styras av prognoser utan av klimatmål, Verktygen bör vara både lagar, en kombination av förbud och incitament och en tydlig inriktning av bränsleskifte mot eldrift. KR vill se en tydlig minskning av personbilstrafik och stora satsningar på järnväg, kollektivtrafik, cykel och gång. Dessutom förordas överföring av godstrafik från väg till järnväg och sjöfart, genom investeringar i järnvägssystem och hamnar.

KR vill också poängterad att transporter och mobilitet på intet sätt utgör en särskild avgränsad sektor utan utgör nätverk som kan sägas motsvara ett slags blodomlopp för samhällets olika delar.

Transporter ska självklart relateras till fysiska enheter som bostäder, arbetsplatser, vård, skola, omsorg och service. Effektiva, utsläppsfria, resurssnåla, långsiktigt hållbara transporter kväver en genomtänkt stads- och samhällsplanering, där avvägningar måste göras mellan hög-, mellan- och lågprioriterade infrastruktursatsningar.

De måste därför sättas in i ett brett perspektiv av långsiktigt omställningsarbete med satsningar i norra Sverige på att ta fram fossilfritt stål, och den utbyggnad av såväl vägar, järnvägar och bostäder, skolor mm som krävs för planernas genomförande. På samma sätt – med tanke på denna liksom tidigare regeringars deklarerade ambitioner att hålla nere icke-kostnadseffektiva satsningar – behöver prövningar göras om hur mindre angelägna infrastruktursatsningar måste stå tillbaka.

KR vill starkt betona vikten av stora investeringar i hållbar, klimatsmart kollektivtrafik, inklusive järnväg, för att minska utsläpp och tillgodose icke-bilburna unga, gamla och andra människors behov av tillgängliga och prisvärda transporter.

KR motsätter sig med kraft ensidigt gynnande av bilburna resenärer och de system med stora, dyra vägbyggen och därtill orättvisa system för reseerättning med bil som upprätthåller ett icke-klimatsmart transportsystem. (Och dessutom gynnar Putins brutala krigföring i Ukraina.)

KR beklagar att frågor om persontransporter ofta reduceras till biltrafik och godstrafik. Mer uppmärksamhet bör riktas mot transportbehov bland människor i alla åldrar och inkomstlägen och det faktum att kvinnor som ofta har större ansvar för barn och äldre har andra resmönster än män. Genom dialoger och samråd med berörda bör satsningar snabbt göras på kollektiva mer hållbara transporter som bör främjas genom statliga subventioner.

Särskilt fossil- och ö h t energikrävande transporter som flyg måste minska och sättas i fokus i omställningsarbetet.

Fördelningsaspekten är central men ofta föga uppmärksammat i överväganden om trafikplanering, inte minst mot bakgrund av att i dagens Sverige står ungefär en femtedel av landets befolkning för hälften av alla utsläpp. Det gäller särskilt flyget (men också stora skillnader i bostadsytor). Ett effektivt sätt att minska flygandet är enligt KR att införa en progressiv skatt som ökar ju mer t ex affärsresenärer flyger i stället för att i ökad utsträckning använda sig av digitala möten. Över huvud taget bör också digitalisering innefattas i överväganden om mobilitet och transporter mer än vad som idag är fallet.

Finansiering: Utöver direkta metoder som att förorenaren betalar för sina utsläpp genom skatter och avgifter så anser Klimatriksdagen att alla angelägna omställningssatsningar bör finansieras genom en **klimatvärnskatt och en klimatinvesteringsbank**. Vi pekar också på differentierade och dynamiska vägavgifter för att bidra till finansiering av all kollektivtrafik i landet och ett gemensamt biljett- och taxesystem.

Sammantaget anser klimatriksdagen att vad vi här angivet kan bidra till att göra Sverige till en modern välfärdsstat och en global hub för angelägen, relevant och forskningsbaserad klimatomställning

Stockholm i oktober 2022,
Torbjörn Vennström
Gerd Johnsson-Latham