

Klimat- och näringslivsdepartementet  
[registrator@regeringskansliet.se](mailto:registrator@regeringskansliet.se)  
Klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari

## **Klimatriksdagens skrivelse med anledning av rapporten Sveriges klimatstrategi. 46 förslag för klimatomställningen i ljuset av Fit for 55 (KN2023/03828)**

---

*Klimatriksdagen är en partipolitiskt oberoende organisation som vill lyfta upp klimatfrågan till den framträdande politiska roll den behöver ha i vår samtid, tar möjligheten att lämna synpunkter på rapporten som underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan.*

### **Sammanfattning**

Våra synpunkter på utredningen och den kommande klimatpolitiska handlingsplanen kan sammanfattas i följande punkter

- Utredningen visar på nödvändigheten av att Sveriges klimatpolitik behöver vila på en samlad och vetenskapligt bedömd koldioxidbudget som innefattar såväl fossila utsläpp som biogena utsläpp och upptag. Detta för att anpassas till EU:s nya klimatpolitik.
- Dock behöver EU:s klimatramverk ses som ett golv. Vare sig Sveriges eller EU:s klimatramverk är tillräckligt för att uppnå Parisavtalets mål med iakttagande av rimliga rättvisekrav. För Sveriges del bedömer vi att klimatneutralitet behöver uppnås senast 2035 i enlighet med en fossil koldioxidbudget framräknad av Kevin Anderson et al<sup>1</sup>. Ett exempel där åtgärder och utsläppsbanan utgår från Sveriges tillgängliga utsläppsutrymme är Klimatriksdagens omställningsplan<sup>2</sup>.
- Klimatriksdagen delar den principiella synen i utredningen på vikten av ett systemövergripande perspektiv i klimatpolitiken och att omställningen till klimatneutralitet inte kommer att ske utan kraftfull politik.
- Därför behöver Sverige fortsatt driva en aktiv egen klimatpolitik utöver EU:s mål som inbegriper åtgärder och styrmedel inom samtliga samhällssektorer.
- Klimatriksdagen delar utredningens syn att åtgärderna måste ske inom en nödvändig samlad strukturomvandling som måste göras på ett ekonomiskt, socialt och politiskt acceptabelt sätt. Vi noterar dock att staten genom mängder av avregleringar inte längre har rådighet över beslut som numera fattas av enskilda

---

<sup>1</sup> <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14693062.2020.1728209>

<sup>2</sup> [https://klimatriksdagen.se/wp-content/uploads/2022/08/Klimatomsta%CC%88llningsplan\\_KR2022\\_WEBB.pdf](https://klimatriksdagen.se/wp-content/uploads/2022/08/Klimatomsta%CC%88llningsplan_KR2022_WEBB.pdf)  
tning

marknadsaktörer vars egenintressen styr utvecklingen. Det krävs nya regelverk och större statlig rådgivning inom områden som är systemviktiga i en omställning; energiförsörjning, transporter, skogsförvaltning och övergripande samhällsplanering. Samhälls- och klimatnyttan behöver prioriteras i statliga företag som Vattenfall, Sveaskog och SJ.

- En slutsats är att Sverige bör så långt möjligt överprestera inom områden som ESR / ETS<sub>2</sub> samt LULUCF-områden och så långt möjligt avstå från att överlåta de prestationerna till andra länder inom EU som eventuellt underpresterar. Det är det mest kraftfulla sättet att driva på EU till ytterligare ambitionsökningar såväl på kort som på lång sikt.
- Det är bra att utredningen anger att det är bråttom att agera, att höja priset på fossilt bränsle, att öka ambitionsnivån och inte skjuta fram åtgärderna till 2045. Men brådskan motsägs av förslag om utveckling av nya prismekanismer och översyn av klimatmål vilket riskerar att försena åtgärder som minskar utsläppen i närtid.
- Vi delar utredningens bedömning att reduktionsplikten är en kortsiktig övergångslösning. Vi menar att skogen behöver fredas i större utsträckning, och brukas med nya metoder för att lagra kol och säkra biologisk mångfald.
- Vi delar inte utredningens bedömning att transportmålet kan överges. Det räcker inte med elektrifiering för att klara klimatmålen inom transportsektorn utan det behövs en ny systemsyn på området transport och mobilitet som leder till minskad bilanvändning (främst i stadsområden) och mindre transportbehov.
- Vi välkomnar att utredningen tar upp fördelnings- och rättviseaspekterna, liksom vikten av att nå social acceptans via kompensatoriska åtgärder riktade till såväl kommuner (vindkraft) som individer, med bl a särskilt fokus på landsbygden. Dock borde stödet också omfatta ekonomiskt svaga grupper generellt. Rättviseaspekten behöver dock också gälla globalt, genom att rika länder tar ett större ansvar för att snabbt få ner sina utsläppt och ge mer stöd till utvecklingsländerna för deras dubbla uppgift att utrota fattigdom samt ställa om till klimatneutralitet.

## Övergripande principer för klimatpolitiken

Klimatpolitiken med dess åtgärder och styrmedel måste baseras på det utsläppsutrymme, koldioxidbudget, som Parisavtalet med dess temperaturmål anger. Förutom att Sverige, inom EU:s ram, har gjort åtagandet att uppfylla kraven i Parisavtalet, så har temperaturmålen visat på mycket allvarliga konsekvenser om de överskrids. Inte minst extremväder, torka och bränder som uppträtt världen över under året visar på allvaret och behovet av akuta insatser för minskade växthusgasutsläpp. För Sveriges del innebär det att klimatneutralitet behöver uppnås omkring 2035.

KR anser att det svenska folket, politiker och företag behöver mentalt förberedas för att omställningen kommer att vara genomgripande i den meningen att den behöver ske

mycket snabbt, snabbare än vad det svenska ramverket och utredningen utgår från. Sverige behöver uppnå klimatneutralitet omkring 2035, och det bör ske genom en omställning som upplevs rättvis, som skyddar arbetstagare, småföretagare och utsatta grupper och regioner under omställningen.

Områden där systemperspektivet är särskilt viktigt är; energiförsörjning, transporter, skog och ekosystem, övergripande samhällsplanering. Det är viktigt att notera att förekomst av utsläppshandel i sig inte garanterar att åtgärder inom en sektor sker utifrån ett systemperspektiv där åtgärderna samverkar mot målfyllelse.

KR stödjer utredningens bedömning att vänta och se inte är ett alternativ. I utredningen förs fram att klimatvetenskapen fortfarande anger ett osäkerhetsintervall kring hur stor temperaturökningen blir vid en fördubbling av CO<sub>2</sub>-halten i atmosfären, och att det därför är svårt att använda ekonomiska cost benefit analyser i framtagande av åtgärder, men utredningen är ändå tydlig med att riskerna är så allvarliga att "vänta och se" inte är ett alternativ, Sverige behöver en robust politik som tar det säkra före det osäkra.

De klimatmodeller som beräknar den globala temperaturökningen är i ständig utveckling. Komplexiteten i de analyserade systemen är stor och det är naturligt att resultaten anges med ett sannolikhetsvärde. Så bedrivs naturvetenskap. Dock har modellernas förutsägelser visat hög tillförlitlighet och osäkerhetsintervallen blir allt mindre<sup>3</sup>. Klimatkänsligheten, dvs den globala temperaturhöjningen som beräknas ske om koncentrationen fördubblas jämfört med förindustriell tid, alltså från 280 till 560 ppm har tidigare ansetts ligga mellan 1.5 och 4°C. En ny studie har nu lett till ett mindre spann, 2.6 till 4.1°C<sup>4</sup>.

Utredningen förbigår dock den kanske allvarligare aspekten av planetens känslighet för temperaturförändringar. Tyvärr visar forskning att riskerna för svåra konsekvenser förutsägs bli allt större vid fortsatta utsläpp av växthusgaser. Konsekvenserna i naturen kommer tidigare och blir mer kraftfulla vid lägre temperaturökningar än vad forskarna tidigare trott<sup>5</sup>. Redan vid +1,5 grader framträder allvarliga och på vissa platser katastrofala konsekvenser för människor och ekosystem. Det stärker behovet av ökad skyndsamhet i omställningen<sup>6</sup>.

## **Politikområde 1 – utsläppsmål och direkt utsläppsminskande åtgärder**

KR stöder förslag 1 vad gäller att ett samlat program behöver tas fram som säkrar att Sverige uppfyller kraven i EU:s nya klimatlagstiftning. Ett sådant program behöver då ingå som en del i Sveriges samlade klimatfärdplan för att uppnå klimatneutralitet. Om det brett förankrade klimatpolitiska ramverket behöver uppdateras är det viktigt att det

<sup>3</sup><https://www.theclimatebrink.com/p/global-temperatures-remain-consistent?fbclid=IwAR1DEkOzVkgif7HCVuHgteZGTtWUGUVdm80P74bJ2LsvkWQpa3vn5069W4k>

<sup>4</sup> <https://www.carbonbrief.org/guest-post-why-low-end-climate-sensitivity-can-now-be-ruled-out>

<sup>5</sup> <https://www.nature.com/articles/d41586-022-00585-7>

<sup>6</sup> Synthesis report of the IPCC AR6, section 4.

blir en uppdatering och ambitionshöjning som riksdagens samtliga partier kan ställa sig bakom. Det säkrar långsiktighet och ger en tydlig signal till hela det svenska samhället.

KR vill även lyfta fram att i förslag 1 tas upp att det är särskilt akut med åtgärder för att Sverige ska klara kraven i ansvarsfördelningen avseende ESR och LULUCF-förordningen, som kräver ökad inlagring av kol i skog och mark.

Som förs fram i utredningen är det viktigt att åtgärder sätts in som leder till utsläppsminskningar snabbt. Det är de ackumulerade utsläppen som visar om vi bidrar till att klimatmålen enligt Parisavtalet nås, inte om vi ett visst årtal uppnått nettoutsläpp.

KR stöder därför inte förslag 2, då det föreslagna nationella utsläppshandelssystemet kan leda till att åtgärder inte genomförs i avvaktan på att utsläppssystemet utformats. Vår mening är att det inte bör tas upp till utredning. Redan 2027 planeras för övrigt att ETS2 ska börja tillämpas. Vi visar i vår klimatomställningsplan (och även nedan i skrivelsen) istället på handfasta åtgärder som leder till att utsläpp inom ESR-området kan åstadkommas redan i närtid.

Det av riksdagen beslutade klimatpolitiska ramverket är inte kopplat till en koldioxidbudget utan anger etappmål 2030 och 2040, med det långsiktiga målet att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senaste 2045.

EU:s Fit for 55-paket ställer nya krav på Sverige som måste uppfyllas. Som det konstateras i utredningen kommer inte de svenska klimatpolitiska målen och de styrmedel som nu finns på plats att leda till att dessa krav tillgodoses.

Varken Sverige, med hittills förd politik, eller Fit for 55-paketet uppfyller gjorda åtaganden enligt Parisavtalet med tillräckligt iakttagande av det globala rättvisekravet. Det är därför nödvändigt att Sverige även fortsatt utformar och driver en egen klimatpolitik utifrån den koldioxidbudget som gäller och som även uppfyller kraven enligt Fit for 55.

I förslag 4 föreslås att miljömålsberedningen ska ges i uppdrag att uppdatera de svenska klimatmålen. Inriktningen på en sådan utredning bör vara att den, förutom att EU:s regelverk ska beaktas, ska utgå från den koldioxidbudget som bör gälla för Sverige. Eftersom koldioxidbudgeten är beroende av hur såväl den globala koncentrationen av växthusgaser i atmosfären som de svenska utsläppen utvecklas, behöver den uppdateras årligen. Lämplig myndighet behöver därför ges ansvaret för detta.

KR stöder inte förslag 6, att transportmålet 2030 formulerat i termer av bokförda utsläpp inte behöver finnas kvar. För att uppnå de utsläppsminskningar som krävs inom transportsektorn är det nödvändigt att tillämpa ett systemperspektiv. Först när åtgärder och styrmedel kopplas samman till en genomtänkt förändringsplan kan den fulla potentialen av en förändring uppnås. Inrikes transporter står för omkring en tredjedel av de territoriella växthusgasutsläppen. Det är alltså en sektor där insatser krävs snarast

och där utsläppsminskningen hittills inte är i linje med vad som krävs för att klara Sveriges koldioxidbudget.

Omställningen av transportsektorn har dessutom stor betydelse för övergången till ett rättvist och hållbart mobilitetsmönster. Trots att reduktionsplikten under nuvarande mandatperiod kommer att sänkas kraftigt, och det därmed rimligen redan nu kan sägas att målet inte kan nås, är det synnerligen angeläget att vi som land med andra åtgärder gör vad vi kan för att komma så nära ett av en bred riksdagsmajoritet fastställt mål som möjligt.

KR anser därför att 2030-målet för transportsektorn ska kvarstå men behöver kompletteras med årliga mål och åtgärder. De enda åtgärderna som förs fram i utredningen för transporter är snabb elektrifiering och att förlänga tiden för malus och göra den progressiv (förslag 13). En snabb elektrifiering är en både nödvändig och viktig åtgärd för de vägfordon som kommer att finnas kvar, men för att klara kraven på minskade utsläpp behöver en kraftig minskning ske av vägtrafiken. Det kräver i sin tur att persontransporter kan ske i högre utsträckning med kollektivtrafik, cykel och gång samt att godstrafik förs över från väg till järnväg.

KR anser, vad gäller förslagen 7, 8 och 9, att Sveriges inriktning bör vara att uppfylla och så långt möjligt överträffa EU:s krav och inte använda de möjligheter flexibilitetsmekanismen innebär. I den mån KR:s förslag innebär att Sverige kommer att överprestera i förhållande till vårt beting inom ESR / ETS2 så anser vi att Sverige så långt möjligt ska förbehålla sig rätten att annullera och inte överlåta denna överrepresentation till LULUCF-sektorn eller andra eventuellt underpresterande länder.

KR stöder förslagen 10-12, avseende jordbruk, LULUCF och att kartlägga utsläpp från sjöar och hav. Förslagen tar upp områden som är angelägna att vidta åtgärder inom. Upptagen inom LULUCF-sektorn kan behöva vara större än de av EU angivna. I utredningen anges att EU:s nya beting för LULUCF för Sverige av allt att döma innebär att en påtaglig ökning av kolsänkan behöver inträda senast 2026 för att 2030-målet ska kunna uppnås. Vår mening är att det redan nu bör ge avtryck i en förändrad skogspolitik med minskade uttag och beslut om att i princip sluta med kalhyggesbruk. Utsläppen av växthusgaser från sjöar och hav är betydande, men trots det finns ingen nationell uppföljning av dess utsläpp. Det är angeläget att förutsättningar skapas så att en sådan uppföljning kan ske inom något år.

I utredningens skrivning i anslutning till förslag 14 står, ”Förbränningen av biobränslen genererar lika mycket koldioxid som om bränslet var fossilbaserat. Det är alltså en missuppfattning att minskad reduktionsplikt ökar de faktiska utsläppen. Vad som sker är att de bokförda utsläppen i svensk ESR-sektor ökar eftersom biogena utsläpp inte räknas in där de uppstår”. Som en konsekvens av detta borde den bokförda klimatnyttan av svensk användning av biodrivmedel räknas om efter 2010.

Bio-CCS och CCS har ännu ingen storskalig tillämpning i något land. Avsaknaden av attraktiva affärsmodeller är den främsta orsaken. Den tillämpning av CCS som sker i

industriell skala är främst inom oljeindustrin, där koldioxid pumpas ner i oljekällor för att utvinna mer olja. Förslagen 16 och 17 torde därför inte komma att få något större genomslag i närtid. Inriktningen är därför att prioritera åtgärder som ger minskade utsläpp. Koldioxidinfångning kommer sannolikt att vara nödvändigt för att ta hand om de sista svåra utsläppen och verkligen nå nollutsläpp. Någon form av statligt stöd för att få till ett genombrott kan vara på sin plats, men CCS är ingen ”långt hängande frukt”. Inriktningen borde därför vara att i första hand prioritera åtgärder som ger minskade utsläpp.

## **Politikområde 2 – politik som underlättar omställningen**

Som anges i utredningen ”är mål och styrmedel med direkt fokus på utsläpp nödvändiga men inte tillräckliga delar av klimatpolitiken. Politik krävs för att möjliggöra den strukturomvandling som följer av att klimatskadlig verksamhet fasas ut och ersätts med klimatsmart sådan. Politikens syfte är att möjliggöra en ekonomiskt, socialt och politiskt acceptabel omställning av samhället till klimatneutralitet”.

Som anges här innebär klimatomställningen en strukturomvandling av samhället. För att en sådan omställning ska vara möjlig att genomföra, krävs medverkan på alla nivåer i samhället, från regering till den enskilda människan. Politiken behöver ha en utformning som leder till att åtgärder och strukturella förändringar accepteras i demokratisk ordning och att engagemang skapas för medverkan i omställningen.

Rättviseperspektivet är viktigt i detta sammanhang. De som orsakar störst utsläpp behöver bidra mest till minskade utsläpp. Generationsperspektivet är grundläggande, alltså att inriktningen är att inte föra över klimatomställningen till kommande generationer. Genusperspektivet måste vara med i omställningsprocessen. Vi vet att kvinnor drabbas särskilt av klimatkrisens konsekvenser.

Den strukturomvandling som nämns i utredningen kommer att påverka människor på olika sätt, ekonomiskt, omvandling av arbetsmarknaden, serviceutbud, boende osv. Till det kommer sannolika fysiska konsekvenser i form av ökad frekvens av extremväder, havsytehöjning, störningar i infrastruktur mm. Det fordrar ökad uppmärksamhet, resurser och regelverk för adaptiva åtgärder.

KR stöder förslagen 18 - 21 som tar upp behovet av en övergripande plan för hur strukturomvandlingen ska gå till och att funktioner och tydligare ansvar krävs för samordning, styrning och genomförande av omställningen på nationell nivå. Viktigt är då att förutsättningar skapas, i de fall de saknas, för ett brett deltagande i såväl planeringen, besluten och genomförandet av omställningens olika delar.

KR stöder förslag 36 att Vattenfall ska ges möjlighet att se till samhällsekonomiska konsekvenser av sina beslut även om de inte är affärsmässiga. Den avreglering som har skett inom flera samhällssektorer innebär att ingen har det samlade ansvaret för att planera och genomföra de åtgärder som klimatomställningen kräver. Förslaget borde även föras fram för andra områden och statliga företag, till exempel Sveaskog.

Transportsektorn och digitaliseringsområdet, där ett samlat ansvar för planering och genomförande är önskvärda.

Förslag 22 föreslår att tillståndsprövningen i miljölagstiftningen ska förenklas och effektiviseras. Här finns olika åsikter om dagens tillämpning förlänger och försvårar handläggningen. Miljölagstiftningen är viktig för att långsiktigt skydda naturvärden och djurliv, liksom för att beakta samers och rennäringens rättigheter och behov.

Det finns myter kring tillståndsprövningen. En stor del av tidsåtgången för tillståndsprövningar beror ofta på att företagen har gjort för dåliga miljökonsekvensanalyser<sup>7</sup>. Bättre kunskaper hos företagen skulle alltså minska tidsåtgången för tillståndsprövningar.

Vi anser att en översyn av tillståndsprövningen inte får prioritera kortsiktiga behov av t.ex. mineraler framför långsiktiga naturvärden och inskränkningar på människors och djurs rättigheter.

I utredningen anges elektrifieringen av transporter och industriprocesser som det förmodligen viktigaste teknologiskiftet i klimatomställningen. Det skrivs ”Det borde vara möjligt att nå en bred och stabil överenskommelse om det svenska elsystemet innan utfasningen av det fossila samhället via EU:s klimatpolitik leder till en stor ekonomisk kris. Elsystemet är helt enkelt ett av de sämsta områdena att utnyttja för det i och för sig legitima behovet av politiska utspel och vallöften. Det svenska politiska systemet har tidigare kunnat hantera politikområden med liknande förutsättningar. Exempel är pensionsgruppen och miljömålsberedningen. Något liknande behövs också när det gäller elsystemet”.

KR stöder därför förslagen 23 - 26, att förutsättningar ska skapas för en bred och långsiktig överenskommelse om det svenska elsystemet, baserat på en framtida bedömning av behov av kraft och överföringskapacitet, att tydliga mål och färdplaner fastslås, att systemet förändras för hur framtida effektbehov fördelas och att överväga att införa utbyggnad, överföring och lagring av el som ett överskuggande samhällsintresse som i myndighetsutövningen normalt ska ges högre vikt än andra samhällsintressen.

Elmarknaden är avreglerad och besluten om vilka investeringar och etableringar som ska göras, tas av ett stort antal oberoende aktörer. I praktiken är det endast stamnäten som står under statlig kontroll.

KR anser därför att de framförda förslagen bör kompletteras med att ansvaret för genomförandet av de mål och färdplaner som tas fram ska läggas på statlig nivå.

Vindkraften tas upp som en egen del i utredningen. Skälet är förstås svårigheterna att få tillstånd till lokalisering av vindkraftverk såväl på land som till havs.

---

<sup>7</sup> Miljöprövningsutredningen (SOU 2022:33)

KR stöder förslagen 27 - 29 att ersättningssystem behövs för att få acceptans för etableringar av vindkraftverk. Ersättningssystem som riktar sig till såväl berörda fastighetsägare som kommuner. Dessa förslag skulle lämpligen kunna kompletteras med en utveckling av planeringen för placering av vindkraftverk i kommunerna och där berörda kommuninnevånare ges tillfälle att medverka i planeringsprocessen.

I förslagen 35 och 36 förespråkas att en bred och långsiktig överenskommelse om kärnkraftens framtid skapas. För att skapa trovärdighet för en sådan överenskommelse föreslås att en delfinansiering av eventuella investeringar övervägs. Dessutom föreslås Vattenfall ges möjligheter att se till samhällsekonomiska konsekvenser av sina beslut om de inte är affärsmässiga.

KR stöder behovet av att en långsiktig överenskommelse om kärnkraften är nödvändig om någon aktör ska kunna ta beslut att satsa på en sådan etablering med de ekonomiska konsekvenser det för med sig. Här bör även större vikt läggas på de kostnader som lagring av utbränt kärnbränsle för med sig.

Däremot ifrågasätter vi varför en delfinansiering ska ske med statliga medel. En nyligen publicerad utredning visar att behovet av el kan klaras utan utbyggnad av kärnkraft<sup>8</sup>. I denna utredning pekar forskarna på att debatten i stället för att ställa det ena energislaget mot det andra borde handla om de verkliga utmaningarna för omställningen. Det vill säga hur vi får till en tillräckligt snabb utbyggnad av ny elproduktion, hur tillståndsprocesserna kan bli effektivare, kompetensförsörjning, effektivisering och nya smarta energitjänster.

Utredningen föreslår att 2030-målet för transporter ska tas bort, förslag 6. Utredningens förslag är i första hand att omställningen ska ske genom elektrifiering av såväl person- som godstransporter genom att mål och färdplaner utarbetas för utbyggnaden av laddinfrastruktur och vätgasförsörjning, förslag 30. Dessutom föreslås, förslag 13, att malus-delen i fordonsbeskattningen behålls och att det övervägs att öka och förlänga den samt göra den mer progressiv.

KR anser, som tidigare framförts, att klimatmålet 2030 för transporter ska kvarstå. För att klara omställningen av transportsektorn inom det tidsperspektiv som gäller, fram till 2035, krävs en samlad satsning omfattande hela transportsektorn och dess kopplingar till andra sektorer. En kraftig minskning av fordonstrafiken på väg är en förutsättning för att klimatmålen ska kunna nås. Det innebär att förutsättningar måste skapas för utbyggd kollektivtrafik och att gående och cyklister gynnas genom en attraktiv lokal miljö och en generös fördelning av ytor på bekostnad av ytor för snabb och stillastående biltrafik. En sådan omställning behöver ske med hänsyn till de olika förutsättningar som gäller för människor, såsom behoven av tillgänglighet, möjligheterna att utnyttja och tillgången på kollektiva färdmedel och människor med olika typer av funktionshinder.

<sup>8</sup> [https://research.chalmers.se/publication/536840/file/536840\\_Fulltext.pdf](https://research.chalmers.se/publication/536840/file/536840_Fulltext.pdf)



Förutsättningar för ett effektivt och klimatsmart mobilitetssystem kan uppnås genom att skapa ett digitalt system, baserat på vägavgifter, där avgifterna är beroende av efterfrågan, alltså när färden sker – dynamiska – och differentierade utifrån sådana faktorer som utsläpp, geografi, storlek på fordon etc. Genom att samordna ett sådant system med finansieringen av kollektivtrafikens utbyggnad och driftskostnader, kan dels en överföring av resande från bil till kollektivtrafik ske samtidigt som avgifterna kan differentieras utifrån olika resenärers förutsättning, till exempel lägre avgifter för boende på landsbygden<sup>9</sup>. Detta skulle även kunna utformas så att det ger de effekter som avses i förslag 34, att ett transportstöd införs till hushåll på landsbygden. Införandet av ett sådant system kräver även att ett nationellt boknings- och biljettsystem införs.

KR anser att förslag 31 behöver konkretiseras med tydliga åtgärder. Det tar upp behovet att tillse att tillräcklig transportkapacitet byggs ut för att möjliggöra omställningen och utvecklingen av Sveriges basindustri. För att förverkliga detta förslag, liksom för omställningen av den tunga fordonstrafikens transporter, krävs en utbyggnad av järnvägssystemet, så att en större del av de långväga godstransporterna sker på järnväg.

Som även framförs i utredningen saknas idag en samlad styrning och planering inom olika samhällssektorer. Vi anser att för omställningen av transportsektorn i den takt som krävs behövs att lämplig myndighet får ansvar för en operativ samordning av offentliga sektorns insatser för tillgänglighet i samhället mellan stat, regioner och kommuner, med möjlighet att överföra resurser mellan olika transportslag och administrativa nivåer.

KR stödjer förslag 37 om en utökning av Klimatpolitiska rådets uppdrag, till att också analysera vilka åtgärder som krävs för att Sverige ska klara övergången till klimatneutralitet. Speciellt viktigt att följa upp är att omställningen sker utan att regionala och sociala spänningar byggs upp. Även att rådet ska ha mandat, enligt förslaget, att analysera Sveriges agerande i EU och andra internationella organisationer är värt att gå vidare med.

### **Politikområde 3 – Åtgärder som bidrar till att omvärlden blir klimatneutral**

KR stöder förslagen 38, 39 och 40, att ett överordnat mål i den svenska klimatlagen ska tas fram med inriktning att Sverige ska verka för ett politiskt, ekonomiskt och socialt legitimt ramverk för en ambitiös klimatpolitik på EU-nivå, att nedtrappningen av utgivningen av nya utsläppsrätter i EU ETS1 och 2 fortsätter i samma takt som den som beslutats i Fit for 55-paketet, att införa harmoniserade styrinstrument för att skapa ekonomiska drivkrafter till minskade utsläpp i jordbrukssektorn och för inlagring i skog och mark.

KR stöder förslag 41. Samtidigt som Sverige behöver driva en nationell klimatpolitik i linje med den koldioxidbudget som gäller och där EU:s lagfasta klimatåtgärder ingår, är

<sup>9</sup> <https://klimatriksdagen.se/wp-content/uploads/2022/09/Rapport-Mobilitet-KR-och-LiU-220831.pdf>

det därför viktigt att Sverige aktivt påverkar utvecklingen inom EU, så att ambitionsnivån är på den nivå som Parisavtalet anger. Fit for 55-paketets utsläppsmål har huvudsakligen tidsperspektivet 2030.

Nästa år, 2024, är det val till EU-parlamentet och dess sammansättning därefter kommer att få stor betydelse för EU:s framtida klimatpolitik. Det är därför av stor vikt att den svenska klimatpolitiken har egna och höga ambitionsnivåer och att EU:s klimatlagar är integrerade med den svenska klimatpolitiken. Eftersom Fit for 55 till stora delar inte är känt bland människor, kommer det att krävas informationsinsatser i denna process.

KR stöder inte förslag 42 om att avstå från nationella konsumtionsbaserade utsläppsmål. År 2021 motsvarande Sveriges konsumtionsbaserade klimatutsläpp i genomsnitt 8 ton per person. 64 procent av dessa utsläpp uppstod utomlands<sup>10</sup>. Den omställning vi står inför innebär att våra konsumtionsmönster behöver ändras. Genom att införa konsumtionsbaserade utsläppsmål får vi som konsumenter dels klart för oss hur viktigt detta är, dels riktlinjer och hjälp med hur det ska kunna ske.

KR stödjer inte förslag 44 om att skärpa begränsningar på EU-nivå för hur statsstöd får användas för den gröna omställningen. För att staten ska kunna ta ett samlat ansvar för den strukturomvandling som behövs inom viktiga områden krävs statlig medverkan i alla led, från planering till genomförande. KR anser därför att staten måste ha en styrande roll och även direkt bidra med statsstöd för att omställningen skall ske snabbt och med ett övergripande systemperspektiv.

KR stöder förslag 45 att öka det klimatrelaterade utvecklingsbiståndet. Se dock nedan vårt påpekande att finansiellt, teknologiskt och kunskapsmässigt stöd till utvecklingsländerna kan behöva mångdubblas.

KR stöder inte förslag 46, eftersom det strider mot Parisavtalet som bland annat tillerkänner utvecklingsländer längre tid att nå utsläppsmålen (art. 4).

En rättvis ansvarsfördelning mellan utvecklade länder och utvecklingsländer är en grundläggande utgångspunkt vad gäller åtgärder och insatser för att påverka den globala minskningen av växthusgaser. De länder som historiskt har orsakat de största utsläppen ska dels minska sina växthusgasutsläpp snabbare än länder som orsakat mindre utsläpp, dels bidra med ekonomiska stöd till drabbade länder i det globala Syd som drabbas av klimatförändringens konsekvenser. Så är även EU:s ansvarsfördelning, ESR<sup>11</sup>, utformad. Sverige och våra grannländer har högre utsläppsminskningsbeting än vad som gäller för mindre rika medlemsstater.

I det fall att den globala fördelningen av återstående koldioxidbudget ska ske enligt utredningens tankegång, dvs per capita, så kommer det istället att kräva massiva och

<sup>10</sup><https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/omraden/klimatet-och-konsumtionen/>

<sup>11</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_21\\_3543](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3543)

omedelbara överföringar av teknologi, kunskap, och finansiella resurser till utsatta länder. Medan vi har en grandios uppgift – att snabbt nå ner till nollutsläpp, har de två; att utrota fattigdom samt att nå nollutsläpp.

En analys från UNCTAD har beräknat att det krävs resursmobilisering motsvarande 12 biljoner dollar fram till 2030 för att utvecklingsländerna ska kunna nå sina NDC:s till 2030<sup>12</sup>. Om de då bara ska tillåtas en koldioxidbudget motsvarande deras folkmängd kommer de att avsevärt behöva skärpa sina NDC:s. Då krävs det förmodligen ett betydligt större finansiellt och teknologiskt stöd från länder som Sverige än vad som hittills har utlovats.

### **Viktiga frågor som rapporten inte besvarar**

KR anser att rapporten borde ha belyst det faktum att Fit for 55 är otillräckligt för att EU som helhet ska kunna uppfylla Parisavtalet.<sup>13 14</sup> Eftersom Sverige ingår i EU:s samlade åtagande enligt Parisavtalet, behövs förslag som säkerställer att Sverige uppfyller sin del.

KR anser att utredningen och förslagen borde ha tagit upp och fört fram vikten av utfasningen av fossila subventioner, vikten av energieffektivisering och energisparande. Utbudssidan av fossila energislag ägnas för liten uppmärksamhet och ingår inte heller i de internationella överenskommelser som görs kopplat till klimatomställningen. Utfasningen av fossila subventioner är här en viktig del för att minska stödet för tillgången på fossila energislag. Energieffektivisering och energisparande åtgärder krävs för att klara den framtida tillgången till el samtidigt som det finns en stor potential inom dessa områden.

KR anser att det borde ha funnits kompensatoriska förslag i rapporten som syftar till att inte vältra över en alltför stor del av kostnaden för ETS2 på privata hushåll. Det kommer annars att bli mycket svårt att få folklig acceptans för den stora omställning som ETS2 kommer att innebära. Regeringen behöver i klimathandlingsplanen och kommande budgetar samt i arbetet inom EU tillförsäkra en omfördelningspolitik som säkrar att det är förorenarna som står för notan och att den inte vältras över på konsumenterna.

KR anser inte att förslagen tillgodoser tidsaspekten för klimatomställningen. En omförhandling av den nu gällande svenska klimatöverenskommelsen innebär i sig en försening av viktiga klimatpolitiska åtgärder. Dessutom kräver de flesta av de 46 förslagen utredning innan ett genomförande ens kan påbörjas.

KR anser att utöver rapportens förslag för politikområde 3 behöver Sverige agera diplomatiskt och med andra utrikespolitiska styrmedel för att påverka andra länders åtgärder för att uppnå Parisavtalet.

<sup>12</sup> <https://unctad.org/news/climate-finance-goal-works-developing-countries>

<sup>13</sup> <https://www.nature.com/articles/s41558-023-01848-5>

<sup>14</sup> <https://theconversation.com/carbon-budget-for-1-5-c-will-run-out-in-six-years-at-current-emissions-levels-new-research-216459?fbclid=IwAR00J9tYV18B1NJAa2qN6Sjf32zwvN0TAdYxh2DtNX5MOfFnMPjUooNFvI>

KR anser att grundläggande förutsättningar för EU:s och Sveriges klimatpolitik är

- att tidsperspektivet styr val och genomförande av åtgärder och styrmedel. Det utsläppsutrymme, koldioxidbudgeten, som Parisavtalet ger, med angivna temperaturgränser, ska styra ländernas klimatpolitik.
- att förutsägbarhet gäller för den politik som bedrivs, så att de aktörer som är, och kommer att vara, aktiva i omställningen har den planeringshorisont som behövs för beslut om inriktning och investeringar. Klimatpolitiken bör därför baseras på partiövergripande överenskommelser.
- att ett helhetsperspektiv tillämpas, så konsekvenser för djur, ekologi och naturresurser, liksom samhällsutvecklingen som sådan, beaktas i ett långsiktigt perspektiv vid utformningen av politiken för klimatomställningen.
- att ett systemperspektiv tillämpas vid val och utformning av åtgärder och styrmedel. Samverkan mellan åtgärder och styrmedel krävs för att få önskad effekt, men åtgärder kan även få rekyleffekter. Positiv samverkan kan vara inom en sektor, så kräver minskad biltrafik insatser för ökad kollektivtrafik, eller mellan sektorer, så kräver omställning av industrier tillgång till el.
- att statlig styrning sker inom sektorer och områden där samordning krävs och där incitament saknas för marknadens aktörer att göra de investeringar som krävs. Förutsättningar behöver skapas för sektorer såväl som aktuella aktörer. Det innebär att även statliga finansiella insatser behöver göras.
- att människor behöver involveras och ges inflytande tidigt i de processer som klimatomställningen innebär. Beteendeförändringar är en nödvändig del i omställningen till ett hållbart samhälle. Acceptans för den politik som gäller och de åtgärder som genomförs, är en förutsättning för att omställningen ska kunna ske med det deltagande och engagemang som krävs.

Vi ser sammanfattningsvis många goda skäl att regeringen nu lägger fram en klimatpolitisk handlingsplan som kan ge ny fart i arbetet med klimatomställningen såväl hemma i Sverige som internationellt. Och ge nytt hopp åt våra unga generationer.

Stockholm dag som ovan

Torbjörn Vennström  
Ordförande  
Klimatriksdagen

Roger Bydler  
Styrelseledamot och samordnare i  
Klimatriksdagens klimatmålsutskott