

## Inkomna motioner och styrelsens svar

### MOTION 1

Motion till Klimataktion riks årsmöte 2020-03-15

#### HÅLL FAST VID KLIMATAKTIONS KRAV/MÅL FOSSILFRITT SVERIGE 2030

Klimataktion ska förstås stöda ungdomarna i Fridays For Future i deras kamp för en levbar och i möjligaste mån klimaträttvis värld framöver.

MEN Parisavtalet (2015-12-12, 32 sidor - längre är det inte. Läs det!)

<http://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/eng/109r01.pdf>

innehåller (förutom sex förekomster av ordet 'equity', utan varje konkretisering) väsentligen två korta avsnitt om

- TEMPERATURmål: 'well below' 2° ... 'aiming at 1,5°' (Article 2)
- UTSLÄPPs-mål: 'balans mellan utsläpp och sänkor' under andra halvan av seklet (Article 4)

Parisavtalets mål för utsläppen - det enda pålitliga medlet att säkerställa temperaturmål - är mångtydigt och svagt formulerat.

(för att få med Saudi på avtalet, USA insisterade på det (Svante Axelsson))

Betr möjlighet att begränsa temp.ökningen till 1,5° är skrivningen rent bedräglig.

Den ev kvarvarande utsläppsbudgeten för 1,5° tar slut inom ett fåtal år, och inte en enda regering tänker avsluta utsläppen så snabbt.

Dessutom: 'Balans mellan utsläpp och sänkor' inträffar när vi slutar vrida upp Jordens 'stora termostatratt' (=CO<sub>2</sub>-halten inte längre ökar)

Därefter fortsätter temperaturen att öka i decennier, pga Jordens stora termiska tröghet/värmekapacitet.

Kravformulering betr 1,5° bör därför fokusera på ansvarsutkrävande för att den budgeten kommer att överskridas inom ett fåtal år - samtidigt med politikens läppbekännelser till Parisavtalet och målsättande av 'nettonoll 2045/2050'.

Självklart ska vi och regeringarna 'lyssna på vetenskapen'.

Men Paris-avtalet bidrar i praktiken till att legitimera utsläpp som är alldeles för stora, och genom att uttala vårt stöd för detta avtal bidrar också vi till att forskningen inte tas på allvar.

De historiska utsläppen (som ackumuleras i atmosfären) visar på enorma skillnader i ansvar mellan gamla/rika/högutsläppande och fattigre/lågutsläppande länder.

Hur de små återstående utsläppsbudgetarna (för 1,5-2°) - som klimatvetenskapen kan

uttala sig om - ska fördelas mellan länder är en fråga inom en helt andra domäner: politik och, framför allt, moral/etik. Som behöver svar på frågor kring om och isf hur vi ska/kan av-ockupera de delar av allmänningen atmosfären som vi rika historiska

högutsläppare har ockuperat, och fortsätter att ockupera/expandera varje dag som vi

inte radikalt minskar utsläppen.

Vi föreslår därför årsmötet att besluta

- att Klimataktion inte ställer sig bakom den vilseledande och icke-verifierbara målformuleringen 'följ Parisavtalet'
- att vi i Klimataktion tar oss en ordentlig funderare på hur vi bör förhålla oss till kravformuleringar om säkerställande av temperaturmål/1,5-2° och klimaträttvisa
- att vi tills vidare driver och stöder bara KA's verifierbara mål/krav-formulering: Fossilfritt Sverige 2030 (som eg är en kompromiss mellan att Sverige (o andra rika högutsläppare) redan borde ha avslutat utsläppen (för 2°) och att vårt svåra fossilberoende tar tid att avskaffa)

Uppsala 2020-02-15

Tomas Lohammar Mikael Malmaeus

#### MOTION 1 – Styrelsens svar

I brödtexten av sin motion inför årsmötet diskuterar motionären de vetenskapliga och politiska utgångspunkterna för de övergripande mål som Klimataktions driver och bör driva kopplade till den förda klimatpolitiken.

Han menar att Parisavtalets formulerade ambition att hålla jordens medeltemperatur under 1,5 grader inte alls motsvaras av konkreta åtgärder som kan leda att ambitionen efterlevs. I detta är motionären och Klimataktions styrelse helt överens. Förutom att en färdplan för hur ambitionen ska uppnås saknas, liksom en tydlig formulering om hur små chanserna är att det ens är möjligt att uppnå det, saknar dessutom avtalet helt bindande åtaganden från medlemsländerna. Det är alltså helt upp till länderna själva att formulera åtgärdsplaner och mål för minskade utsläpp. I nuläget beräknas det sammanlagda åtagandet från världens länder att leda till mer än 3 graders uppvärmning vid slutet av detta århundrade, vilket skulle kunna leda till långt högre uppvärmning längre fram.

Motionären menar också att skrivelsen i Parisavtalet om hur världen ska lyckas hålla jordens medeltemperatur under 1,5 grader är bedräglig. Även här är vi överens. Faktorer som inte nämns är precis som motionären skriver rättviseaspekten, frånvaron av tekniker för koldioxidinfångning, risken för självförstärkande klimatskred samt det faktum att scenarierna som ligger på borden endast ger 66% chans att hålla temperaturen under 1,5 grader. Detta vill motionären att Klimataktion tydliggör.

Vidare anser motionären att det inte enbart är en fråga för naturvetenskapen att avgöra vilka åtgärder som är bäst lämpade att klara av utmaningen, eftersom den kraftiga omställningen behöver ske i samhället, vilket kräver en djupare förståelse för både

etik och politik än den klimatvetenskapen kan erbjuda. Även om detta är styrelsen överens med motionären.

Så till att-satserna. Motionär en vill

- att Klimataktion inte ställer sig bakom den dysfunktionella/meningslösa/icke-verifierbara målformuleringen 'följ Parisavtalet'

Styrelsens svar: *Styrelsen håller med om att "följ Parisavtalet" är ett mycket oprecist begrepp. Likväl kan det finnas en politisk poäng i att hålla politiker ansvariga för det avtal de skrivit på och de implikationer avtalet och i synnerhet 1,5-graders-ambitionen innebär om de riktiga slutsatserna drogs. Styrelsen föreslår att KA blir tydligare med detta i sin kommunikation. Ett förslag är att formulera nåt i stil med: "Om politikerna menar allvar med Parisavtalet krävs kraftigt ökande ambitioner och en tydlig plan för hur Sveriges bidrag ska anpassas till avtalet" eller något liknande*

- att vi i Klimataktion tar oss en ordentlig funderare på hur vi bör förhålla oss till kravformuleringar om säkerställande av temperaturmål/1,5-2° och klimaträttvisa

Styrelsens svar: *Styrelsen håller med motionären om att det i nuläget är mycket lite som talar för att 1,5-graderstaket ska kunna klaras. Även 2-graderstaket är i nuläget långt ifrån att klaras, givet den förda politiken, såväl globalt som i Sverige. Det är klokt att fundera vidare på om dessa temperaturmål är konstruktiva att driva eller ej. Dock är det inte helt klart vad ett sådant funderande skulle resultera i här och nu. Därtill finns en ideologisk klimaträttvise-poäng att stå bakom skrivelserna om 1.5 grader i Parisavtalet, eftersom det var de fattiga länderna som drev kravet på att det skulle vara med i avtalet.*

*När det gäller klimaträttvisa är styrelsen helt överens om att perspektivet tydligt behöver finnas med i alla uttalanden om utsläppsminskningarna. Här har dock Klimataktion redan tagit ställning för klimaträttvisa, varför styrelsen inte anser att det behövs någon ytterligare formulering i plattformen om det. Vi välkomnar dock en djupare diskussion om vad ett rättvis utsläppsminskningstakt skulle vara för Sveriges del. Det kan ske även utan att-satsen ovan.*

*Mot bakgrund av detta föreslår styrelsen att avslå denna att-sats.*

- att vi tills vidare driver och stöder bara KA's verifierbara mål/krav-formulering: Fossilfritt Sverige 2030

(som eg är en kompromiss mellan  
att Sverige (o andra rika högutsläppare) redan borde ha avslutat utsläppen (för 2°)  
och  
att vårt svåra fossilberoende tar tid att avskaffa)

Styrelsens svar: *Styrelsen är överens med motionären om att driva kravet om Fossilfritt Sverige 2030. Vi ämnar behålla det uttryckta målet också hädanefter. Dock*

*anser vi inte att KA i nuläget "bara" bör driva detta övergripande mål. Det är tex viktigt att KA även fortsätter driva på för ökad koldioxidinlagring liksom finansiering av utsläppsminskningar och anpassning i fattiga länder. Dessutom har vi ännu inte bestämt oss för att slopa 1.5-graderstaket eller 2-graderstaket.*

*Mot bakgrund av detta föreslår styrelsen att avslå denna att-sats.*

## MOTION 2

*Motion till Klimataktions riksårsmöte 2020:*

### **Utred koldioxidransonering**

Klockan klämtar för klimatet. Till och med EU-parlamentet har utlyst klimatnödläge. Nu måste vi se till att det blir mer än bara ord.

Åtgärder som höjda bensinpriser fungerade när vi hade tid för en grön omställning som inte var ett nödläge. Men om priset på allt vi köper nu skulle återspegla det verkliga priset för klimatet fullt ut, så skulle rika kunna fortsätta köpa all bensin de vill, medan många svenskar inte skulle ha råd. Det fungerar inte när vi vet att klimatpolitiken måste upplevas som rättvis och garantera tillräckliga utsläppsminskningar i tid.

Därför bör vi utreda koldioxidransonering (även kallat personliga utsläppsrätter). Då sätts ett tak för hur mycket vi kan förbruka och sedan får alla tillgång till lika mycket av det som ransonerats.

Sverige har tidigare ransonerat under andra världskriget och 70-talets oljekriser. Två viktiga skäl för folkets stöd då var krismedvetenhet och att det var lika för alla. Även en nutida svensk opinionsundersökning (Intermedia business & research 2009) visar att de allra flesta är redo att minska sin klimatpåverkan om bara andra tvingas göra samma sak.

Det offentliga har ju ett begränsat utsläppsutrymme genom den nya klimatlagen. Ransonering för företag finns också genom EU:s utsläppsrätter. Det bör förvisso utvecklas, men vi behöver även få till ett system för individers konsumtion. Oavsett utfall skulle då Sverige som medelstort land bidra med viktig kunskap till resten av världen om metoden koldioxidransonering. För mer info, se <http://effektmagasinet.se/fragor-och-svar-om-koldioxidransonering>

Jag yrkar:

att Klimataktion driver på för en statlig offentlig utredning (SOU) om koldioxidransonering av individuell konsumtion

att Klimataktion driver på för praktiska test av koldioxidransonering

**Göran Hådén, Härnösand**

## MOTION 2 -Styrelsens svar

Klimataktions styrelse bedömer att ett ransoneringssystem på individnivå skulle kunna bli komplicerat att utforma, även om det är en tydlig signal om att klimatnödläge råder. Styrelsen vill i första hand verka för att förhindra källan till utsläpp, dvs låta fossila bränslen stanna i marken. Vi tror att det i nuläget är mer effektivt och snabbare att använda sig av olika ekonomiska styrmedel, exempelvis koldioxidskatt, som vi förordar. Om en sådan dröjer kan frågan komma i ett annat läge. Klimataktions styrelse avslår därför motionen om att Klimataktion i dagsläget ska driva på i frågan om koldioxidransonering.

## MOTION 3

*Motion till Klimataktions riksårsmöte 2020:*

### **Klimatanpassa hastighetsgränserna**

Bränsleförbrukning och därmed miljöpåverkan ökar snabbt när personbilar körs snabbare än cirka 80 km/h. Enligt Trafikverket stiger bränsleförbrukningen och därmed både koldioxidutsläppen och bilistens bränslekostnad med 20 procent per mil när farten är 110 km/h istället för 90 km/h. Samtidigt är det bara en marginell tidsvinst att köra i 110 jämfört med 90 km/h - endast en dryg minut per körd mil.

Höga hastigheter kan spela stor roll även för flyg och båts klimatpåverkan. Det går ju att resa relativt klimatsmart med luftskepp och segelbåt, men sänkta hastigheter kan genomföras direkt. Det ger effekt oavsett andra reformer.

Exempelvis skulle en halvtimmes längre resa med den vanligaste Gotlandsfärjan halvera utsläppen från den nutida höga nivån. Samtidigt skulle restiden från dörr till dörr Stockholm-Visby bara öka cirka 10 procent.

När det gäller tåg har svenska tåg så låg klimatpåverkan vid drift, så det vore inte klimatsmart att sänka hastighetsgränserna för tåget. Särskilt inte som fler väljer tåget ju bättre dess hastigheter står sig jämfört med andra transportslag.

Att miljöanpassa hastighetsgränserna vore en ren ekonomisk vinst för både samhället och medborgarna. Det ger omedelbar effekt för miljön och sedan en fortsatt effekt varje år. Det gör stor skillnad för de samlade utsläppen om den största minskningen och goda exemplen sker nu eller senare.

Eftersom fordon som buss, tung lastbil och husvagn redan idag får köra högst 80-100 km/h även på motorvägar, skulle den harmoniserade maxfarten 80 km/h gälla alla dessa fordon och därmed bidra till en jämnare trafikrytm med färre omkörningar. Det skulle också göra bussar mer

konkurrenskraftiga när bilar inte får köra snabbare än bussar.

Om alla bara körde efter skyltad hastighet skulle vi få färre och mindre svåra olyckor, vilket skulle rädda nästan 100 människoliv varje år och ännu fler skulle slippa allvarliga skador. En kollision i 80 kilometer i timmen i stället för 90, minskar risken att omkomma med 40 procent, enligt Trafikverket. Även klimatkrisförnekare har svårt att vifta bort ett sådant argument.

Enbart fortkörningar orsakar cirka 700 000 ton koldioxidutsläpp per år i Sverige, enligt Trafikverkets rapport Smart fart från 2012. Dvs mer än 1 procent av Sveriges inhemska utsläpp. Krafttag mot fortkörningar vore därför på sin plats.

Det finns fler möjligheter att minska fortkörningar och öka efterlevnaden av en lägre maxfart. Bland annat ökad övervakning, högre böter, samt tekniska och juridiska åtgärder. Men vilken kombination av metoder som vore bäst bör prövas.

Studier visar att miljöpolitik som upplevs lika för alla får klart större stöd. I valet som hölls året efter den största förändringen i frågan - att hastighetsbegränsningar infördes på alla allmänna vägar i Sverige 1967 - så fick styrande S sitt högsta valresultat någonsin i fredstid - över 50 procent.

Några år senare kom oljekrisen och maxfarten på motorvägar sänktes då från 130 till 110 km/h långsiktigt. För bara några år sedan sänkte Österrike maxfarten på vissa av sina motorvägar från 130 till 100 km/h för miljöns skull. Att sänka hastighetsgränser till lägre än 70-80 km/h minskar dock inte bränsleförbrukningen.

Flera partier har tidigare lyft frågan om att sänka höga hastighetsgränser för miljöns skull. Dock har det på senare år varit ganska tyst i debatten. Men ett klimatnödläge behöver rimligen inkludera denna åtgärd som omedelbart kan ge betydande effekt, särskilt om initiativet sprider sig över världen.

Därför yrkar jag:

att Klimataktion driver att hastighetsgränser för personbilar ska klimatanpassas till högst 80 km/h

att Klimataktion driver att hastighetsgränser generellt ska klimatanpassas

att Klimataktion driver att krafttag ska tas mot fortkörningar

**Göran Hådén, Härnösand**

**MOTION 3 - Styrelsens svar**

Klimataktions styrelse tycker att motionen har viktiga poänger. Att miljöanpassa hastigheterna har både miljömässiga och säkerhetsmässiga fördelar. Informationen om vad t

ex sänkt hastighet för Gotlandsfärjorna kan leda till är mycket intressant.

Vi är dock skeptiska till att binda upp Klimataktion som organisation till att driva just denna fråga mot bakgrund av många andra angelägna frågor och i nuläget få aktivister. Vi är också frågande till att driva polisiära frågor – som krav 3, om att motverka fortkörningar, och till att i ett slag förorda 80 km i timmen överallt. Det senare kan lätt göra oss till måltavla för irriterade glesbygdsbor, leda till för oss negativt mediaintresse och försvåra våra möjligheter att nå ut.

Krav nr 2, att Klimataktion driver att hastighetsgränser generellt ska klimatanpassas, ställer vi oss dock bakom, förutsatt att det finns enskilda medlemmar som vill just driva frågan. Alternativt förslår vi att ordet "driver" tills vidare byts ut mot "vill".

## MOTION 4

### **Motion till Klimataktion Riks årsmöte 2020**

Ärende: Start av bokförlag.

Motionärer: Klimataktion Stockholms styrelse genom dess medlemmar: Christiane Fürnkranz, Anders Berndes, Åke Iggström, Veronica Fransson Farias, Rikard Rehnbergh, Ossian Matthiessen, Victor Janisels och David Jacobsson.

Vi föreslår att ett bokförlag startas i Klimataktions regi, för att ge förbättrade möjligheter till utgivning av miljö- och klimatrelaterade böcker och rapporter framöver. Ett bokförlag ger förutom det uppenbara även stora möjligheter att marknadsföra Klimataktion som organisation och öppnar upp för samarbeten med både enskilda författare och andra organisationer.

En arbets-/redaktionsgrupp finns bildad kring det pågående arbetet med Rikard Rehnberghs bok/essäsamling och den gruppens medlemmar föreslås bli grunden till en arbetsgrupp för Klimataktions bokförlag, till vilken fler intresserade personer kan ansluta sig. Redaktionsgruppen som arbetar med boken är: Eva Avner, Anders Berndes, Bo V Herlin och Rikard Rehnbergh, vilka har tidigare erfarenhet av både redaktionsarbete och bokutgivning.

Kontaktperson för motionärerna: Anders Berndes, e-post: [andersberndes@gmail.com](mailto:andersberndes@gmail.com), tel: 0707-619 607.

## MOTION 4 – Styrelsens svar

### **Klimataktions styrelsens svar:**

Vi uppskattar initiativet att starta ett bokförlag och som motionärerna skriver skulle ett förlag kunna vara ett sätt att marknadsföra Klimataktion och ge organisationen en större röst.

Styrelsen är dock tveksam till den ekonomiska risk det innebär att starta en förlagsverksamhet. Det är också svårt att bedöma vad en uppstart av en

förlagsverksamhet skulle kosta, och vilka ekonomiska risker det skulle innebära. I budgeten för det kommande året finns det inte heller några stora extra resurser att ta av.

Möjligheterna till bokutgivning i mindre skala finns också genom print on demand-tekniken, vilket inte innebär samma ekonomiska risker.

Vi ser heller inga hinder för att Klimataktion Stockholm själva startar ett förlag.

Att starta ett förlag kräver rimligen en ansevärd arbetsinsats. Klimataktion är fortfarande en liten organisation. Vi har fortfarande en begränsad verksamhet utanför Stockholm och har behov av att stärka både medlemshanteringen, webben (även om den redan fått en uppräckning) och ge stöd till lokalgrupper som vill få igång verksamhet. I nuläget bedömer vi att dessa områden har högre prioritet än att starta ett bokförlag.

Med utgångspunkt i vad som skrivits ovan vill styrelsen avslå motionen.