



HANDLÄGGARE/ENHET
Näringspolitiska enheten
Sven Nyberg/CA

DATUM
2008-06-16

DIARIENUMMER
20080184

ERT DATUM
2008-03-18

ER REFERENS
M2008/1040/Mk

Miljödepartementet
Enheten för miljö kvalitet
103 33 Stockholm

LOs yttrande över klimatberedningens betänkande ”Svensk klimatpolitik” (SOU 2008:24)

Sammanfattning

- LO instämmer i att det övergripande svenska målet för klimatpolitiken bör formuleras som ett globalt temperaturmål på högst 2 grader.
- LO efterlyser en överenskommelse över partigränserna om nationellt utsläppsmål till 2020 samt en strategi där man förenar klimatpolitisk framförhållning med en aktiv tillväxt- och välfärdspolitik.
- LO anser att klimatpolitikens fokus tydligare bör inriktas mot övergång från fossila bränslen via energieffektivisering och koldioxidfri elproduktion, bl a via mer aktiv ägarstyrning av Vattenfall.
- LO anser att konsekvensanalyserna behöver utvecklas vidare och kompletteras med fördjupade bedömningar för viktigare näringsgrenar.
- LO anser att klimatpolitiken inte bör göras beroende av omfattande nationella skattehöjningar utan mer inriktas mot teknikutveckling, produktkrav och effektivisering.
- LO instämmer i förslagen om klimatforskningens inriktning men betonar samtidigt att kommande forskningspolitiska propositioner måste ge prioritet åt dessa insatser.
- LO anser att klimatinvesteringsprogrammen bör fortsätta men koncentreras mot områden där särskilda insatser behövs som energi-effektivisering, biogasproduktion och kollektivtrafik.
- LO instämmer i att EUs utsläppshandel ska medge fri tilldelning för internationellt konkurrensutsatt verksamhet samt att riktmärken utvecklas för dessa verksamheter i syfte att stimulera energieffektiva lösningar.

POSTADRESS 105 53 Stockholm
BESÖKSADRESS Barnhusgatan 18
TELEFON 08-796 25 00 TELEFAX 08-24 52 28
E-POST mailbox@lo.se HEMSIDA www.lo.se
ORGANISATIONSNUMMER 802001-9769
BANKGIRO 368-4834 PLUSGIRO 8 50-8

Landsorganisationen i Sverige

- LO förordar en hög nivå på kommande investeringar i järnväg och efterlyser en modell för lånebaserad statlig projektfinansiering liksom en statlig satsning på ett nationellt utvecklingsprojekt för kollektivtrafik.
- LO är tveksamt till nya drivmedelsskattehöjningar och anser att kilometerskatt i första hand ska samordnas inom EU. En eventuell nationell lösning bör göra undantag för framförallt skogsindustrin.
- LO anser att certifiering av biodrivmedel bör införas samt att denna förutom ekologiska krav även bör omfatta sociala och arbetslivsrelaterade krav.
- LO efterlyser en samlad strategi för biobränslen där energieffektivitet och samhällsekonomisk nytta blir vägledande för användningen.
- LO anser att en nationell satsning på laddhybrider/elbilar i samverkan mellan stat, forskning, fordonstillverkare och kraftproducenter bör säkras och ges hög prioritet.
- LO anser att genomförandet av EUs utsläppskrav för nya fordon bör ge tillverkare möjlighet att successivt fasa in olika bilmodeller förutsatt att man kan visa att man har teknik som motsvarar de nya kraven. Forskningen inom området bör säkras i Sverige.
- LO instämmer i de förslag som avser bostäder och lokaler och anser att en satsning på miljonprogramområden bör samordnas med övrig renovering samt att statligt stöd för detta utvecklas.
- LO instämmer i övrigt i beredningens förslag när det gäller övriga sektorer utanför handelssystemet men anser även att reduktionsmål för jordbruket behöver utvecklas.
- LO anser att ett successivt ökat nyttjande av flexibla mekanismer är motiverat inom ramen för den nationella klimatpolitiken förutsatt att dessa medverkar till teknikspridning i tredje världen.
- LO instämmer i att de intäkter som kommer av auktionering mm men även nationella intäkter bör användas för utsläppsreducerande insatser och omställningsåtgärder inom ramen för klimatpolitiken.
- LO anser att Sverige i de i fortsatta internationella klimatförhandlingarna ska medverka till att stärka den sociala dialogen i förhandlingsprocessen.

Allmänt

Höga klimatpolitiska ambitioner kommer att kräva omfattande samhälleliga insatser. Betänkandet behandlar utförligt klimatpolitikens mål och anvisar en relativt omfattande handlingsplan. LO saknar dock en sammanhållen syn och strategi kring samhällets roll för att klara de åtaganden som ligger framför Sverige som nation inom ramen för det globala klimatarbetet. Även om

det ännu saknas underlag för att fastställa politiken på längre sikt är det hög tid att analysera dess förutsättningar.

Trots uttalade klimatpolitiska ambitioner saknar betänkandet enligt LOs uppfattning ett entydigt fokus mot effektiv minskning av växthusgaser. Detta beror på att många åtgärder inriktas mot en elanvändning som i praktiken inte baseras på fossila bränslen. Även om minskad elanvändning skulle kunna mota bort viss importerad kolkraft påverkas knappast den sammantagna utsläppsmängd som ryms inom EUs handelssystem förrän en ny avtalsperiod inträder. Vidare innebär den satsning som idag sker på framförallt inhemsk fordonsetanol via kraftiga subventioner en tveksam strategi med hänsyn till dess låga energieffektivitet.

Huvuduppgiften borde vara att konsekvent minska utsläppen av växthusgaser genom avveckling av fossila ämnen och ersätta dessa med så energieffektiva alternativ som möjligt, bland annat vidgad elanvändning inom industri och transporter vilket förutsätter att man långsiktigt säkrar investeringar i koldioxidfri elproduktion till samhällsekonomiskt godtagbara kostnader. Ett medel för säkrade investeringar är en mer aktiv ägarstyrning av Vattenfall. Detta perspektiv saknas emellertid bland beredningens mer strategiska bedömningar. Istället nöjer man sig med att rekommendera regeringen att ta initiativ till parlamentariska överläggningar om energipolitiken.

En annan brist i betänkandet är avsaknaden av mer inträngande konsekvensanalyser. Man refererar till flera olika studier kring effekterna av enskilda åtgärdsförslag och redovisar vissa summariska bedömningar, men saknar mer samlade analyser för berörda näringsgrenar som skogsindustrin, stålindustrin eller fordonsindustrin. Ett säkrare och mer genomarbetat beslutsunderlag är enligt LOs uppfattning nödvändigt inför mer definitiva ställningstaganden. De analyser som gjorts av ITPS och berörda myndigheter samt kostnadsbedömningar som nyligen presenterats påvisar mycket stora omställningskostnader vilka behöver värderas närmare. Vidare behöver det internationella arbetet följas och utvärderas såsom beredningen själv anför.

Klimatpolitikens mål

Övergripande temperatur- och koncentrationsmål

LO instämmer i att det övergripande klimatpolitiska målet bör uttryckas som ett temperaturmål innebärande att Sverige tar sin del av ansvaret för att den globala temperaturhöjningen begränsas till 2 grader jämfört med förindustriell tid samt att koncentrationsmålet för koldioxidekvivalenter (400 ppmv CO₂e) härleds ur detta mål.

Mål till 2020

På kort sikt, dvs. innevarande period fram till 2012, finner LO det naturligt att det nationella målet om fyra procents reduktion av växthusgasutsläppen jämfört med 1990 kvarstår. För det långsiktiga perspektivet föreslås sedan ett inriktningsmål där utsläppen reduceras med 70-90 procent fram till 2050 för att mot slutet av seklet vara nära noll. LO ser detta mål som en principiellt viktig ambition och färdriktning.

Den svåra uppgiften för närvarande gäller det medellånga perspektivet som omfattar perioden 2012-2020 och som anknyter till arbetet med det nya internationella klimatavtalet. Beredningen utgår ifrån att EUs mål för utsläppsminskning fastställs till 30 procent jämfört med 1990, vilket man för Sveriges del beräknar medföra ett reduktionsmål på ca 35 procent för perioden. Ett fullföljande av beredningens handlingsplan uppskattas ge ytterligare tre procentenheters reduktion eller en sammantagen minskning på omkring 38 procent där även åtgärder internationellt via de så kallade flexibla mekanismerna CDM/JI (Clean Development Mechanism/Joint Implementation) räknats in. Oppositionen har i en gemensam reservation förordat ett mål på 40 procent utan flexibla mekanismer.

LO konstaterar att osäkerhet råder om det fortsatta internationella klimatarbetet och därmed om tidtabellen för det slutliga åtagandet från EU och andra ledande aktörer i processen. Möjligheterna att göra definitiva ställningstaganden i kommande klimatpolitiska proposition blir sannolikt små varför siktet snarast kommer att ställas in på efterföljande kontrollstationer.

Beredningens preliminära förslag innebär i sig en stor utmaning för samhället som helhet. Samtidigt framhåller oppositionen att ett ambitiösare mål till 2020 medför en jämnare takt i utsläppsminskningar fram till 2050. Stora förhoppningar knyts till möjligheterna att förena omställningsarbetet med utveckling av nya verksamheter och därmed jobb och tillväxt. LO delar denna syn, men menar samtidigt att dessa förutsättningar inte är givna utan behöver analyseras bransch- och sektorsvis. Under alla omständigheter ställer omställningsarbetet krav på en långsiktighet och uthållighet i klimatpolitiken som går utöver politiska mandatperioder. *LO efterlyser därför en samlad svensk överenskommelse över parti gränserna vad gäller nationellt utsläppsmål till 2020 samt en strategi där man förenar klimatpolitisk framförhållning med en aktiv tillväxt- och välfärdspolitik.* Det ankommer i första hand på regeringen att initiera en sådan process då man inom beredningen inte lyckats skapa enighet kring ett nationellt mål för klimatpolitiken.

Handlingsplanen inför 2020

Beredningens förslagslista är omfattande men präglas ändå av viss otydlighet och allmänna deklamationer. Förhoppningen är att planen ska vara tillräcklig för att uppsatta mål till 2020 ska nås. Underlaget för denna bedömning är emellertid osäkert, varför det hela mest liknar just en förhoppning. Det är svårt att utläsa någon underliggande strategi för planering och finansiering av delarna i planen – som mest utgör en summering av möjliga åtgärder.

Tvärsektoriella åtgärder

Inom *skatteområdet* delar LO synen att koldioxid- och energibeskattningen i stort medverkat till begränsade utsläpp och att en viss skattestyruing bör upprätthållas. Klimatpolitiken kommer - förutom produktionens generella kostnadsansvar - att kräva omfattande offentliga satsningar, men dessa kan av närings- och fördelningspolitiska skäl inte göras beroende av skattehöjningar på enbart inhemsk energianvändning. Ökad tonvikt bör istället läggas på riktade åtgärder avseende teknikutveckling, produktkrav, upphandling och investeringsprogram finansierade även via skattesystemet i stort. LO instämmer i övrigt i att en fortsatt differentiering av koldioxidskatten är nödvändig med hänsyn till konkurrensutsatt verksamhet, vilket även ligger i linje med vad som föreslås om fördelning av utsläppsrätter inom handelssystemet

Inom området *forskning och utveckling* talar beredningen allmänt om program för att bryta oljeberoendet, teknikupphandling, styrd offentlig upphandling och investeringsstöd för genombrotstekniker. LO har inget emot förslagen utan konstaterar att de bygger på en sedan tidigare etablerade inriktning. Som tidigare kommer också de stora stegen i svensk klimatpolitik att hänga nära samman med tekniska innovationer som CCS-teknik, nya industriella processer, ny byggteknik och fordonsutveckling.

LO vill här särskilt betona det beredningen anför om insatser för kommersialisering och marknadsintroduktion av energi- och klimattekniska innovationer. Därmed bekräftas också att enbart marknaden i sig inte räcker till för att omsätta kunskaperna i affärer. Här behöver man dock precisera statens ansvar för att klara försörjningen av riskkapital. Senare tids internationella uppköp av svenska spjutspetsföretag inom energi- och klimatområdet vittnar om att inhemsk riskkapitalförmedling till sektorn behöver stärkas. LO vill med detta understryka vikten av att den forskningspolitiska proposition som är aviserad till hösten ger hög prioritet åt klimatpolitiskt forsknings- och innovationsarbete inom ramen för en politik som stärker behovsmotiverad såväl grund- som tillämpad forskning.

När det gäller *energieffektivisering* redovisar beredningen förhållandevis vaga förslag. En grundläggande brist är att EUs mål om 20 procents energieffektivisering till 2020 inte gjorts till officiell politik, vilket bl.a. påpekats av Europafacket.

LO har i flera sammanhang hävdad att ”Programmet För Energieffektivisering” (PFE) inom energiintensiv industri bör få konkret uppföljning inom andra sektorer. Särskild tonvikt bör av klimatmässiga skäl läggas vid program för oljekonvertering. LO efterlyser dock ett tydliggörande av programmets roll i förhållande till andra styrmedel. Exempel från skogsindustrin visar att ordinarie miljöprövning kan komma att reglera samma frågor som programmet men göra detta med andra krav och villkor. LO anser att denna dubblering av styrmedel bör undvikas genom att prövningsförfarandet beaktar deltagande i PFE när det gäller krav på effektivisering.

Beredningen vill fortsätta verksamheten med *investeringsbidrag* trots tidigare politiska signaler om motsatsen, men omforma hittillsvarande klimatinvesteringsprogram till mer riktade investeringsstöd. LO anser att programformen varit framgångsrik och bör bibehållas, men att viss koncentration mot områden som energieffektivisering, biogasprojekt och nya kollektivtrafiklösningar är motiverad.

Verksamheter som omfattas av handelssystemet

I avsaknad av en global eller åtminstone europeisk koldioxidbeskattning är EUs system för utsläppshandel sannolikt det bästa instrumentet för en gemensam klimatpolitik för verksamheter med stora utsläpp av växthusgaser. En viss harmonisering har aviserats inför kommande avtalsperiod med införandet av ett gemensamt utsläppstak och successiv auktionering, men LO anser i likhet med beredningen att en fortsatt uppstramning och harmonisering är önskvärd.

Det är samtidigt nödvändigt att en fri tilldelning fortsätter för verksamheter som arbetar i internationell konkurrens utanför EU till dess likvärdiga konkurrensförhållanden föreligger för dessa företag. EU-kommissionen pekar i sitt förslag ut så kallade riktmärken (tilldelning relaterad till genomsnittlig utsläppsnivå istället för företagets egna nivåer) som möjligt kriterium för den fria fördelningen. LO anser det vara mycket viktigt att någon form av gemensamt reglerade riktmärken på detta sätt tillämpas eftersom de premierar energieffektiva verksamheter. Då tillräckligt underlag för sådan enhetlig fördelningsprincip ännu saknas inom flera verksamhetsområden är det samtidigt angeläget att Sverige driver på för att EU stimulerar utvecklingsarbetet i dessa frågor.

Avsikten inom EU är att den fria tilldelningen efterhand ska minska för att helt upphöra till 2020. LO kan allmänt instämma i denna ambition men det är nödvändigt att nogsamt följa utvecklingen och se vilka förutsättningar som finns för exempelvis industriella CCS-lösningar eller annan teknik-utveckling vid denna tidpunkt eftersom risken för ”kolläckage” vid full auktionering kan vara en realitet även år 2020. En alternativ möjlighet bör vara att låta företagen använda de projektbaserade mekanismerna CDM/JI för att kompensera för egna utsläpp.

När det gäller utsläppshandelns omfattning anser beredningen att man bör pröva ett införlivande av transportsektorn i systemet. LO ser detta som en naturlig utveckling men utgår från att detta sker i form av en separat ”bubbla” med hänsyn till att betalningsviljan inom transportområdet sannolikt driver upp priserna på utläppsrätter till nivåer som konkurrensutsatt industri har svårt att följa.

När det gäller handelssystemet vill LO slutligen rikta uppmärksamheten på det systemfel som ligger i utsläppsrätternas stora genomslag på elpriserna trots att den svenska elförsörjningen till 97 procent består av i princip koldioxidfri produktion. Av näringspolitiska skäl och för tilltron till klimatpolitiken är det nödvändigt att prisbildningen justeras så att denna snedvridande effekt kan mönstras ut.

Verksamheter som inte omfattas av handelssystemet – transportsektorn

LO har i samband med trafikverkens inriktningsplanering förordat att järnvägsinvesteringarna läggs på den högsta av de nivåer Banverket angivit dvs. en ökning med 50 procent till 2020, vilket även Beredningen förordar. Beredningen är annars förvånansvärt otydlig i fråga om infrastruktur-satsningar och de tveksamheter som signalerats från regeringskansliet i frågan är oroande. Det är istället angeläget att en långsiktigt inriktad samhällsmodell för projektfinansiering baserad på statlig upplåning utvecklas, särskilt som regeringens förhoppningar om privat medverkan i finansieringen via s.k. OPS-lösningar inte förefaller att infrias.

Även när det gäller lokal och regional kollektivtrafik behövs ett stärkt nationellt engagemang. Staten bör i form av ett nationellt utvecklingsprojekt i samverkan med industrin, forskningen och regionala trafikhuvudmän medverka till att ta fram nästa generation kollektivtrafik vad gäller teknik och systemlösningar.

Beredningen redovisar under detta avsnitt även ett antal förslag om klimatprövning av samhällsplaneringen. LO tillstyrker dessa förslag.

Beredningen föreslår vissa begränsade skatthöjningar på fossila bränslen samt införande av nationell kilometerskatt för tunga fordon senast 2011. LO ställer sig tveksamt till dessa förändringar. Även om höjd drivmedelsskatt kan vara sakmässigt motiverad visar erfarenheten att successiva höjningar av sådana skatter inte får någon varaktig effekt på resandet. Ett bättre alternativ är att avstå från nya skattesänkningar och lägga tillgängliga resurser på teknikutveckling.

Vad kilometerskatten beträffar pågår diskussion inom EU-kommissionen och flera medlemsländer om en gemensam lösning. Huvudlinjen bör vara att avvakta ett sådant förslag. Kilometerskatten är en trubbig klimatåtgärd då den inte primärt är tänkt att minska användningen av fossila bränslen, även om den kan ha viss påverkan i riktning mot effektivare logistik. Teknik för differentiering av skatten kan medverka till detta. Skulle en nationell lösning bli aktuell måste i alla händelser undantag göras för konkurrensutsatt verksamhet som saknar alternativ till vägtransporter, framförallt skogsnäringen.

LO har i övrigt inga invändningar mot förslaget att utreda ett reseavdrag som görs avståndsrelaterat oberoende av transportslag eller att möjliggöra kommunalt/regionalt införande av trängselskatter.

Inom området biodrivmedel anser LO sedan tidigare att etanoltullarna inom EU bör avvecklas samt att ett enhetligt certifieringssystem för bioenergiproduktion behöver utvecklas. De hållbarhetskriterier som eftersträvas bör enligt LOs uppfattning omfatta såväl sociala och arbetslivsrelaterade - som ekologiska krav.

LO konstaterar att det finns en beredskap för omfattande forsknings- och utvecklingsinsatser för den så kallade andra generationens biodrivmedel. Samtidigt talar mycket för att den biomassa som inte utgör industriell råvara främst bör nyttjas i kraftvärmeproduktion. Det finns enligt LOs uppfattning behov av en mer långsiktig strategi för bioenergin där produktionens inriktning kan bedömas utifrån den energieffektivitet och nettoreduktion av växthusgaser som olika tillämpningar ger.

Biogasen föreslås få fortsatt stöd vilket LO kan instämma i men även här bör inriktningen göras utifrån samhällsekonomi och långsiktig miljönytta. De stora utvecklingskostnader som är förknippade med biogasen innebär att man via teknikupphandling bör överväga inriktning mot exempelvis bussflottor för att begränsa kostnaderna för infrastrukturinvesteringar. Ett annat alternativ är att prioritera industriell användning där gasen kan ersätta fossila insatsvaror.

LO anser att beredningen har en förhållande passiv inställning till laddhybrid/elbilsutvecklingen trots att det inom detta område finns potentialer

vad gäller energieffektivitet och leveranssäkerhet som klart överträffar nuvarande men även kommande satsning på biobränslen. Det är angeläget att pågående samverkan mellan stat, forskning, fordonsindustri och kraftproducenter vidareutvecklas med prioritet i syfte att ge svensk elbilsutveckling en ledande position.

Beträffande utsläppskrav för personbilars motorer har man inom EU föreslagit en nivå på 130g CO₂ per km som snittvärde för hela fordonsparken med specifika utsläppsmål för varje tillverkare. Gemensamma utsläppskrav är strategiskt nödvändiga, men det är samtidigt viktigt att tillverkarna ges möjlighet att fasa in modellerna successivt i sin produktionsplanering. Den som visar sig ha de tekniska förutsättningarna bör också ges möjlighet till flexibilitet i införandet.

Verksamheter som inte omfattas av handelssystemet – övriga sektorer

För *industri utanför EUs handelssystem* föreslår klimatberedningen en minskad nedsättning av koldioxidskatten vilket innebär en nivå på 30 öre/kg CO₂. LO konstaterar att energianvändningen för dessa företag utgör en förhållandevis liten kostnad vilket medför att styreffekten av skattehöjningen blir begränsad. I syfte att stärka denna effekt anser LO att resurser motsvarande dessa intäkter bör användas till stöd för teknikutveckling inom berörda områden, exempelvis det stöd till energieffektiviseringsåtgärder i icke-energiintensiv industri som beredningen själv föreslår. En mer angelägen åtgärd torde annars vara att utveckla motsvarigheter till PFE för icke-energiintensiva företag, som tidigare berörts.

Inom området *bostäder och lokaler* föreslås en rad åtgärder som utveckling av systemet med energideklarationer, energihushållningskrav vid ombyggnad, program för effektivare elanvändning, utökad teknikupphandling etc. LO ser stora möjligheter till energieffektivisering i samband med upprustning av framförallt miljonprogramområdena. Olika beräkningar visar dock att det rör sig om dyra åtgärder varför det är nödvändigt att insatserna samordnas med upprustning av boendemiljöerna i övrigt och anpassas till planerad renovering. LO har tidigare uttalat sig för att statligt stöd bör utvecklas för dessa insatser i syfte att säkra en rimlig boendekostnadsnivå efter upprustning av dessa områden och menar att klimatargumentet förstärker detta krav.

LO instämmer i förslagen inom *avfallsområdet* och vill särskilt betona behovet av stöd för att nyttja den stora potential för biogas som finns i avfallet.

Jordbruket står för närmare 15 procent av de svenska utsläppen av växthusgaser men beredningen presenterar förhållandevis få förslag inom området. Främst behandlas stöd till biogasproduktion och justering av CO₂-skatten. Bristen på förslag illustrerar svårigheten att åtgärda de avgångar av metan och dikväveoxid som utgör sektorns främsta klimatproblem. Att mer forskning kring dessa frågor behövs är givet men sannolikt krävs även en plan för reduktionsmål i syfte att få sektorns aktörer att ta ökat ansvar.

Internationella insatser

LO anser också att en hög ambition i fråga om utsläppsminskningar förutsätter att möjligheterna till åtgärder i framförallt tredje världen via s.k. flexibla mekanismer bör nyttjas i växande grad inom ramen för det nationella åtagandet och med beaktande av de begränsningar EUs regler ger på området. Användning av flexibla mekanismer betraktas ibland som en väg att undfly ansvar för inhemska åtgärder och försumma egen teknikutveckling. Det är snarast så att rätt inriktade kan CDM/JI i form av energi-effektivisering eller lokalproducerad förnybar energi kan medverka till en omfattande teknikspridning och nya utvecklingsprocesser. Någon form av internationell kvalitetsgranskning och certifiering av dessa insatser är nödvändig. Även med ökande andel CDM/JI bör dessa projekt ses som komplement till inhemska insatser.

Klimatpolitikens intäkter

Beredningen föreslår att de intäkter som efterhand kommer att skapas från framförallt auktionsförfarandet inom handelssystemet ska tillfalla respektive medlemsland och att dessa tillsammans med intäkter från försäljning av så kallade Kyotoenheter från innevarande handelsperiod används för klimatrelaterade åtgärder och stödinsatser. LO instämmer i detta men anser även – utan formell öronmärkning av medlen – att intäkter från exempelvis koldioxidskatt (som inte har fiskala syften) ska kunna användas för såväl utsläppsreducerande åtgärder som insatser för att klara omställnings- och ombyggnadsbehov till följd av klimatförändringarna.

Svenskt agerande i de internationella klimatförhandlingarna

Klimatförhandlingarna utgör en bred process som omfattar internationella åtaganden såväl för att minska utsläpp av växthusgaser som att vidta åtgärder för att begränsa negativa effekter av klimatförändringarna i sig. Dessa åtgärder har i hög grad såväl miljömässiga som ekonomiska och sociala konsekvenser.

Den internationella fackföreningsrörelsen har under lång tid verkat för att värna arbetstagarnas intressen i denna process men även ge konstruktiva bidrag till det globala klimatarbetet. Den internationella fackliga samorganisationen ITUC har idag officiell observatörsstatus i det arbete som inleddes med klimatförhandlingarna på Bali.

LO vill därför föreslå att Sverige, som utvecklat en stark tradition av helhetssyn i arbetet för hållbar utveckling, bör verka aktivt för att i samverkan med andra länder stärka den hittills relativt försummade sociala dialogen i den internationella förhandlingsprocessen. Detta är viktigt för att få en bred uppslutning bland världens arbetstagare bakom omställningsåtgärder som ofta är påfrestande men likväl nödvändiga.

Landsorganisationen i Sverige
Stockholm som ovan

Wanja Lundby-Wedin

Sven Nyberg