

SVEBIO  
Svenska Bioenergiföreningen  
/Kjell Andersson

2022-11-14

REMISSYTTRANDE

Dnr: M2022/01364

Till  
Miljödepartementet  
Klimatenheten

**Remissvar rörande Klimatråtsutredningens förslag Rätt för klimatet – slutbetänkande  
SOU 2022:21**

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, har tagit del av rubricerade utredning och vill framföra följande synpunkter:

*Svebios synpunkter i sammanfattning*

*Den svenska klimatpolitiken bör som hittills i första hand bygga på generella ekonomiska styrmedel. Besluten om klimatåtgärder och styrmedel ska fattas av demokratiskt valda politiska församlingar och inte genom domstolsbeslut.*

*Eftersom klimatfrågan är vår tids största globala miljöfråga måste klimataspekten inordnas i svensk miljölagstiftning, så att rätt avvägningar kan ske i tillståndsprocesser och andra administrativa beslut.*

*Utredningen har inte lagt tillräckligt konsekventa förslag som på ett tydligt sätt inordnar klimatnyttan i miljöbalken. Vi anser att klimat måste anges som ett jämbördigt mål i miljöbalkens portalparagraf vid sidan av människors hälsa och miljö och därefter genomsyra andra relevanta paragrafer.*

*Utredningen har inte heller lämnat tydliga förslag om samordning mellan klimatlagen och miljöbalken. Vi anser att det bör finnas en formulering i miljöbalken om att klimatlagens mål ska vägas in vid prövning enligt miljöbalken.*

*Även i miljöbalkens allmänna hänsynsregler bör klimataspekten anges. Klimataspekten bör också nämnas i miljöbalkens markhushållningsbestämmelser. Av särskild vikt är att skogens som producent av förnybar energi uppvärderas i avvägningen mot andra intressen.*

*Regeringen bör ges ökad rätt att pröva tillåtligheten för större projekt med stor betydelse för uppfyllandet av klimatmålen.*

*Utredningen har en nedvärderande syn på biodrivmedel och gör bedömningar om tillgången på hållbara biobränslen, utan sakliga eller vetenskapliga belägg. Utredaren är uppenbart okunnig i ämnet och har grundat sina förslag på fördomar och förutfattade meningar.*

*Svebio har bara begränsade synpunkter på förslagen om elnät och transporteffektivt samhälle, men vi varnar för att göra alltför optimistiska antaganden om möjligheterna att korta handläggningstider för elnätsutbyggnad och möjligheterna att minska transportsektorns klimatpåverkan genom planeringsåtgärder.*

## **Allmänna utgångspunkter**

Den svenska miljölagstiftningen tillkom under en period då de viktigaste miljöstörande faktorerna var luftföroreningar av partiklar och skadliga ämnen, utsläpp av föroreningar i sjöar och vattendrag, buller och försurning, med direkta effekter på hälsa och miljö. Under de gångna årtiondena har mycket av denna miljöpåverkan eliminerats, särskilt från industrier, men också från bebyggelse och trafik, där merparten av föroreningarna numera kommer från däckslitage och mycket lite från förbränningsmotorer. Istället har vi fått global miljöpåverkan, först genom hoten mot ozonskiktet, därefter genom påverkan på klimatet genom uppvärmning orsakade av växthusgaser, samt försurning av haven.

Svenska utsläpp av klimatgaser påverkar det globala klimatet och klimatpolitiken är nu en central del av miljöpolitiken. Vi har fått en särskild klimatlag. Men miljöbalken, som bildar basen i vår miljölagstiftning, saknar en tydlig koppling till klimatet. Klimatet måste anges som en lika viktig faktor i miljöarbetet som människors hälsa och den direkta påverkan på miljön. Den föreliggande utredningen har inte lämnat förslag som konsekvent arbetar in klimataspekterna i miljöbalken så att regeringen och myndigheterna har laglig grund för att värdera klimatnytta mot andra miljöeffekter.

## **Några exempel på dagens brister**

Vi har under de senaste åren sett flera exempel på tillståndsprocesser där en tydlig värdering av klimatnytta kunde ha varit en viktig faktor i regeringens, myndigheters eller domstolars ställningstaganden. Under kommande år, med en snabb klimatomställning, kan vi förvänta fler sådana fall. Det kan handla om cementtillverkning där cementen behövs för nödvändiga investeringar för vindkraftverk och nya järnvägar. Det kan handla om utbyggnad av raffinaderier för ökad produktion av biodrivmedel. Det kan handla om nya gruvor för utvinning av mineral och metaller som behövs för ny klimatnyttig teknik. Utsläppen av koldioxid från verksamheterna begränsas genom utsläppshandeln, men tillståndsprocesserna kan leda till att anläggningarna inte kan byggas eftersom man inte kan väga in klimatnyttan i besluten. De absoluta villkoren i artskydds- och fågeldirektiven skulle också kunna hanteras lättare om man för dispensbeslut kan hänvisa till miljöbalken. Generellt gäller att den förnybara produktionen på skogsmark och jordbruksmark har dåligt lagligt skydd i förhållande till andra samhällsintressen.

## Synpunkter på utredningens bedömningar och förslag

### *Miljöbalkens mål och tillämpningsområde*

Utredningen skriver i sin bedömning på sid 111 "att det finns begränsat utrymme att ge klimat större tyngd i förhållande till människors hälsa och miljö i 2 kapitlet miljöbalken." Vi delar inte utredningens bedömning utan anser tvärtom att det finns utrymme att ge klimatet större tyngd, både i kapitel 1 och kapitel 2.

Utredningen har i sitt tidigare betänkande föreslagit att minimerad klimatpåverkan införs som ett mål i miljöbalkens 1 kap. 1 paragraf. Det är naturligt att detta mål också följs upp i 2 kapitlet.

#### *4.1 En klimatanpassad platsvalsregel*

Vi stödjer förslaget om att införa klimathänsyn som en faktor vid platsvalet. Det är logiskt att tillföra klimataspekten vid sidan av hälsa och miljö.

#### *4.2 En ny avvägningsregel*

Utredningen förordar inte att en ny avvägningsregel införs i 2 kap, paragraf 7. Vi tycker tvärtom att man bör införa en sådan avvägningsregel för att tydliggöra att klimathänsyn måste vägas in. Man bör göra det genom att göra en hänvisning till 3:e paragrafen i klimatlagen.

#### *4.4 Klimatet som särskilt intresse i 3 kap. miljöbalken*

Utredningen bedömer att det inte är lämpligt att ge klimatintresset företräde i 3 kap. 10 paragraf i miljöbalken. Vi delar inte denna bedömning. Vi anser tvärtom att man bör införa en formulering om att klimathänsyn ska ges en ställning motsvarande riksintresse.

#### *4.6 Regeringens tillåtlighetsprövning*

Utredningen anser inte att det införs en bestämmelse i 17 kap. 3 paragrafen om att regeringen ska förbehålla sig prövning av verksamheter av stor betydelse för klimatomställningen. Vi anser tvärtom att det är viktigt att regeringen ges detta övergripande ansvar för verksamheter som är av väsentlig betydelse för att uppfylla riksdagens klimatmål.

## Övriga förslag av utredningen

#### *8.3 Transportvillkor bör regleras i miljöbalken*

Vi anser inte att detta förslag till tillägg rörande transportvillkor för s k följd företag bör genomföras. Klimatpåverkan från transporter styrs bäst genom generella styrmedel som koldioxidbeskattning av fossila drivmedel och reduktionsplikten för ökad andel biodrivmedel.

#### *10 Elnät*

Utredningen argumenterar för vissa åtgärder som innebär att man gynnar en snabb utbyggnad av elnät. Man argumenterar för att inte utreda kabelalternativ i förhållande till luftledning och att sökanden inte ska behöva utreda alternativa sträckningar. Åtgärderna innebär en svagare ställning för de markägare och andra som motsätter sig nya luftledningar i den egna miljön. Eftersom skogsbruk inte ses som ett intresse som måste beaktas i

tillståndsprocessen är alternativa dragningar ofta den enda möjligheten att undvika omfattande intrång i befintlig skogsproduktion. Vi motsätter oss att man på detta sätt försvagar de gröna näringarnas intresse. Produktiv skogsmark är en viktig resurs i klimatarbetet som också måste beaktas i lagstiftningen och inte motverkas av nya regelverk för att påskynda elektrifieringen.

Biobaserad kraftvärme i anslutning till städer och tätorter minskar behovet av nya elnät och intrång i miljön.

### **Utredningens syn på biodrivmedel**

Utredningen har en mycket restriktiv hållning till biodrivmedel. Redan i förordet skriver utredaren att "hållbart producerade biodrivmedel är en efterfrågad men starkt begränsad resurs ur ett globalt perspektiv". Utredaren skriver också att "en snabb elektrifiering av industrin och transportsektorn i kombination med en utveckling mot ett transporteffektivt samhälle innebär att biobränslen inte behöver användas i lika hög utsträckning inom industrin och transportsektorn för att klara uppställda transportmål". Betänkandet ägnas därefter till sin huvuddel åt att identifiera lagstiftning som kan gynna elektrifiering och ett transporteffektivt samhälle, men ingen motsvarande analys av hur förnybara bränslen kan gynnas lagstiftningsmässigt.

Utredarens negativa syn på biodrivmedel och påståenden om att biodrivmedel är en starkt begränsad resurs globalt saknar stöd i utredningen. Referenslistan innehåller inte något enda bidrag om biodrivmedel eller potentialen för biodrivmedel. Utredningen har inte heller träffat någon expertis på området. Varken Svebio eller Drivkraft Sverige hör till de organisationer som konsulterats av utredningen.

Enligt vår uppfattning måste lagstiftningen vara teknikneutral och kan inte ha till uppgift att gynna vissa klimatlösningar framför andra.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin  
VD

Kjell Andersson  
Näringspolitisk chef