

## Motion till riksdagen 2018/19:2733

av **Jonas Eriksson m.fl. (MP)**

# Effektiv styrning mot klimatmålen

---

## Sammanfattning

I denna motion lyfter Miljöpartiet fram förslag för mer effektiv styrning mot klimatmålen, med utgångspunkt i det klimatpolitiska ramverket. Plan- och bygglagen, skogsvårdslagen och många andra regelverk är utformade på ett sätt som strider mot det klimatpolitiska ramverkets mål och syften. Detta hotar målen och Sveriges uppfyllelse av det nationella ansvaret vi förbundit oss till i Parisavtalet. Annan lagstiftning behöver justeras så att den bättre bidrar till klimatmålen.

Denna motion föreslår åtgärder för en så effektiv implementering av det klimatpolitiska ramverket som möjligt, och åtgärder som underlättar offentlig styrning för att nå de mål som satts upp. Den 8 oktober 2018 presenterade FN:s klimatpanel IPCC en specialrapport som bekräftar den bild som forskare har gett i tidigare rapporter: att klimatförändringen hotar både ekosystem och människans villkor på jorden. Men rapporten visar också att det är stor skillnad mellan att tillåta två graders uppvärmning, som länge har varit det accepterade målet, och att begränsa uppvärmningen till 1,5 grader. Rapporten bekräftar även att det, baserat på dagens kunskap, är möjligt att nå 1,5-gradersmålet, men att det är ännu mer bråttom att genomföra åtgärder både nationellt och globalt.

Miljöpartiet har i regering drivit igenom ett antal stora klimatpolitiska reformer. Dels det klimatpolitiska ramverket och nya klimatmål, dels en mängd konkreta satsningar som exempelvis klimatklivet, stadsmiljöavtalen, industriklivet och bonusmalus. Det är av största vikt att dessa satsningar fortsätter att utvecklas.

Miljöpartiet ser ett stort behov av en tydligare målstyrning av och genomslag för EU:s klimatarbete. För att åstadkomma det anser vi att ett klimatpolitiskt ramverk och en klimatlag ska införas på EU-nivå.

På nationell nivå föreslår vi ett stort antal åtgärder för att få en effektivare styrning mot klimatmålen. Det handlar till exempel om en översyn av plan- och bygglagen, skogsvårdslagen och annan lagstiftning så att den bidrar till att nå klimatmålen. Vi anser också att varje departement i statsbudgeten ska redovisa hur stora utsläpp av växthusgaser som sker inom departementets ansvarsområde, och att alla offentliga utredningar ska redovisa vilken påverkan deras förslag ger på utsläpp av växthusgaser. Vi ser behov av att ta fram fler sektorsmål, med etappmål som visar hur snabbt målen ska nås. Vi anser också att det är dags för Sverige att anta ett kompletterande mål för

den klimatpåverkan som Sverige bidrar till genom utsläpp från varor, resor och tjänster, alltså ett mål för konsumtionsbaserade utsläpp.

Miljöpartiet ser att både kommuner och näringsliv har avgörande roller i klimatomställningen. Därför lyfter vi i denna motion ett antal förslag för att stärka och underlätta deras klimatarbete.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Förslag till riksdagsbeslut.....	4
Inledning .....	6
1 Det är bråttom.....	7
1.1 Skillnaden 1,5 och 2 grader .....	8
1.2 Slutsatser av IPCC-rapporten.....	9
2 Sverige och svenskarnas utsläpp .....	10
2.1 Kommuner som föregångare i klimatarbetet .....	11
2.2 Industrisektorns och näringslivets klimatansvar.....	12
3 Klimatreformer i den rödgröna regeringen.....	12
3.1 Klimatpolitiskt ramverk och nya ambitiösa utsläppsmål.....	12
3.2 Sektorsmål för transporterna.....	14
3.3 Bränslebytet.....	14
3.4 Bonus–malus-system och elcykelpremie.....	14
3.5 Klimatklivet.....	15
3.6 Stadsmiljöavtal för cykel och kollektivtrafik .....	15
3.7 Åtgärder för att minska flygets klimatpåverkan .....	15
3.8 Bred samverkan för ett fossilfritt Sverige.....	16
3.9 Industriklivet.....	16
3.10 Sverige visar internationellt klimatledarskap .....	16
4 Förslag på politiska reformer.....	17
4.1 Internationellt.....	17
4.2 Nationellt .....	17
4.3 Lokalt.....	19

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska arbeta för att EU:s utsläppsmål bör skärpas så att det ligger i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska arbeta för att genomdriva ett klimatpolitiskt ramverk och en klimatlag på EU-nivå, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska arbeta för att reformera EU:s regler för statsstöd, stödsystem, budget och övrig politik så att de bidrar till ett fossilfritt samhälle och genomförandet av EU:s del av Parisavtalet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en översyn och anpassning av miljöbalken, skogsvårdslagen och annan relevant lagstiftning så att den bidrar till uppfyllelse av de klimatmål som har beslutats av Sveriges riksdag och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en översyn och anpassning av plan- och bygglagen så att den bidrar till uppfyllelse av de klimatmål som har beslutats av Sveriges riksdag och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en översyn och anpassning av lagen om offentlig upphandling så att den bidrar till uppfyllelse av de klimatmål som har beslutats av Sveriges riksdag och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en översyn och anpassning av relevanta mål inom alla sektorer, såsom de transportpolitiska målen, så att de bidrar till att uppnå de klimatmål som har beslutats av Sveriges riksdag, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att statsbudgeten ska redovisa hur anslag, anslagsförändringar och ändrad lagstiftning inom varje utgiftsområde påverkar utsläppen av växthusgaser, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att varje departement i statsbudgeten ska redovisa hur stora utsläpp av växthusgaser som sker inom departementets ansvarsområden, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kommittéförordningen bör ändras så att påverkan på utsläpp av växthusgaser av utredarens förslag alltid redovisas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regleringsbrev till myndigheter bör ses över och anpassas till det klimatpolitiska ramverket och klimatlagen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram ytterligare sektorsmål med tydligt utpekat ansvar om genomförande, utöver det nuvarande för transportsektorn, t.ex. för sektorer som bostad och jordbruk, samt etappmål för hur snabbt utsläppen ska minska, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tydliggöra vilken myndighet som har huvudansvar för sektorsmålet för transporter och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anta ett kompletterande mål för den klimatpåverkan som Sverige bidrar till i andra länder genom utsläpp från varor, resor och tjänster – dvs. ett konsumtionsmål, och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram förslag på åtgärder för att uppnå ett kompletterande konsumtionsmål och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera ett arbete som ger förslag på att undanröja de hinder som lyfts fram i näringslivets klimatfärdplaner, som har tagits fram inom ramen för Fossilfritt Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om att kommunerna ska anta lokala klimatmål som bidrar till att nå de nationella klimatmålen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att etablera en plattform där kommunernas klimatåtgärder, klimatplaner och klimatbudgetar kopplas till 1,5-gradersmålet och Parisavtalet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kommunernas möjlighet att rapportera sina utsläppsminskningar i enlighet med Parisavtalet bör underlättas, t.ex. genom förbättrad utsläppsstatistik på kommunal nivå hos berörda myndigheter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

## Inledning

För att kunna genomföra den klimatomställning vi har framför oss behöver vi förändra de system som styr vårt samhälle i grunden. För att få till en verklig omställning krävs mer än enskilda klimatpolitiska förslag – det krävs en förändring av hela vårt samhälle och hur vi värderar olika samhällsmål gentemot varandra. För Miljöpartiet är det självklart att klimatmålen måste vara styrande för hela statsapparaten. Därför fokuserar vi i denna motion på hur vi kan få en effektivare styrning mot klimatmålen.

Under mandatperioden 2014–2018 enades sju av åtta riksdagspartier om ett klimatpolitiskt ramverk och en klimatlag med tydliga, långsiktiga mål och beskrivningar av hur regeringen ska rapportera om utvecklingen. Lagen trädde ikraft den 1 januari 2018. Samtidigt tillsattes ett klimatpolitiskt råd med uppgift att granska om den förda politiken leder mot de mål som riksdagen har ställt sig bakom. Det klimatpolitiska ramverket syftar till att säkerställa att Sverige tar ett långsiktigt ansvar för sin del av de globala mål som vi har åtagit oss att uppfylla. Nu behöver annan lagstiftning anpassas till det klimatpolitiska ramverket så att styrningen mot klimatmålen blir så effektiv som möjligt.

Sedan överenskommelsen om det klimatpolitiska ramverket antogs och klimatlagen trädde i kraft har det blivit allt mer uppenbart att andra delar av den svenska lagstiftningen och styrningen inte är anpassad till det klimatpolitiska ramverkets mål och regler. Det finns många exempel på detta:

- Inget departement eller myndighet har huvudansvar för att transportsektorns mål ska nås. Det innebär att det inte är säkert att de åtgärder som genomförs är tillräckliga för att klimatmålen ska nås.
- Det är möjligt för vem som helst att bygga ett nytt, fossileldat kraftverk eller att exploatera fynd av fossila bränslen i Sverige.
- Direktiv till myndigheter och utredningar speglar inte med automatik det klimatpolitiska ramverket.
- Lagförslag kan läggas utan att konsekvensutredas ur klimatsynpunkt.
- Plan- och bygglagen, skogsvårdslagen och många andra regelverk är utformade på ett sätt som strider mot det klimatpolitiska ramverkets mål och syften. Detta hotar målen och Sveriges uppfyllelse av det nationella ansvaret. Även miljöbalken behöver ses över för att på ett effektivare sätt styra mot klimatmålen.

En sådan inkonsekvens som dessa exempel visar på skulle aldrig accepteras inom andra politikområden, exempelvis finanspolitiken. Med denna motion vill Miljöpartiet de gröna belysa vikten av att Sverige agerar snabbt och kraftfullt för att begränsa uppvärmningen av jordens medeltemperatur till max 1,5 grader. Vi vill beskriva åtgärder som leder till en så effektiv implementering av det klimatpolitiska ramverket som möjligt och åtgärder som underlättar offentlig styrning för att nå de mål som satts upp. Förslagen i denna motion är avgörande för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag i konkreta verksamheter och leda till ytterligare utsläppsminskningar. För den som vill utforska Miljöpartiets andra klimatpolitiska förslag hänvisar vi till Miljöpartiets klimatfärdplan och till motionen ”Klimatet kan inte vänta 2018/19:1004” som lyfter några av de viktigaste förslagen. Vi hänvisar också till motionen ”Fasa ut fossila subventioner 2018/19:2606”.

## 1 Det är bråttom

Redan nu har den globala medeltemperaturen stigit med en grad. Vi ser konsekvenserna i form av fler värmeböljor och andra former av extremväder, skogsbränder och glaciärer som smälter. Sommaren 2018 fick vi alla erfara vad extrem torka och hetta innebär. Känslan av knastertorr skog som när som helst kan omvandlas till en okontrollerbar brand var skrämmande. På åkrarna fanns bara tunna strån av gulnad säd. Samtidigt kom rapporter om extremväder från många håll i världen. Konsekvenserna av en grads höjning av den globala medeltemperaturen är påtagliga. De är här och nu.

Den 8 oktober 2018 presenterade FN:s klimatpanel IPCC en specialrapport som bekräftar den bild som forskare har gett i tidigare rapporter: att klimatförändringen hotar både ekosystem och människans villkor på jorden. Men rapporten visar också att det är stor skillnad mellan att tillåta två graders uppvärmning, som länge har varit det accepterade målet, och att begränsa uppvärmningen till 1,5 grader. Rapporten bekräftar även att det, baserat på dagens kunskap, är möjligt att begränsa uppvärmningen till 1,5 grader, men att det är ännu mer bråttom att genomföra åtgärder både nationellt och globalt.

Sverige har i olika sammanhang ställt sig bakom behovet av att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5 grader och allt talar för att de mål som riksdagen har ställt sig bakom i klimatlagen inte räcker för att uppfylla Sveriges ansvar i Parisavtalet. Därmed blir det än mer angeläget att Sverige gör allt för att nå målen. Utöver detta bör

riksdagen redan nu peka ut nya sektorsmål och i etappmål beskriva hur snabbt utsläppsminskningen måste ske.

Mot bakgrund av 1,5-gradersrapporten ser vi att dagens mål inom det klimatpolitiska ramverket kommer att behöva skärpas ytterligare. På sikt ser vi också behov av att få en klimatpositiv utveckling, det vill säga att vi också hittar lösningar som tar bort koldioxid ur atmosfären och alltså bidrar till negativa utsläpp. Eventuella förändringar av de grundläggande målsättningarna behöver ske genom breda överenskommelser. Just nu är det dock viktigast att fokusera på att förstärka implementeringen och effektiviteten i det klimatpolitiska ramverket på andra sätt, exempelvis genom att den ska få genomslag i annan lagstiftning och genom fler sektorsmål och etappmål.

## 1.1 Skillnaden 1,5 och 2 grader

Det är uppenbart att denna utmaning inte är något som enskilda individer, kommuner eller ens nationer kan lösa på egen hand. Samarbete är nödvändigt. Föregångare som visar att det är möjligt att minska utsläppen och samtidigt leva ett gott liv är en förutsättning för att världen ska lyckas. Här har Sverige en viktig roll.

Parisavtalet 2015 var ett politiskt genombrott i det internationella klimatarbetet. Då enades världens länder om att arbeta för att hålla den globala uppvärmningen under 2 grader men att sikta mot 1,5 grader. I samband med det bad världens regeringar IPCC att ta fram ett vetenskapligt underlag om vilka climateffekter som följer vid 1,5 grader jämfört med 2 graders uppvärmning och vilka möjliga utvecklingsvägar som finns för att klara det skarpare målet.

Skillnaden i climateffekter är tydlig. Enligt rapporten kommer 75–90 procent av världens korallrev att gå förlorade vid en höjning av den globala medeltemperaturen till 1,5 grader. Vid två graders höjning är praktiskt taget alla korallrev borta – 99 procent. På samma sätt kan andra ekosystem vara på väg mot kollaps med stigande temperaturer, inte minst arktiska miljöer. Mellan 1,5 och 2 grader påbörjas också en obönhörlig och irreversibel avsmältning av landisar, som i förlängningen kan leda till stora höjningar av havsnivån. Skillnaden mellan 1,5 grader och 2 grader är dessutom en fråga om huruvida hundratals miljoner människor utsätts för extrema värmeböljor, vattenbrist och fattigdom eller inte.

Rapporten innehåller många fler oroande fakta och analyser som måste tas på fullaste allvar, men två övergripande slutsatser står klara:

- För det första att det finns oändligt mycket att vinna på att hålla temperaturhöjningen under 1,5 grader. Det innebär en möjlighet att rädda många, många liv och att förhindra oreparerbara skador på ekosystemen och enorma kostnader för samhället.
- För det andra måste vi för att klara 1,5-gradersmålet göra en klimatomställning i en takt som saknar historiskt motstycke.

I Sverige har vi tack vare det klimatpolitiska ramverket nu en ambitiös och långsiktig inriktning för klimatpolitiken med en bred förankring i riksdagen. Men mycket återstår för att målen inom Parisavtalet ska kunna nås, både i det nationella och internationella klimatarbetet.

## 1.2 Slutsatser av IPPC-rapporten

- Vi närmar oss snabbt 1,5 graders temperaturhöjning och det är mycket oroande. Den globala uppvärmningen är hittills cirka en grad och med nuvarande utsläpp är den förväntade uppvärmningstakten 0,2 grader per årtionde.
- Vi ska vara medvetna om att 1,5 graders global uppvärmning på intet vis är okej. Till exempel beräknas 70–90 procent av havens koraller att försvinna redan vid 1,5 grader.
- 1,5 graders uppvärmning begränsar ändå effekterna som uppstår vid 2 grader. Det halverar exempelvis antalet människor som påverkas av vattenbrist och det minskar upptinande av permafrost, något som vi fortfarande inte riktigt vet hur stor effekt det kan komma att få på den globala uppvärmningen.
- 1,5 grader kräver väsentligt mer arbete än 2 grader och ländernas nuvarande politik räcker inte.
- Utveckling i närtid är väldigt viktigt. De globala utsläppen måste minska med 40–50 procent till 2030 jämfört med 2010.
- Målet om 1,5 grader kräver nettonollutsläpp av koldioxid cirka 2050 globalt och kraftiga minskningar av andra utsläpp. Negativa utsläpp kan också behövas på sikt.
- Energiefterfrågan behöver minska, liksom efterfrågan på varor som kräver intensiv markanvändning eller genererar höga utsläpp av växthusgaser.
- Elproduktionen måste avkarboniseras på global nivå och stora minskningar av jordbrukets utsläpp behövs.
- Vi behöver mer förnybart inom alla olika sektorer, framförallt mycket mindre fossilt i energisystemen på global nivå.
- Vi måste effektivisera processer inom exempelvis tillverkning så att avtrycket minskar och skapa lösningar som leder till en minskad efterfrågan på produkter som genererar höga utsläpp.
- Det behövs någon form av prissättning på utsläppen som en integrerad del av klimatpolitiken.

Subventioner måste riktas om: stödet till hållbara lösningar måste öka och subventionerna till fossila näringar minska. Det kan ibland låta som att enorma subventioner ges till förnybara lösningar, men det står inte alls i paritet till de enorma subventioner som fortfarande ges fossila näringar. Det här är gamla subventioner som lever kvar och inte har någon plats i det samhälle vi måste bygga för att nå våra klimatmål.

## 2 Sverige och svenskarnas utsläpp

Utsläppen av växthusgaser i Sverige har minskat med nästan 26 procent sedan 1990, vilket gör Sverige till ett av världens föredömen inom klimatpolitiken. För att nå riksdagens mål till 2030 och 2045 behövs ytterligare åtgärder, men Naturvårdsverkets bedömning är att målen ligger inom räckhåll. Naturvårdsverkets prognoser visar att utsläppsminskningen går för långsamt, men myndigheten konstaterar samtidigt att de åtgärder som den rödgröna regeringen har sjuösatt kommer att leda i rätt riktning.

Men bilden skaver. Den bygger på redovisning av de utsläpp som sker inom landet och rapporteras till FN-systemet – Sveriges verkliga klimatpåverkan har dock inte



minskat. När svenskarnas konsumtion räknas in ser vi att vi orsakar lika stor klimatpåverkan idag som för trettio år sedan. Vår konsumtion, både som samhälle och som individer, orsakar idag större utsläpp i andra länder än i Sverige. Enligt den senaste forskningen från SCB, SEI, KTH och Chalmers, presenterade i den så kallade Prince-rapporten, sker två tredjedelar eller mer av våra utsläpp utomlands och syns därmed inte i den svenska statistiken. Detta innebär att Sveriges miljöpåverkan i andra länder ökar i samma takt som utsläppen i Sverige minskar, vilket strider mot det övergripande miljömål som riksdagen har ställt sig bakom, generationsmålet. Där anges att:

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Mot bakgrund av detta anser Miljöpartiet att det är av största vikt att Sverige på ett systematiskt sätt börjar arbeta för att minska sin miljöpåverkan i andra länder.

## 2.1 Kommuner som föregångare i klimatarbetet

Kommunernas klimatarbete är avgörande för om vi ska nå våra nationella klimatmål eller inte. Det är på lokal nivå som verksamheterna finns. Det gäller såväl industrier som jordbruk, det gäller hur lätt det är att välja cykeln eller åka kollektivt.

Det finns många exempel på kommuner som går före och visar att en snabbare klimatomställning är möjlig. Ett exempel är Helsingborg. Kommunen har sedan 2017 ett klimatväxlingsprogram som innebär att kommunens tjänsteresor beläggs med en avgift som motsvarar 50 procent av kostnaden för resorna. Pengarna används till att finansiera kollektivtrafikkort eller elcyklar för att underlätta mer klimatsmarta tjänsteresor. Sedan systemet infördes har tjänsteresorna med flyg minskat.

Ett annat exempel är Uppsala som i år utsågs till världens bästa klimatstad i WWF:s internationella stadsutmaning. De tilldelas priset för sin satsning på hållbara transporter och mobilitet, förnybar energi och ett starkt regionalt ledarskap. Kommunen jobbar bland annat utifrån målsättningarna om ett fossilfritt Uppsala 2030 och ett klimatpositivt Uppsala 2050.

Klimatkommunerna är en förening som utgör plattform för många av de kommuner som går före i klimatarbetet, även vissa landsting och regioner är anslutna. Deras syfte är att minska utsläppen av växthusgaser genom utbyte av erfarenhet, påverkansarbete och spridning av goda exempel. De driver bland annat att kommuner ska få större möjligheter att genomföra egna åtgärder på lokal nivå. Det handlar till exempel om att kommuner ska ges möjlighet att ställa krav på en grön transportplan i samband med en ny exploatering.

Miljöpartiet anser att lokala föregångare har en viktig roll att spela i att inspirera andra kommuner i deras klimatarbete, och i att identifiera hinder i det lokala klimatarbetet som behöver åtgärdas på nationell nivå. Många kommuner väljer att sätta klimatmål som går längre än de internationella. Det är att visa grönt ledarskap och ska på så många sätt som möjligt uppmuntras av staten.

## 2.2 Industrisektorns och näringslivets klimatansvar

Precis som transportsektorn står industrisektorn för omkring en tredjedel av de totala utsläppen av växthusgaser i Sverige. För att nå målet om nettonollutsläpp av

växthusgaser till 2045 måste utsläppen från industrin därför minska kraftigt. Svensk processindustri är redan mycket effektiv i en global jämförelse, och för att ytterligare minska utsläppen behöver företagen därför satsa på nya och ofta obeprövade teknologier. Det är både kostsamt, riskfyllt och tidskrävande. Samtidigt kan de länder och företag som går före i teknikomställningen få stora konkurrensfördelar. Det finns därför ett starkt samhällsintresse i att svensk industri ligger i framkant i omställningen, både för att säkra svenska jobb, stärka svensk ekonomi och kraftigt minska utsläppen. Industrins utsläpp regleras framförallt genom EU:s utsläppshandel, men nationella initiativ och åtgärder kommer vara avgörande för att omställningstrycket i sektorn är tillräckligt hårt.

### 3 Klimatreformer i den rödgröna regeringen

Miljöpartiet har i regering drivit igenom ett antal stora klimatpolitiska reformer. Det handlar om det klimatpolitiska ramverket och nya klimatmål vid sidan av en mängd konkreta satsningar som exempelvis klimatklivet, industriklivet och bonus-malus. Det är av största vikt att dessa satsningar fortsätter att utvecklas.

#### 3.1 Klimatpolitiskt ramverk och nya ambitiösa utsläppsmål

I juni 2017 antog riksdagen med bred majoritet ett nytt klimatpolitiskt ramverk som ska skapa ordning och reda i klimatpolitiken. Klimatlagen är den viktigaste reformen som vår generations politiker genomför för våra barn och barnbarn.

Det klimatpolitiska ramverket består av tre delar:

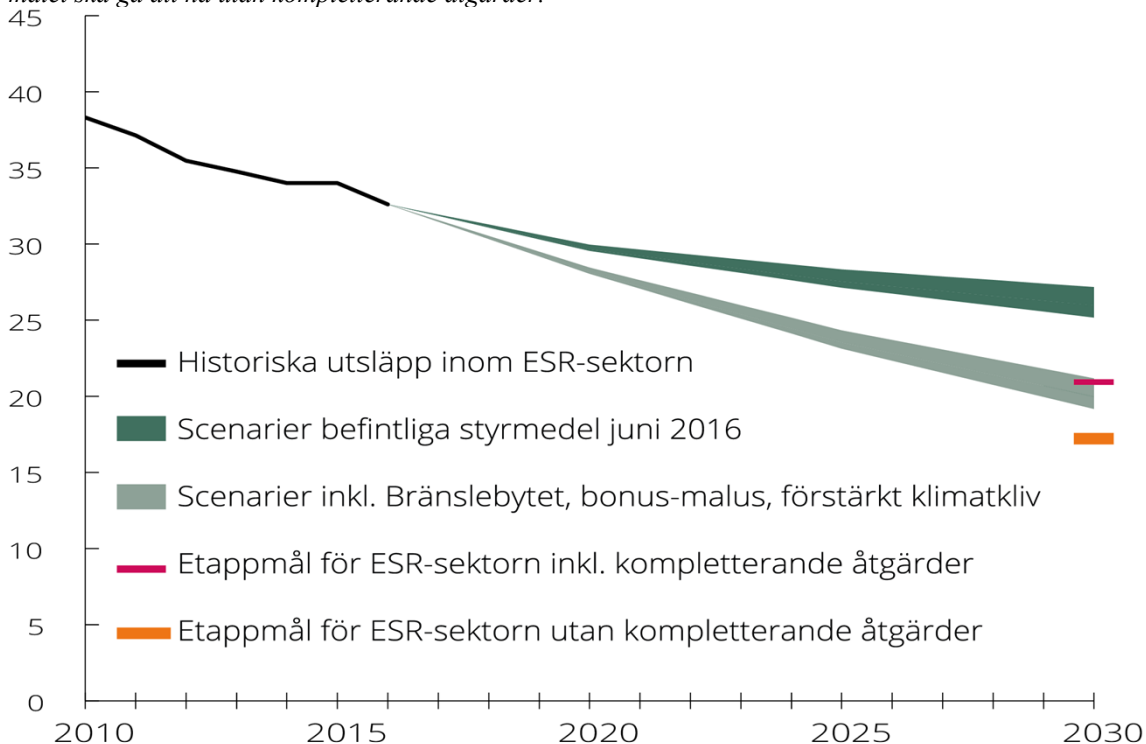
1. Ett nytt utsläppsmål om att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Dessutom finns etappmål för 2030 och 2040.
2. En klimatlag som beskriver hur regeringen ska arbeta. Lagen säger bland annat att regeringens klimatpolitik ska utgå från klimatmålen och att regeringen ska presentera en årlig klimatredovisning i sin budgetproposition. Vart fjärde år ska regeringen även ta fram en klimatpolitisk handlingsplan. Planen ska redovisa hur regeringens samlade politik påverkar möjligheterna att nå klimatmålen och vilka insatser som behövs för att nå målen.
3. Ett oberoende klimatpolitiskt råd med uppgift att utvärdera huruvida regeringens samlade politik är förenlig med klimatmålen.

Målet om nettonollutsläpp för 2045 innebär att utsläppen då ska vara minst 85 procent lägre än de var 1990. För att klara de återstående 15 procenten får så kallade kompletterande åtgärder räknas in. Det kan exempelvis vara ökade upptag av koldioxid i skog och mark, eller internationella klimatinsatser som minskar utsläppen i andra länder. På väg mot det långsiktiga klimatmålet till år 2045 finns etappmål för 2030 och 2040. Senast 2030 ska utsläppen ha minskat med minst 63 procent jämfört med 1990, varav högst 8 procent av minskningen får ske genom kompletterande åtgärder. Till 2040 ska de sedan ha minskat med minst 75 procent, varav högst 2 procent genom kompletterande åtgärder. Alla dessa mål gäller utsläpp inom den så kallade ESR-sektorn som omfattar transporter, byggnader, jordbruk, mindre industrier och avfall. Målen

gäller inte verksamheter som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter, exempelvis flyg inom EU och stora delar av industrins utsläpp.

### Figur 1

Naturvårdsverket bedömer att de styrmedel som regeringen har infört för att minska utsläppen är avgörande för att nå etappmålet till 2030. Samtidigt krävs ytterligare insatser som minskar utsläppen om målet ska gå att nå utan kompletterande åtgärder.



Källa: Naturvårdsverket 2017.

## 3.2 Sektorsmål för transporterna

Transportsektorn står idag för cirka en tredjedel av de totala utsläppen i Sverige. Det beror på att fossila bränslen fortfarande utgör cirka 80 procent av den totala energianvändningen inom sektorn. För att nå etappmålet till 2030 måste utsläppen från inrikes transporter minska med 70 procent jämfört med 2010 års nivåer. Detta gäller inte inrikes flyg som ingår i EU:s utsläppshandelssystem. Totalt måste utsläppen minska med 1,1 miljoner ton koldioxid per år till 2030. Det motsvarar det årliga utsläppet från drygt 370 000 personbilar.

Att bryta fossilberoendet och minska utsläppen inom transportsektorn är både nödvändigt och möjligt. Men det förutsätter ett samhälle där vi använder transporter på ett smartare sätt. Det innebär fler elbilar och att fossila bränslen ersätts av hållbart producerade biodrivmedel. Det innebär också att transporter flyttas över från väg till mer miljövänliga alternativ som järnväg och sjöfart. Samtidigt måste samhället utvecklas så att cykel, gång och kollektivtrafik kan ersätta många av de resor som idag sker med bil, framförallt i städerna. Den rödgröna regeringen har genomfört flera viktiga satsningar som bidrar till denna omställning.

Arbetet med att minska transportsektorns klimatpåverkan handlar i hög grad om att göra alternativ med låga utsläpp så attraktiva som möjligt. Grundprincipen är att klimatvänliga alternativ ska löna sig, samtidigt som det ska kosta mer att släppa ut. Det klimatsmarta valet ska vara det självklara valet.

### 3.3 Bränslebytet

Bränslebytet minskar transportsektorns utsläpp genom nya långsiktiga regler som gör att bränsleleverantörernas fossila avtryck minskar. Som en del av satsningen införs en så kallad reduktionsplikt i Sverige. Reduktionsplikten innebär att drivmedelsföretag är skyldiga att minska utsläppen av växthusgaser genom att successivt fasa ut den fossila andelen i sina bränslen. Samtidigt förändras delar av drivmedelsskatten så att skatten gynnar rena biodrivmedel och bränslen blandade med en hög andel biodrivmedel, vilket stärker deras konkurrenskraft.

### 3.4 Bonus–malus-system och elcykelpremie

Regeringen har infört ett bonus–malus-system för nya, lätta fordon. Systemet innebär att miljöanpassade fordon med låga koldioxidutsläpp ger en bonus på upp till 60 000 kronor vid inköp. Fordon med höga utsläpp får en högre skatt de första tre åren (malus). Satsningen ska öka andelen miljövänliga fordon, samtidigt som den kompletterar drivmedelsskatterna som också har utformats för att gynna miljövänliga bränslen. Regeringen har också infört en elcykelpremie på upp till 10 000 kronor vid inköp av en eldriven cykel, moped eller motorcykel.

### 3.5 Klimatklivet

Klimatklivet ger investeringsstöd till företag, kommuner, regioner och organisationer. Hittills har totalt 7,3 miljarder kronor investerats av lokala aktörer och Naturvårdsverket tillsammans. Stödet ges till de åtgärder som ger störst och mest varaktig utsläppsminskning investerad per krona. Det kan exempelvis vara laddstolpar för elfordon, infrastruktur för cykel eller biogasanläggningar. Tillsammans väntas de åtgärder som hittills har fått stöd bidra med en årlig utsläppsminskning på cirka 880 000 ton koldioxid under åtgärdernas livslängd. Det motsvarar det årliga utsläppet från drygt 295 000 personbilar. Många av åtgärderna inom Klimatklivet stöttar även strukturella förändringar som finns kvar även när åtgärderna har avslutats. Det är viktigt att de utvärderingar som har gjorts av Klimatklivet tas till vara så att Klimatklivet kan utvecklas ytterligare.

### 3.6 Stadsmiljöavtal för cykel och kollektivtrafik

Det är viktigt att ökningen av persontransporter i tätorter sker med kollektivtrafik, cykel och gång så att biltrafiken kan minska. Under mandatperioden 2014–2018 har den rödgröna regeringen infört stadsmiljöavtal som innebär att regeringen bidrar med statlig medfinansiering till kommunala och regionala projekt som syftar till att höja stadsmiljöns kvaliteter. Det rör sig om investeringar i både ökad kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. Stödet ligger på en miljard per år.

### 3.7 Åtgärder för att minska flygets klimatpåverkan

Enligt prognoser från Europeiska miljöbyrån kan flygets utsläpp år 2050 utgöra uppemot 22 procent av de totala utsläppen, om inte tillräckliga åtgärder vidtas. Men att

genomföra internationella åtgärder som är verkningsfulla och minskar flygets klimatpåverkan är en långsam process. Därför är också nationella åtgärder viktiga. Regeringen har infört en flygskatt som innebär att flyget i högre utsträckning bär sina egna klimatkostnader. Regeringen gör också olika satsningar för att främja flygets användning av biobränsle.

### 3.8 Bred samverkan för ett fossilfritt Sverige

Fossilfritt Sverige startades på initiativ av regeringen och är en plattform för dialog och samverkan mellan företag, kommuner och andra aktörer som vill göra Sverige fritt från fossila bränslen. Initiativet samlar kunskapen och förändringsviljan inom alla sektorer och synliggör det klimatarbete som sker runt om i landet. Fossilfritt Sverige samlar idag över 350 aktörer och antalet växer fortfarande. Engagemanget från näringslivet har varit starkt och inom ramen för sitt uppdrag utvecklar Fossilfritt Sverige tillsammans med flera näringslivsbranscher handlingsplaner för hur dessa branscher ska bli fossilfria och samtidigt stärka sin konkurrenskraft. Hittills har redan nio olika branscher lämnat sina handlingsplaner till regeringen.

### 3.9 Industriklivet

Industriklivet är en långsiktig satsning som ska hjälpa svensk industri att ta klivet mot målet om nettonollutsläpp 2045. Satsningen innebär ett investeringsstöd till svenska företag för att utveckla nya tekniska lösningar som minskar industrins utsläpp – från forsknings- och innovationsprojekt till fullskaliga anläggningar. Totalt satsade den rödgröna regeringen 300 miljoner per år mellan 2018–2040.

### 3.10 Sverige visar internationellt klimatledarskap

Sverige går före i det internationella arbetet och stöttar länder som drabbas särskilt hårt av klimatförändringarna. Sverige är den största givarnationen per capita till flera klimatrelaterade fonder, bland annat Gröna klimatfonden. Samtidigt driver Sverige på i internationella förhandlingar för att fler länder ska öka sina ambitioner och ta ansvar för sin klimatpåverkan. Regeringen anser att EU:s klimatmål är för låga. Sverige driver därför på för att EU:s klimatmål för 2030 skärps till att utsläppen då ska ha minskat med minst 55 procent jämfört med 1990. Sverige vill också att EU antar ett utsläppsmål om att senast 2050 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser. Därefter ska EU uppnå negativa utsläpp. Samtidigt bör all relevant EU-lagstiftning och alla relevanta EU-processer utformas så att de bidrar till att nå Parisavtalets långsiktiga mål. Bland annat behövs ambitiösa koldioxidkrav på lätta och tunga fordon inom EU.

## 4 Förslag på politiska reformer

### 4.1 Internationellt

För att 1,5-gradersmålet ska nås krävs ett kraftfullt internationellt klimatarbete. I det har Sverige en viktig del, och givetvis är också vårt arbete i EU avgörande. Ett viktigt steg är att skärpa EU:s utsläppsmål så att det ligger i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål. Vi anser att Sverige bör driva denna fråga i EU. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Vi ser ett stort behov av att få en tydligare målstyrning av och genomslag för EU:s klimatarbete. För att åstadkomma det anser vi att ett klimatpolitiskt ramverk och en klimatlag ska införas på EU-nivå. Regeringen bör verka för detta på EU-nivå. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

I dagsläget är det ofta som EU:s regler för statsstöd och andra stödsystem sätter krokben för länder som vill gå före i klimatarbetet. För att bana väg för de länder som vill gå före måste EU:s regler för statsstöd, stödsystem, budget och övrig politik reformeras så att de bidrar till ett fossilfritt samhälle och till genomförandet av EU:s del av Parisavtalet. Vi anser att regeringen bör driva denna fråga på EU-nivå. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

### 4.2 Nationellt

I och med det klimatpolitiska ramverket har Sverige antagit bland de mest ambitiösa klimatmålen i världen, och vi har goda möjligheter att nå de högt satta målen. Sverige har länge visat att det går att ta ansvar för klimatet och samtidigt ha en god ekonomisk utveckling. Minskad klimatpåverkan är också grunden för en långsiktig och hållbar ekonomi samt ett ökat välbefinnande. Genom att ta ansvar på hemmaplan visar vi också ledarskap internationellt.

Men mot bakgrund av bland annat IPCC:s rapport om 1,5 graders global uppvärmning behöver Sverige, liksom andra länder, snabba på klimatarbetet. Alla delar av samhället måste delta i omställningen och jobba gemensamt och målmedvetet för att minska utsläppen. Det kräver fortsatta politiska reformer och satsningar som styr oss bort från fossila bränslen, och som underlättar för individer och företag att göra klimatsmarta val.

Sedan klimatlagen trädde i kraft har det blivit allt mer uppenbart att andra delar av den svenska lagstiftningen och styrningen inte är anpassad till de mål och regler som anges i ramverket. Regeringen behöver därför genomföra en översyn och anpassning av miljöbalken, plan- och bygglagen, skogsvårdslagen och annan relevant lagstiftning så att den bidrar till uppfyllelse av de klimatmål som har beslutats av Sveriges riksdag. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Förutom lagstiftningen behöver även andra regelverk anpassas till det klimatpolitiska ramverket och klimatlagen. Ett sådant område är samhällsmål som till exempel de transportpolitiska målen, som i vissa avseenden kan utgöra ett onödigt och oönskat hinder mot att uppnå sektorns klimatmål. Även sådana mål behöver ses över och vid behov anpassas så att de bidrar till uppfyllelse av klimatmålen. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Det är angeläget att anta utsläppsmål för alla sektorer i samhället, som en del av det klimatpolitiska ramverket. Miljöpartiet de gröna anser därför att det ska tas fram förslag

på ytterligare sektorsmål utöver det för transporter, med tydligt utpekade ansvar om genomförande, till exempel för sektorer som bostad och jordbruk. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Ett första och brådskande steg är att tydliggöra vilken myndighet som har huvudansvar för sektorsmålet för transporter. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Samtidigt behöver det bli tydligare för beslutsfattare och allmänhet hur beslut inom den övriga politiken påverkar klimatmålen. Idag är det fullt möjligt att en politiskt prioriterad förändring av lagstiftning inom ett annat område kan få negativa följder för möjligheten att uppnå klimatmålen utan att det uppfattas eller debatteras. I många fall är lagstiftarna omedvetna om att besluten påverkar klimatpolitiken, och utformningen eller genomförandet av den aktuella förändringen hade kanske sett annorlunda ut om konsekvenserna varit tydliga. Att inte vara tydlig med sådana konsekvenser strider mot ramverkets ambition om att skapa större transparens inom klimatpolitiken. Miljöpartiet de gröna menar därför att statsbudgeten ska redovisa hur anslag, anslagsförändringar och ändrad lagstiftning inom varje utgiftsområde påverkar utsläppen av växthusgaser. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Mot samma bakgrund är det viktigt att i statsbudgeten redovisa vilka utsläpp som sker inom varje departements ansvarsområde. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

För att undvika oönskade och oplanerade effekter som motverkar vår möjlighet att nå klimatmålen är det också centralt att klimatpåverkan av offentliga utredningars förslag alltid redovisas. Miljöpartiet de gröna föreslår därför att kommittéförordningen ändras så att detta blir ett grundläggande krav. Regleringsbrev till myndigheter behöver ses över och anpassas till det klimatpolitiska ramverket och klimatlagen. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Miljöpartiet de gröna anser att det är hög tid att ta fram ett kompletterande mål för den klimatpåverkan som Sverige bidrar till genom utsläpp från varor, resor och tjänster – dvs. ett konsumtionsmål. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Det är sedan länge känt att vår miljöpåverkan är större än vad vi mäter inom nationens gränser, genom offentlig och privat konsumtion. Vi anser också att regeringen bör initiera ett arbete som tar fram förslag på åtgärder som gör att vi kan nå ett sådant kompletterande klimatmål. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Vi anser också att de klimatfärdplaner som näringslivet tagit fram inom ramen för Fossilfritt Sverige ska tas tillvara. Vi föreslår därför att regeringen initierar ett arbete som ger förslag på att undanröja de hinder som lyfts fram i näringslivets klimatfärdplaner. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

### 4.3 Lokalt

Miljöpartiet de gröna anser att det är viktigt att det lokala klimatarbetet får stöd och riktlinjer så att det kan ta fart i hela landet. För att nå de nationella klimatmål som finns knutna till det klimatpolitiska ramverket krävs åtgärder på alla nivåer – lokalt, regionalt och nationellt. Förutsättningarna i enskilda kommuner ser väldigt olika ut; någon kommun är glest befolkad och har en stor industri, en annan kommun har stor bilpendling och en tredje en flygplats inom kommunens gränser. Med olika förutsättningar behöver varje kommun ta sitt klimatansvar. För att alla kommuner runtom i landet ska arbeta för att bidra till Parisavtalet krävs inte bara positiva exempel,

utan också lagstiftning. Vi anser att det bör lagstiftas om att kommunerna ska anta lokala klimatmål som bidrar till att nå de nationella klimatmålen. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Förslagsvis bör denna lagstiftning göras inom ramen för kommunallagen.

För att öka takten i det lokala klimatarbetet föreslår Miljöpartiet en nationell plattform till vilken kommunernas klimatarbete kopplas, där målsättningar och åtgärder för att nå dem redovisas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Där kan kommunernas åtaganden till Parisavtalets 1,5-gradersmål och de nationella klimatmålen synliggöras. Där kan också kommunernas klimatåtgärder, klimatplaner och klimatbudgetar lyftas fram.

Vi anser att kommunernas möjligheter att rapportera sitt klimatarbete behöver underlättas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. I första hand ser vi att det behövs förbättrad utsläppsstatistik på kommunal nivå hos berörda myndigheter. Ett konkret exempel är att Tillväxtverket inte längre redovisar statistik för långväga flygresor som kommuninvånare gör, vilket gör det svårt för enskilda kommuner att följa upp klimatpåverkan från invånarnas flygresor.

*Jonas Eriksson (MP)*

*Maria Ferm (MP)*

*Janine Alm Ericson (MP)*

*Elisabeth Falkhaven (MP)*

*Annika Hirvonen Falk (MP)*

*Emma Hult (MP)*

*Åsa Lindhagen (MP)*

*Amanda Palmstierna (MP)*

*Lorentz Tovatt (MP)*

*Leila Ali-Elmi (MP)*

*Emma Berginger (MP)*

*Maria Gardfjell (MP)*

*Annica Hjerling (MP)*

*Rebecka Le Moine (MP)*

*Rasmus Ling (MP)*

*Anna Sibinska (MP)*