



| | |
|------------|--------------|
| Vårt datum | Vårt Dnr: |
| 2016-05-30 | 20.16, 25.16 |
| Ert datum | Ert Dnr: |
| 2016-03-11 | 20.16, 25.16 |

SACO
Box 2206
103 15 Stockholm

Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige, SOU 2016:21

Sveriges Ingenjörer tycker att det är väldigt positivt att den parlamentariskt sammansatta kommittén har lyckats enas kring ett förslag till ramverk för klimatpolitiken. En så långt möjligt delad syn på klimatfrågans betydelse och hur den i det stora hela bör hanteras är en viktig förutsättning för konkreta insatser.

Vi delar utredningens övergripande syn på att Sverige ska vara föregångare i klimatarbetet genom åtgärder i landet och insatser i utvecklingsländer. Det finns som vi ser det mycket att vinna på att gå före och det arbete som Sverige historiskt bedrivit har bidragit till att vårt näringsliv är väl positionerat för ytterligare höjda krav. Samtidigt är det naturligtvis oerhört viktigt att samtliga länder skärper sin klimatpolitik, inte minst mot bakgrund av ambitionshöjningen på COP 21 i Paris.

Sveriges Ingenjörer välkomnar ett klimatpolitiskt ramverk som tydliggör mål, ansvar, roller och hur uppföljningen sker. Viktiga delar är naturligtvis också styrmedel och åtgärder i kommande betänkande.

Vi anser att det är bra med en tidigareläggning av netto-noll målet för 2050 till år 2045. Det ger Sverige goda förutsättningar att vara ett ledande land i omställningen samtidigt som det ger rimliga förutsättningar för näringslivet och övriga delar av samhället att anpassa sig utan att konkurrenskraften hotas. Det är mycket viktigt att omställningen kan ske utan att delar av näringslivet konkurreras ut eller väljer att flytta sin verksamhet utomlands. Det gynnar varken klimatet eller utvecklingen i Sverige. Det är med andra ord viktigt att också andra länder höjer sin ambitionsnivå i enlighet med Parisavtalet.

Vi tycker att det är bra att utredningen öppnar för koldioxidinfångning och lagring, CCS, från processindustrin som ett alternativ som inte bör uteslutas. CCS är dock en teknik som bara bör tillämpas om Sverige, tillsammans med andra länder i regionen, gör bedömningen att målen annars inte kan nås. Anläggningarna i Sverige är rimligen för små för att tekniken ska vara ekonomiskt möjlig specifikt i Sverige om priset på koldioxid inte ska bli för högt. Det gäller särskilt med tanke på att lämplig berggrund för lagring finns långt ifrån de huvudsakliga utsläppskällorna. Den enda möjliga lösningen

blir då att t ex länderna runt Östersjön går samman kring ett gemensamt lagringsutrymme i Östersjön eller att man gör en motsvarande lösning för Nordsjön.

Sveriges Ingenjörer är positivt till ett klimatpolitiskt råd. Alla politikområden har i någon mening påverkan på klimatet varför det är viktigt med en funktion som ser saker på tvärs. Det är också viktigt att åtgärda den kritik som framförts från Riksrevisionen om brister i olika myndigheters samlade analys och vilka effekterna blir av olika styrmedel. Samtidigt vill vi framhålla att om rådet ska få en inflytelserik roll i klimatarbetet är det helt avgörande att formulera hur det förhåller sig till enskilda myndigheters expertis. Dess status och hur ledamöter utses behöver därför tydliggöras.

Sveriges Ingenjörer har inte närmare analyserat om en lagreglering av delar av ramverket i en klimatlag är nödvändigt. Vi ser att en lag skapar förutsättningar för långsiktighet och kan ha ett viktigt signalvärde. Vi menar att det inte finns några direkta nackdelar med en lagreglering och stödjer därför förslaget om en klimatlag.

Vi är också eniga med utredningen om att transporter, jordbruket och basindustrin är de områden där det är särskilt viktigt att vidta åtgärder i Sverige. Vägtransport är ett område som Sveriges Ingenjörer har haft anledning att titta närmare på. Det skedde till exempel 2011 med rapporten *New opportunities in Sweden within road transportation*,

http://www.sverigesingenjorer.se/Global/Dokumentbibliotek/Rapporter/Rapport_road_transportation.pdf inom ramen för det globala projektet *Future Climate – Engineering Solutions*. I samband med de stora förändringarna tidigare inom svensk bilindustri drev förbundet hårt att kompetens inom fordonsklustret skulle tas till vara. Vår uppfattning är att Sverige, trots vår relativa litenhet, har unika kompetenser inom fordonsutveckling, infrastruktur- och systemlösningar, informations- och kommunikationsteknik, biobränslen och eldistribution. Sammantaget gör dessa kompetenser oss väl rustade att vara ett ledande land i utveckling av en fordonsflotta med låga koldioxidutsläpp.

Inom ramen för ett projekt inom Europafacket, EFS, arrangerade SACO/Sveriges Ingenjörer tidigare i år, i samarbete med LO, ett seminarium i Norrbotten om den svenska järn- och stålindustrins möjligheter att minska sina processrelaterade koldioxidutsläpp. Under dessa samtal framkom det att det finns goda tekniska möjligheter att ersätta dagens masugnprocess med kol och koks som reduktionsmedel med andra processer till exempel med hjälp av vätgas. Sveriges Ingenjörers uppfattning är dock att de utvecklingsprocesser som krävs för detta teknikskifte måste involvera både näringslivet och staten i gemensamma insatser. Att successivt öka pålagorna för branschens företag leder inte till detta teknikskifte utan blir bara en extra kostnad.

Sveriges Ingenjörer har som organisation ett stort miljöengagemang som bland annat yttrar sig i att vi varje år sedan 25 år tillbaka arrangerar en Mil-

jödag på aktuellt tema och finansierar miljöforskning via vår fond. I år fokuserade vi på ägandets betydelse för en långsiktigt hållbar industriell utveckling i Sverige.

SVERIGES INGENJÖRER

Peter Larsson
Samhällspolitisk direktör

Johan Sittenfeld
Utredare