



Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till klimatlag, godkänner vad regeringen föreslår om mål för den svenska klimatpolitiken och om preciseringen av miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan och att riksdagen avslår yrkandena i två följdmotioner, bl.a. om avslag på propositionen i de delar som avser klimatlag och mål för den svenska miljöpolitiken. Vidare föreslår utskottet att riksdagen avslår motioner från den allmänna motionstiden 2016/17.

I propositionen föreslår regeringen att ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige ska inrättas. Det klimatpolitiska arbetet bör utgå från ett långsiktigt, tidsatt utsläppsmål som riksdagen fastställer. Målet ska vara att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre än utsläppen 1990. För att nå nettonollutsläpp får kompletterande åtgärder tillgodoräknas. De utsläpp i Sverige som kommer att omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning, den s.k. ESR-sektorn, bör senast 2030 vara minst 63 procent lägre än utsläppen 1990. Högst 8 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder. Senast 2040 bör utsläppen i Sverige i ESR-sektorn vara minst 75 procent lägre än utsläppen 1990. Högst 2 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder. Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Delar av det klimatpolitiska ramverket lagregleras genom att det införs en ny klimatlag. Lagen innehåller grundläggande bestämmelser om regeringens klimatpolitiska arbete. Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2018.

Utskottet föreslår ett tillkännagivande till regeringen med anledning av motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2016/17. Enligt utskottet ska klimatpolitik vara långsiktigt effektiv och bedrivs så att minskade utsläpp av växthusgaser förenas med tillväxt. Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden, främst med hänvisning till regeringens bedömningar i propositionen och pågående arbete. Vissa motionsyrkanden tar upp samma

eller i huvudsak samma frågor som riksdagen behandlat tidigare under valperioden, och dessa behandlas därför förenklat i ett särskilt avsnitt.

I betänkandet finns 32 reservationer (S, M, SD, MP, C, V, L, KD).

Behandlade förslag

Proposition 2016/17:146 Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige.

Sex yrkanden i följdmotioner.

Ett hundratal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2016/17.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	5
Redogörelse för ärendet.....	11
Ärendet och dess beredning.....	11
Bakgrund.....	11
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	13
Utskottets överväganden.....	14
Klimatlag och mål för den svenska klimatpolitiken m.m.	14
Kompletterande åtgärder för att nå mål m.m.	28
Ett klimatpolitiskt råd.....	32
Internationellt klimatarbete.....	35
EU:s klimatpolitik.....	49
Reformering av EU:s utsläppshandelssystem.....	56
Klimatarbetet i Sverige m.m.	62
Allmänt om förnybar energi m.m.	70
Förnybar energi i transportsektorn.....	73
Biogasframställning från havsväxter m.m.	91
Luftföroreningar m.m.	92
Cirkulär biobaserad ekonomi.....	96
Motionsyrkanden som bereds förenklat.....	108
Reservationer.....	109
1. Klimatlag, punkt 1 (SD).....	109
2. Mål för den svenska klimatpolitiken, punkt 2 (SD).....	109
3. Förstärkning av etappmål, punkt 5 (V).....	111
4. Konsumtionsbaserat mål, punkt 6 (V).....	112
5. Klimatpolitiskt råd, punkt 7 (SD).....	113
6. Parisavtalet, punkt 8 (SD).....	113
7. Påverkan i de internationella klimatförhandlingarna, punkt 9 (M, C, L, KD).....	114
8. Sverige som klimatpolitiskt föredöme, punkt 10 (KD).....	115
9. Åtaganden i de internationella klimatförhandlingarna, punkt 11 (M).....	115
10. Åtaganden i de internationella klimatförhandlingarna, punkt 11 (SD).....	116
11. Klimatinvesteringar i andra länder, punkt 12 (M).....	117
12. Frihandelsavtal om miljövaror, punkt 14 (M).....	117
13. Ansvarsfördelningen för utsläppsminskningar inom EU m.m., punkt 15 (SD).....	118
14. Markanvändning och skogsbruk, punkt 16 (SD).....	119
15. Ett effektivt europeiskt klimatarbete, punkt 17 (L).....	119
16. Utvidgning av EU:s utsläppshandelssystem till att gälla alla växthusgaser, punkt 19 (KD).....	120
17. Nationellt klimatarbete, punkt 20 (S, MP, V).....	120
18. Industrins konkurrenskraft m.m., punkt 21 (SD).....	122
19. Nollvisionsstrategi för basindustrin, punkt 22 (M).....	123
20. Skogens roll i klimatomställningen, punkt 23 (M).....	123
21. Förnybar energi m.m., punkt 24 (C).....	124
22. Torvbrytning m.m., punkt 25 (SD).....	124
23. Reduktionsplikt m.m., punkt 26 (M).....	125
24. Reduktionsplikt m.m., punkt 26 (C).....	126

25. Långsiktiga villkor för biodrivmedel, punkt 27 (M, C, L, KD)	126
26. Koldioxidsskattebefrielse inom EU, punkt 28 (C)	127
27. Styrmedel för biodrivmedel m.m., punkt 29 (M, C, L, KD)	128
28. Utsläppskrav på fordon och arbetsmaskiner m.m., punkt 30 (C).....	129
29. Miljömärkning av drivmedel m.m., punkt 31 (L)	130
30. Förnybara bränslen inom flygsektorn, punkt 32 (M).....	130
31. Etappmål för luftföroreningar m.m., punkt 34 (C)	131
32. En cirkulär biobaserad ekonomi, punkt 35 (C).....	131
Särskilda yttranden	134
1. Reformering av EU:s utsläppshandelssystem, punkt 18 (M, C, L, KD).....	134
2. Motioner som bereds förenklat, punkt 36 (M).....	134
3. Motioner som bereds förenklat, punkt 36 (SD)	135
4. Motioner som bereds förenklat, punkt 36 (C).....	135
5. Motioner som bereds förenklat, punkt 36 (V)	135
6. Motioner som bereds förenklat, punkt 36 (L).....	135
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	136
Propositionen	136
Följdmotionerna	136
Motioner från allmänna motionstiden 2016/17	137
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	147
<i>Bilaga 3</i>	
Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet	149
<i>Bilaga 4</i>	
Trafikutskottets yttrande 2016/17:TU6y.....	150

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. **Klimatlag**

Riksdagen antar regeringens förslag till klimatlag.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:146 punkt 1 och avslår motion

2016/17:3655 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkande 1 i denna del.

Reservation 1 (SD)

2. **Mål för den svenska klimatpolitiken**

Riksdagen godkänner det regeringen föreslår om mål för den svenska klimatpolitiken.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:146 punkt 2 och avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 4,

2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S) i denna del,

2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 9,

2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 3 och

2016/17:3655 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkandena 1 i denna del och 2.

Reservation 2 (SD)

3. **Precisering av miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan**

Riksdagen godkänner det regeringen föreslår om preciseringen av miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:146 punkt 3.

4. **Kompletterande åtgärder för att nå mål**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 5 och

2016/17:3074 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 3.

5. **Förstärkning av etappmål**

Riksdagen avslår motion

2016/17:3656 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1 och 2.

Reservation 3 (V)

6. **Konsumtionsbaserat mål**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:169 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1,

2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S) i denna del och

2016/17:3656 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3.

Reservation 4 (V)

7. Klimatpolitiskt råd

Riksdagen avslår motion

2016/17:3655 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkande 3.

Reservation 5 (SD)

8. Parisavtalet

Riksdagen avslår motion

2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 13.

Reservation 6 (SD)

9. Påverkan i de internationella klimatförhandlingarna

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 7,

2016/17:2670 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD) yrkande 1 i denna del och

2016/17:2767 av Karin Enström m.fl. (M) yrkande 4.

Reservation 7 (M, C, L, KD)

10. Sverige som klimatpolitiskt föredöme

Riksdagen avslår motion

2016/17:2658 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 1.

Reservation 8 (KD)

11. Åtaganden i de internationella klimatförhandlingarna

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 11 och

2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 1 och 14.

Reservation 9 (M)

Reservation 10 (SD)

12. Klimatinvesteringar i andra länder

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:724 av Sofia Arkelsten (M) och

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 12.

Reservation 11 (M)

13. Skogsfrågor i klimatavtalet

Riksdagen avslår motion

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 14.

14. Frihandelsavtal om miljövaror

Riksdagen avslår motion

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 15.

Reservation 12 (M)

15. Ansvarsfördelningen för utsläppsminskningar inom EU m.m.

Riksdagen avslår motion

2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 5 och 15.

Reservation 13 (SD)

16. Markanvändning och skogsbruk

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:2336 av Johnny Skalin (SD) och

2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 8.

Reservation 14 (SD)

17. Ett effektivt europeiskt klimatarbete

Riksdagen avslår motion

2016/17:1077 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 10 i denna del.

Reservation 15 (L)

18. Reformering av EU:s utsläppshandelssystem

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 10–13,

2016/17:1070 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 1,

2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S) i denna del,

2016/17:2767 av Karin Enström m.fl. (M) yrkande 5 i denna del och

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 10 i denna del.

19. Utvidgning av EU:s utsläppshandelssystem till att gälla alla växthusgaser

Riksdagen avslår motion

2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 20 i denna del.

Reservation 16 (KD)

20. Nationellt klimatarbete

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att klimatpolitik ska vara långsiktigt effektiv och bedrivs så att minskade utsläpp av växthusgaser förenas med tillväxt och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:2670 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD) yrkande 1 i denna del och

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 1.

Reservation 17 (S, MP, V)

21. Industrins konkurrenskraft m.m.

Riksdagen avslår motion

2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 2–4.

Reservation 18 (SD)

22. Nollvisionsstrategi för basindustrin

Riksdagen avslår motion

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 8.

Reservation 19 (M)

23. Skogens roll i klimatomställningen

Riksdagen avslår motion

2016/17:3172 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 4.

Reservation 20 (M)

24. Förnybar energi m.m.

Riksdagen avslår motion

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 3.

Reservation 21 (C)

25. Torvbrytning m.m.

Riksdagen avslår motion

2016/17:1772 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkandena 28 och 29.

Reservation 22 (SD)

26. Reduktionsplikt m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 37,

2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S) i denna del,

2016/17:2826 av Carin Jämtin m.fl. (S) och

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 4.

Reservation 23 (M)

Reservation 24 (C)

27. Långsiktiga villkor för biodrivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 28 och

2016/17:2670 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD) yrkande 7.

Reservation 25 (M, C, L, KD)

28. Koldioxidskattebefrielse inom EU

Riksdagen avslår motion

2016/17:2023 av Kristina Yngwe och Eskil Erlandsson (båda C) yrkande 5.

Reservation 26 (C)

29. Styrmedel för biodrivmedel m.m.

Riksdagen avslår motion

2016/17:2670 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD) yrkandena 3–6.

Reservation 27 (M, C, L, KD)

30. Utsläppskrav på fordon och arbetsmaskiner m.m.

Riksdagen avslår motion

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 32–35, 54 och 55.

Reservation 28 (C)

31. Miljömärkning av drivmedel m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1070 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 18 och

2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S) i denna del.

Reservation 29 (L)

32. Förnybara bränslen inom flygsektorn

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S) i denna del och

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 6.

Reservation 30 (M)

33. Biogasproduktion från havsväxter

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1142 av Catharina Bråkenhielm och Kenneth G Forslund (båda S) och

2016/17:2922 av Markus Wiechel (SD).

34. Etappmål för luftföroreningar m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 6 och

2016/17:1981 av Staffan Danielsson och Peter Helander (båda C) yrkandena 2 och 3.

Reservation 31 (C)

35. En cirkulär biobaserad ekonomi

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:820 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 18 och

2016/17:2022 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 1–5, 7–10, 12–14 och 16.

Reservation 32 (C)

36. Motioner som bereds förenklat

Riksdagen avslår de motionsyrkanden som finns upptagna under denna punkt i utskottets förteckning över avstyrkta motionsyrkanden.

Stockholm den 1 juni 2017

På miljö- och jordbruksutskottets vägnar

Matilda Ernkrans

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Matilda Ernkrans (S), Jonas Jacobsson Gjörtler (M), Isak From (S), Johan Hultberg (M), Sara Karlsson (S), Martin Kinnunen (SD), Åsa Coenraads (M), Johan Büser (S), Stina Bergström (MP), Gunilla Nordgren (M), Monica Haider (S), Lars Tysklind (L), Lars-Axel Nordell (KD), Marianne Pettersson (S), Runar Filper (SD), Rickard Nordin (C) och Birger Lahti (V).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens proposition 2016/17:146 Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige och två följdmotioner med sammanlagt sex yrkanden. Dessutom behandlas ett hundratal motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2016/17. Några av dessa behandlas förenklat.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut och motionsförslagen återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

Miljö- och jordbruksutskottet beslutade vid sitt sammanträde den 4 april 2017 att ge trafikutskottet tillfälle att yttra sig över propositionen och eventuella följdmotioner i de delar som berör utskottets beredningsområde. Trafikutskottet yttrade sig den 2 maj 2017. Yttrandet finns i bilaga 4.

Lagförslaget har granskats av Lagrådet. Lagrådet ifrågasätter om lagen kan antas tillgodose de syften som har angetts och avstyrker förslaget.

Bakgrund

De nu gällande nationella målen för klimatpolitiken är fastställda av riksdagen och utgörs av miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan samt av etappmålet om minskade utsläpp av växthusgaser till 2020. Målen ingår i målstrukturen för miljöarbetet som består av ett generationsmål för miljöarbetet, sexton miljö kvalitetsmål som anger det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till samt etappmål som anger steg på vägen till miljö kvalitetsmålen och generationsmålet (prop. 2009/10:155, bet. 2009/10: MJU25, rskr. 2009/10:377). Målstrukturen för miljöarbetet och uppföljningen, som görs regelbundet och i bred samverkan, ingår i det som brukar benämnas miljö målssystemet (skr. 2013/14:145).

Riksdagen har beslutat om ett generationsmål som anger inriktningen för den samhällsomställning som behöver göras inom en generation för att nå miljö kvalitetsmålen. Enligt riksdagens beslut innebär generationsmålet att det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser (prop. 2009/10:155, bet. 2009/10: MJU25, rskr. 2009/10:377). Riksdagen har beslutat att innebörden av miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan är att halten av växthusgaser i atmosfären ska stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig, i enlighet med FN:s ramkonvention om klimatförändring. Målet ska nås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att detta globala mål kan nås (prop. 1997/98:145, bet.

1998/99:MJU6, rskr. 1998/99:183). Till vart och ett av miljö kvalitetsmålen har riksdagen även beslutat om preciseringar som tydligare definierar innebörden av miljö kvalitetsmålen och det miljö tillstånd som ska uppnås. Riksdagen har fastställt att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan preciseras genom ett temperaturmål (det s.k. tvågradersmålet) och ett ur temperaturmålet härlett mål för koncentrationen av växthusgaser i atmosfären (prop. 2008/09:162, bet. 2008/09:MJU28, rskr. 2008/09:300).

Den svenska klimatpolitiken har med tiden utvecklats mot en starkare EU-integration och ett djupare internationellt arbete. Sveriges åtagande enligt Kyotoprotokollets första åtagandeperiod 2008–2012 och EU:s interna ansvarsfördelning var att begränsa utsläppen så att de inte skulle öka med mer än 4 procent som medelvärde för åtagandeperioden jämfört med 1990 års nivå. I 2002 års klimatpolitiska beslut åtog sig emellertid Sverige ett mål där man går längre. De svenska utsläppen skulle som ett medelvärde för perioden 2008–2012 i stället minska med minst 4 procent jämfört med utsläppen 1990 (prop. 2001/02:55).

I och med riksdagsbehandlingen i juni 2009 av propositionen En sammanhållen klimat- och energipolitik (prop. 2008/09:162) fastställde riksdagen det nu gällande nationella etappmålet för klimat som innebär en utsläppsminskning med 40 procent till 2020 i jämförelse med 1990, inklusive möjlighet till viss användning av internationella utsläppskrediter (bet. 2008/09:MJU28, rskr. 2008/09:300). Målet gäller för de verksamheter som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Sektorn för markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF) och utrikes transporter ingår inte i målet. Detta mål är mer ambitiöst än Sveriges åtagande under Kyotoprotokollets andra åtagandeperiod 2013–2020 och EU:s ansvarsfördelningsbeslut som genomför EU:s energi- och klimatpaket till 2020. Vidare fastställdes en prioritering om att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen och visionen om att Sverige 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären.

Sverige har klarat de tidigare åtagandena – beslutade såväl nationellt som under FN och EU – på klimatområdet som avsåg perioden 2008–2012. I regeringens skrivelse Kontrollstation för de klimat- och energipolitiska målen till 2020 samt klimatanpassning (skr. 2015/16:87), som överlämnades till riksdagen i januari 2016, gjorde regeringen bedömningen att etappmålet för utsläpp av växthusgaser till 2020 också kommer att nås. Nivån för Sveriges växthusgasutsläpp ligger redan nu under EU-målet till 2020 och utsläppen bedöms i den mest aktuella prognosen fortsätta att minska.

Den 1 juli 2010 beslutade regeringen att tillsätta en parlamentarisk beredning med uppgift att föreslå hur Sveriges miljö kvalitetsmål och generationsmål skulle kunna nås (dir. 2010:74). Beredningen har tagit namnet Miljömålsberedningen, och det övergripande uppdraget är att utveckla strategier med etappmål, styrmedel och åtgärder inom områden som regeringen prioriterat. Arbetet ska genomföras i nära samarbete med näringsliv, ideella organisationer, kommuner och myndigheter. Det

övergripande uppdraget gäller t.o.m. 2020. Beredningen kommer under denna tid att få tilläggsdirektiv i enlighet med regeringens prioriteringar. Enligt det tilläggsdirektiv som regeringen beslutade den 10 juli 2014 (dir. 2014:110) skulle beredningen föreslå en strategi för en samlad luftvårdspolitik. Enligt det tilläggsdirektiv som beslutades den 18 december 2014 (dir. 2014:165) skulle Miljömålsberedningen också föreslå ett klimatpolitiskt ramverk som reglerar mål och uppföljning samt utveckla en strategi med styrmedel och åtgärder för en samlad och långsiktig klimatpolitik. Uppdraget skulle samordnas med beredningens uppdrag att ta fram en strategi för en samlad luftvårdspolitik. Enligt tilläggsdirektiv som beslutades den 1 oktober 2015 (dir. 2015:101) förlängdes utredningstiden.

Miljömålsberedningens delbetänkande med förslag till ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige (SOU 2016:21) redovisades den 9 mars 2016. Den 22 juni 2016 redovisade Miljömålsberedningen ett delbetänkande med förslag till etappmål och en samlad klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47).

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen att ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige inrättas. Det klimatpolitiska arbetet bör utgå från ett långsiktigt, tidsatt utsläppsmål som riksdagen fastställer. Målet ska vara att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp (nå nettonollutsläpp) av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre än utsläppen 1990. För att nå nettonollutsläpp får kompletterande åtgärder tillgodoräknas.

De utsläpp i Sverige som kommer att omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning, den s.k. ESR-sektorn, bör senast 2030 vara minst 63 procent lägre än utsläppen 1990. Högst 8 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder. Senast 2040 bör utsläppen i Sverige i ESR-sektorn vara minst 75 procent lägre än utsläppen 1990. Högst 2 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder. Växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem, EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Delar av det klimatpolitiska ramverket lagregleras genom att det införs en ny klimatlag. Lagen innehåller grundläggande bestämmelser om regeringens klimatpolitiska arbete. Vidare reglerar lagen ett planerings- och uppföljningssystem med årliga klimatredovisningar och klimatpolitiska handlingsplaner. Lagen ska träda i kraft den 1 januari 2018.

Utskottets överväganden

Klimatlag och mål för den svenska klimatpolitiken m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag. Riksdagen godkänner det regeringen föreslår om mål för den svenska klimatpolitiken och om preciseringen av miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Riksdagen avslår därmed motionsyrkanden om avslag på propositionen i vissa delar och om annan utformning av målen m.m. Jämför reservation 1 (SD) 2 (SD) och 3 (V).

Propositionen

Lagförslaget

Regeringen föreslår att en klimatlag införs. Lagen innehåller grundläggande bestämmelser om regeringens klimatpolitiska arbete.

Regeringen anför i propositionen att en klimatlag stärker förutsättningarna för ett effektivt arbete. Det allmänna ska enligt 1 kap. 2 § tredje stycket regeringsformen främja en hållbar utveckling som leder till en god miljö för nuvarande och kommande generationer. Sverige har också åtaganden enligt FN:s ramkonvention om klimatförändring. Dessa skyldigheter får anses innebära en skyldighet för det allmänna att agera för att se till att klimatsystemet inte förändras på ett skadligt sätt och att skydda samhällsmedborgarna mot potentiella effekter till följd av skadliga förändringar av klimatsystemet. Regeringen har ett ansvar för att se till att klimatpolitiken utformas i enlighet med detta. Ansvaret bör komma till tydligt uttryck i en författning. Därför bör det enligt regeringen införas en ny klimatlag.

Genom att delar av regeringens klimatpolitiska arbete regleras i lag tydliggörs regeringens ansvar gentemot samhällsmedborgarna. En lag som beskriver regeringens klimatpolitiska arbete på ett konkret och tydligt sätt innebär också att formerna för arbetet blir kända och tillgängliga för alla. Möjligheten att ta del av regelverket, förstå hur arbetet utvecklas och vilka åtgärder som bör vidtas i nästa steg ökar. En lagreglering försvårar också för en regering att agera på ett sätt som motverkar eller i otillräcklig grad främjar möjligheten att nå klimatmålen.

Det klimatpolitiska ramverk som föreslås i propositionen bygger enligt regeringen på det nuvarande miljömålssystemet och kompletterar det i vissa delar. Att den nuvarande politiska samverkansformen kompletteras med ett konkret rättsligt stöd i form av en klimatlag innebär att förutsättningarna stärks

ytterligare för regeringen att även fortsättningsvis bedriva ett effektivt klimatpolitiskt arbete. En reglering i lag är till skillnad från en politisk överenskommelse rättsligt bindande. Det innebär att varje regering, oavsett politisk sammansättning och inriktning, blir bunden till de förutsättningar som anges i lagen och därmed inte kan välja att frångå dessa förutsättningar med hänsyn till andra politiska prioriteringar. Regeringen bedömer att en reglering i lag ökar förutsättningarna för att arbetet även fortsättningsvis kommer att kunna bedrivas på ett långsiktigt och kontinuerligt sätt, samtidigt som arbetet blir tydligare och mer transparent. En lagreglering har också ett signalvärde. Genom att införa en klimatlag sänder riksdagen och regeringen en viktig signal såväl till de egna samhällsmedborgarna som till andra länder om att den svenska staten tar klimatarbetet på allvar.

Det är ytterst en politisk avvägning mellan krav på fasthet och flexibilitet som avgör hur långtgående befogenheter och skyldigheter framtida regeringar bör få samt omfattning av en reglering och placering i normhierarkin. Enligt regeringens mening kan en tillräcklig grad av handlingsfrihet behållas – samtidigt som önskvärd kontinuitet och långsiktighet skänks åt klimatpolitiken – om det införs en särskild lag som reglerar vissa grundläggande principer samt planerings- och uppföljningssystem. Regleringen bör lämpligen utformas med viss flexibilitet så att t.ex. målen för klimatpolitiken vid behov kan ändras utan att lagen måste ändras.

I propositionen behandlar regeringen Lagrådets yttrande. Regeringen anför att den håller med Lagrådet om att allmänheten och omvärlden kan informeras om regeringens klimatarbete på andra sätt än genom en lagreglering men gör en annan bedömning än Lagrådet när det gäller lagens ändamålsenlighet. Klimatfrågan är en av mänsklighetens största utmaningar, och ett syfte med klimatlagen är att framhålla frågans särskilda vikt. I 13 kap. regeringsformen om kontrollmakten finns bestämmelser om riksdagens kontroll av regeringen. Riksdagens kontrollmakt inbegriper bl.a. konstitutionsutskottets granskning av statsrådets tjänsteutövning och regeringsärendenas handläggning och kammarens möjlighet att besluta om misstroendeförklaring mot ett statsråd. Regeringen anför i propositionen att detta är tillräckligt för att säkerställa att varje regering fullgör sina åtaganden enligt lagen, jämför regeringens ansvar enligt budgetlagen (2011:203), som också innehåller bestämmelser om vad regeringen ska göra. Klimatlagen innebär att regeringen ska bedriva det klimatpolitiska arbetet så att de klimatpolitiska målen och de budgetpolitiska målen får förutsättningar att samverka. En regering som inte gör det bryter mot lagen. En riksdagsmajoritet kan visserligen upphäva eller ändra lagen, men lagen gör det svårare för en regering att agera på ett sätt som motverkar möjligheten att nå klimatmålen. Om en framtida regering skulle bryta mot lagen eller föreslå riksdagen att lagen ska ändras för att undvika en sådan överträdelse gör den det med avsevärda politiska konsekvenser. Enligt regeringen stärker lagen därmed förutsättningarna att bedriva en politik som är långsiktig och kontinuerlig. Den föreslagna regleringen tydliggör också samarbetet mellan riksdagen och regeringen och gör det enklare för såväl

samhällsmedborgare som tjänstemän och politiker att se hur arbetet bedrivs och vad som reglerar det. Ett syfte med klimatlagen är att den ska bidra till att säkerställa och förbättra kvaliteten i olika beslutsunderlag som lämnas från regeringen till riksdagen.

Regeringen föreslår att klimatlagen ska innehålla bestämmelser om vad det klimatpolitiska arbetet ska syfta till, att arbetet ska utgå från ett långsiktigt, tidsatt utsläppsmål beslutat av riksdagen, hur regeringen ska planera och följa upp det klimatpolitiska arbetet och vilken information som ska lämnas till riksdagen.

Regeringen föreslår att den nya klimatlagen ska träda i kraft den 1 januari 2018.

Ett långsiktigt utsläppsmål

Regeringen föreslår ett långsiktigt utsläppsmål som innebär att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. För att nå nettonollutsläpp får s.k. kompletterande åtgärder tillgodoräknas. Utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre än utsläppen 1990. För att nå målet får även avskiljning och lagring av koldioxid av fossilt ursprung räknas som en åtgärd där rimliga alternativ saknas. Målet förutsätter enligt regeringen höjda ambitioner i EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS). Målet ska ingå som etappmål i miljömålssystemet. Målet innebär en tidigareläggning och precisering av den tidigare visionen om nettonollutsläpp till 2050. Vid beräkning av utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium omfattas inte utsläpp och upptag från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF). Utsläppen beräknas i enlighet med Sveriges internationella växthusgasrapportering.

När det gäller det långsiktiga utsläppsmålet hänvisar regeringen till Miljömålsberedningens bedömning att Sverige ska vara ett ledande land i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets ambitiösa mål och ta ansvar för landets historiska utsläpp (delbetänkandet En klimat- och luftmålsstrategi för Sverige, SOU 2016:47). Parisavtalet innebär att världens alla länder behöver skärpa sina klimatambitioner. Ett mål om att väl underskrida 2 graders global uppvärmning och sträva mot att uppvärmningen begränsas till högst 1,5 grader Celsius innebär enligt forskningen att den återstående globala utsläppsbudgeten blir ännu mer begränsad jämfört med den s.k. utsläppsbudget som ligger till grund för EU:s 2050-mål och den vision som riksdagen tidigare ställt sig bakom om att Sverige 2050 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Enligt globala s.k. 1,5-gradersbanor skulle målet i Parisavtalet kunna nås om de globala utsläppen av koldioxid når nettonoll runt 2050, för att därefter vara negativa under resten av århundradet. Även de totala utsläppen av växthusgaser behöver nå nettonollnivåer i god tid före 2100. Det är nu centralt att alla parter under avtalet, enskilda länder, kommuner, företag och civilsamhället snarast tar

ytterligare steg för att på allvar agera i enlighet med Parisavtalet. Enligt beredningen skulle ett första sådant steg för Sverige vara att den svenska nettonollvisionen preciseras och tidigareläggs med innebörden att den ska uppnås 2045 för att Sverige därefter ska kunna uppnå negativa utsläpp. Kompletterande åtgärder får enligt beredningen nyttjas för att uppnå nettonollutsläpp och negativa utsläpp. En utgångspunkt för beredningens förslag till mål för utsläppsminskningarna i Sverige 2045 är att världen i övrigt också agerar så att de globala utsläppen minskar i enlighet med Parisavtalet. Sverige bör agera internationellt, inom EU och genom den nationella klimatpolitiken för att driva på för en sådan utveckling.

Regeringen hänvisar även till Miljömålsberedningens bedömning att det går att minska utsläppen till nära noll med teknik som redan är känd i dag, men att det kräver betydande styrmedelsskäpningar och successiva beslut om investeringar i teknikutveckling och infrastruktur under de kommande åren. För att minska utsläppen till nära noll på ett ekonomiskt hållbart sätt bedömer regeringen att det krävs omfattande forsknings- och innovationsinsatser om bl.a. teknik och produktionsmetoder. Regeringens bedömning är också att digitaliseringen och de effektiviseringsvinster som därmed kan skapas kan bidra positivt till utvecklingen. Förutsättningarna för omställningen beror dock inte bara på teknikutveckling och Sveriges val av styrmedel, utan även på hur andra länder bidrar till en global klimatomställning. Regeringen avser därför att följa andra länders klimatåtaganden och klimatåtgärder samt hur det bidrar till den globala klimatomställningen och påverkar svenska företags konkurrenskraft. Sverige kan genom export av förnybar energi, råvaror och klimateffektiva produkter och tjänster bidra till att världen globalt minskar växthusgasutsläppen samtidigt som företagets konkurrenskraft stärks.

Det långsiktiga utsläppsmålet bör enligt regeringen omfatta alla utsläpp från verksamheter i Sverige. I utsläppsmålet ingår alltså även utsläpp som i dagsläget ingår i den handlande sektorn. Utsläpp och upptag från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF) ingår dock inte i det långsiktiga utsläppsmålet. Däremot kan ett eventuellt sammantaget ökat nettoupptag inom LULUCF användas som en s.k. kompletterande åtgärd för att nå nettonollutsläpp eller nettonegativa utsläpp på sikt. Utsläpp från bunkerbränslen för internationell luft- och sjöfart bör i dagsläget inte inkluderas. Regeringen arbetar dock för att minska dessa utsläpp och samarbetar med andra länder, bl.a. genom internationella luftfartsorganisationen ICAO och internationella sjöfartsorganisationen IMO. Regeringen välkomnar i propositionen det globala klimatstyrmedel för internationell luftfart som ICAO beslutade om i oktober 2016. Det är ett första steg för att minska utsläppen av koldioxid från internationell luftfart och något att bygga vidare på. Ett globalt klimatstyrmedel bör också beslutas inom IMO för den internationella sjöfarten.

Det långsiktiga utsläppsmålet förutsätter enligt regeringen höjda ambitioner inom EU ETS. Regeringen ska fortsätta att arbeta för en skärpning av EU ETS. Skärpningen behöver genomföras på ett sätt som inte leder till

ökad risk för koldioxidläckage. Regeringens prioritet är att minska det totala utsläppsutrymmet inom EU ETS. EU-kommissionen har i sin färdplan till 2050 utgått från att avskiljning och lagring av koldioxid med fossilt ursprung (CCS) kommer att behövas för att reducera delar av utsläppen inom den handlande sektorn.

Etappmål till 2030 och 2040

Regeringen föreslår att växthusgasutsläppen i Sverige i ESR-sektorn senast 2030 bör vara minst 63 procent lägre än utsläppen 1990. Högst 8 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder. Senast 2040 bör växthusgasutsläppen i Sverige i ESR-sektorn vara minst 75 procent lägre än utsläppen 1990. Högst 2 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder. Målen till 2030 och 2040 ska ingå som etappmål i miljömålssystemet. ESR-sektorns utsläpp basåret 1990 ska enligt förslaget beräknas som det årets totala utsläpp minus utsläppen från de sektorer som nu ingår i EU ETS. Utsläppen från den handlande sektorn 1990 fastställs till 25,0 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Etappmålen till 2030 och 2040 bör ses över om omfattningen av EU ETS ändras. Med utsläpp i ESR-sektorn (Effort Sharing Regulation) avses växthusgasutsläppen utanför EU ETS, i enlighet med den tredje handelsperiodens omfattning, exklusive LULUCF och utrikes transporter. Detta motsvarar den icke-handlande sektorn under perioden 2013–2020 (jämför KOM(2016) 482).

Regeringen bedömer i propositionen att en effektiv, långsiktig och transparent klimatpolitik förutsätter tydliga etappmål. De behöver vara både ambitiösa och trovärdiga för att driva på klimatomställningen. De etappmål som Miljömålsberedningen har föreslagit och som regeringen nu föreslår uppfyller dessa kriterier. De scenarioanalyser som Miljömålsberedningen har använt som underlag för sina förslag ger enligt regeringen information om hur målen kan nås. De nu föreslagna målen ställer krav på en betydligt snabbare omställning i samhället till låga utsläpp än utvecklingen hittills. Det kommer att behövas både beteendeförändringar och förändringar av teknik och samhällsbyggnad samt insatser för att i högre grad använda digitaliseringens möjligheter. Det pågår redan en omfattande och snabb teknikutveckling i vårt samhälle som rätt hanterad kan ge drivkraft åt den önskvärda snabba klimatomställningen. Forskning och innovation tillsammans med tydliga mål och styrmedel behövs för att styra utvecklingen.

Parisavtalet innebär att alla länder behöver skärpa sina klimatambitioner. I och med de föreslagna målen tar Sverige enligt regeringen ett betydelsefullt steg i den riktningen och kan på så vis vara en förebild även för andra länder. Samtidigt behöver etappmålen nås på ett sätt som innebär att Sveriges sammanlagda konkurrenskraft behålls eller stärks och som går hand i hand med att skapa nya hållbara arbetstillfällen och en ökad hållbar livsmedelsproduktion. Etappmålen för utsläppens utveckling inom landet får

inte nås på ett sätt som medför att utsläppen av växthusgaser i stället ökar utanför Sveriges gränser. För att lyckas väl med uppgiften är det viktigt att även EU och övriga världen skärper sin klimatpolitik. Potentialen för utsläppsminskningar varierar mellan olika sektorer och därmed möjligheten att på ett kostnadseffektivt sätt minska utsläppen. Inom ESR-sektorn står transporter och jordbruk för en majoritet av utsläppen. Den huvudsakliga reduktionspotentialen bedöms finnas inom transportsektorn.

Regeringen anför att den delar Miljömålsberedningens uppfattning att det inte är säkert att målnivåerna är tillräckligt ambitiösa utan att de kan komma att behöva skärpas över tid.

Regeringen föreslår i linje med Miljömålsberedningen att en viss andel av de föreslagna etappmålen får, men inte måste, nås genom s.k. kompletterande åtgärder. Kompletterande åtgärder kan t.ex. vara ökat upptag av koldioxid i mark och skog, avskiljning och lagring av biogen koldioxid eller åtgärder i andra länder. Skälet till att dessa kan behövas är bl.a. osäkerhet kring den framtida teknikutvecklingen. Regeringen föreslår i likhet med Miljömålsberedningen att utrymmet för att nyttja kompletterande åtgärder ska vara mindre för etappmålet till 2040 än för etappmålet till 2030. Utsläpp från utrikes transporter ingår inte i etappmålen. Utsläpp och upptag från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF) ingår inte heller. Däremot kan ett eventuellt sammantaget ökat nettoupptag inom LULUCF tillgodoräknas som en kompletterande åtgärd.

Etappmålen till 2030 och 2040 gäller för utsläppen utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) med de nu nämnda undantagen. Sektorerna inom handelssystemet omfattas sedan 2005 av ett europeiskt tak för utsläppen, och förhandlingar om hur systemet ska utvecklas till 2030 pågår. EU ETS infördes 2005 och har sedan dess utvidgats i två omgångar. Eftersom uppföljningen av etappmålen till 2030 och 2040 ska ske gentemot basåret 1990 då EU ETS inte fanns, måste utsläppen från de sektorer som omfattas av systemet i dag uppskattas för basåret. Uppskattningen är svår och tidskrävande att genomföra. Enligt beredningens förslag ska 1990 års utsläpp från ESR-sektorn beräknas som 1990 års totala utsläpp minus utsläpp från inrikes luftfart och de uppskattade utsläppen från den handlande sektorn 1990. Beredningen har låtit uppskatta den handlande sektorns utsläpp 1990 till 24,3 miljoner ton koldioxidekvivalenter och föreslår att denna uppskattning slås fast. Beredningen behandlar i sina beräkningar inrikes luftfart som en separat utsläppspost trots att dessa utsläpp ingår i EU ETS. När inrikes luftfart inkluderas i den handlande sektorn 1990 blir dess utsläpp 25,0 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Med utgångspunkt i 2017 års klimatrapportering blir ESR-sektorns utsläpp 1990 46,7 miljoner ton koldioxidekvivalenter.

Det pågår ett kontinuerligt arbete med att förbättra utsläppsstatistiken, vilket leder till att även historiska tidsserier ändras. Därför kan de totala utsläppen för basåret 1990 komma att justeras något i framtiden. Utsläppen från den handlande sektorn 1990 kommer dock enligt förslaget i propositionen

att vara fastställt till 25,0 miljoner ton koldioxidekvivalenter, medan utsläppen för ESR-sektorn ändras.

Att fastställa den handlande sektorns utsläpp 1990 bidrar till att minska framtida osäkerhet kring hur utsläppen för etappmålen basår ska beräknas. Beräkningen av utsläppen för basåret, inklusive den handlande sektorn, kan dock behöva ses över vid stora förändringar i den historiska utsläppsstatistiken, t.ex. som konsekvens av ändrade internationella rapporteringsriktlinjer. Om omfattningen av EU ETS ändras bör både den handlande sektorns utsläpp 1990 och etappmålen ses över i fråga om vilka verksamheter som omfattas och för att bibehålla den beslutade ambitionsnivån.

Ett etappmål för transportsektorn

Regeringen föreslår att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 och att målet ska ingå som ett etappmål i miljömålssystemet.

Regeringen anför i propositionen att utsläppen från inrikes transporter står för ungefär hälften av växthusgasutsläppen i ESR-sektorn och är därmed den ojämförligt största källan till dessa utsläpp. Riksdagen ställde sig 2009 bakom den långsiktiga prioriteringen att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Regeringens ambition är att Sverige ska bli ett av de första fossilfria välfärdsländerna, vilket också innebär en fossilfri fordonsflotta. Transportsektorn bör därför få ett särskilt fokus i klimatomställningen. Det finns ett behov av utsläppsminskningar i sektorn men också olika möjligheter att åstadkomma det. Samhällsplanering och utveckling av effektiva transportsystem inklusive effektiva fordon, fossilfria drivmedel och åtgärder som hanterar transportefterfrågan kan bidra till att minska utsläppen. Tydliga mål samt långsiktiga och stabila regler och marknadsvillkor är nödvändiga för att detta ska uppnås. Regeringen anför att den delar Miljömålsberedningens bedömning att nuvarande målsättningar bör preciseras och uttryckas som ett etappmål om minskade utsläpp från transportsektorn. Hur dessa utsläpp utvecklas har avgörande betydelse för att såväl kunna nå de föreslagna bredare etappmålen för 2030 och 2040 som det långsiktiga utsläppsmålet till 2045. Sektorsmål kan enligt regeringen tydliggöra ambitioner och utgångspunkter för sektorns aktörer.

Förslaget till utsläppsmål för inrikes transporter är ett mål som förutsätter mycket kraftiga trender jämfört med utvecklingen fram till i dag. Under perioden krävs en fortsatt snabb teknisk utveckling av fordon och drivmedel som gör det möjligt att ersätta fossildrivna transporter för att målen ska kunna nås. Eftersom marknaden för fordon är internationell behöver Sverige fortsätta att vara pådrivande för effektiva internationella styrmedel ska tas fram. EU-harmoniserade styrmedel är centrala i detta sammanhang. Samtidigt kommer omställningen till 2030 till stor del ske med dagens fordonspark. Tillgång till

biobränslen för den befintliga fordonsparken är därför avgörande för att nå sektorsmålet. Parallellt med fokus på fordon och bränslen behövs även ett ökat fokus på att ändra resvanor samt att effektivisera och optimera transporter och hur man utnyttjar existerande infrastruktur.

Regeringen hänvisar till Miljömålsberedningens bedömning att det finns skäl som talar emot att låsa transportsektorns utsläppsutveckling vid en alltför precis målnivå till 2030. Utan mål för transportsektorn kan det teoretiskt sett skapas förutsättningar för högre kostnadseffektivitet i hur etappmålet för hela ESR-sektorn nås. Förutsättningarna för att kunna minska utsläppen i övriga delar av ESR-sektorn är dock mer begränsade än de är för transportsektorn. Det kommer i praktiken att vara svårt att införa en enhetlig prissättning eller motsvarande för de kvarvarande utsläppen i ESR-sektorn för en teoretiskt sett optimal styrning mot uppsatta etappmål. Med detta i åtanke ska det föreslagna utsläppsmålet för transportsektorn förstås som en extra förstärkning för att övriga etappmål ska nås snarare än att det tvingar fram dyrare åtgärder än sådana som annars hade kunnat genomföras i andra delar av ESR-sektorn. Beroende på vilka åtgärder som vidtas finns det också potential till synergier mellan att kraftigt minska växthusgasutsläppen från transportsektorn och att exempelvis minska buller och luftföroreningar i städer. Detta kan i sin tur ge betydande positiva hälsoeffekter och minskade sjukvårdskostnader. En omställning av transportsektorn kräver teknikutveckling och innovationer som kan bidra till stärkt svensk konkurrenskraft.

Ändrad precisering av miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan

Regeringens föreslår att preciseringen av miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan ändras och får följande lydelse. ”Den globala medeltemperaturökningen begränsas till långt under 2 grader Celsius över förindustriell nivå och ansträngningar görs för att hålla ökningen under 1,5 grader Celsius över förindustriell nivå. Sverige ska verka internationellt för att det globala arbetet inriktas mot detta mål.”

Motionerna

Lagförslaget

I kommittémotion 2016/17:3655 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag i den del som avser en särskild klimatlag (yrkande 1 i denna del). Det framgår inte hur en klimatlag på något sätt skulle vara bindande när den saknar sanktionsmöjligheter och kan rivs upp av riksdagen när som helst. Det framstår som att lagen enbart är till för syns skull och det är inte ett ansvarsfullt sätt att verka som lagstiftare. Det saknas argument för varför lagstiftning stärker det framtida arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser.

Ett långsiktigt utsläppsmål

I kommittémotion 2016/17:3655 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkas att riksdagen avslår förslaget i den del som avser långsiktigt mål för den svenska klimatpolitiken (yrkande 1 delvis). Enligt motionärerna har den svenska klimatpolitiken under lång tid byggt på att Sverige ska gå före andra länder på området och besluta om betydligt större utsläppsminskningar. Regeringens nu aktuella förslag är ännu ett steg i samma riktning. Det existerar ingen forskning som stöder regeringens föregångsstrategi och avsaknaden av en analys av konsekvenserna av en radikal svensk föregångspolitik på klimatområdet saknas i regeringens proposition. Ska andra länder stimuleras att ta efter Sverige är det grundläggande att låga svenska växthusgasutsläpp också kan förenas med hög ekonomisk tillväxt, vilket skapar jobb och välfärd. Motionärerna ställer sig frågande till att föreslå betydligt ambitiösare mål än vad som beslutats på EU-nivå samtidigt som det helt saknas förslag på styrmedel och analyser av vad dessa styrmedel får för konsekvenser. Det finns därför inget motiv till varför Sverige i dag bör anta nya mål.

I samma motion yrkande 2 i denna del framhålls vidare att långsiktiga utsläppsmål bör formuleras på ett sätt som möjliggör flexibilitet. Det är att föredra att de utformas med ett utsläppsintervall framför ett fast mål. Ett problem med ett fast mål är att det kan innebära att målpuffyllelsen påverkas av det rådande konjunkturella läget samtidigt som man inte kan ta någon hänsyn till vår omvärld eller den tekniska utvecklingen. Detta riskerar att göra målpuffyllelse betydligt dyrare till ingen betydande nytta. När det kommer till mål om nettonollutsläpp anser motionärerna att det är rätt väg att gå men att årtal för målpuffyllelse bör beredas ytterligare, bl.a. mot bakgrund av att Sveriges nettoutsläpp av växthusgaser i dag är mycket små. Samtidigt bör en seriös diskussion föras kring hur markanvändning ska redovisas i denna kalkyl.

I kommittémotion 2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 3 förklaras att Sverige ska vara helt klimat neutralt 2045. Enligt motionärerna borgar Miljömålsberedningens betänkande för en långsiktig inriktning av politiken. Förslaget innebär bl.a. att Sverige senast 2045 ska ha nettonollutsläpp, varav minst 85 procent reduktion av utsläppen i Sverige.

Etappmål till 2030 och 2040

I kommittémotion 2016/17:3655 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkas att riksdagen avslår förslaget i den del som avser förslag till etappmål för den svenska klimatpolitiken (yrkande 1 delvis). Det finns sedan tidigare ett beslut i Europeiska rådet om att EU ska minska utsläppen av växthusgaser mellan 1990 och 2030 med 40 procent, vilket för svensk del motsvarar ca 46 procent. Det rimliga är att Sverige har denna nivå som riktmärke. När det kommer till föreslagna etappmål till 2030 och 2040 anser motionärerna att de i dag är omöjliga att ta ställning till när det saknas en strategi för hur målen ska kunna uppnås. Det är dock positivt att målen

inkluderar kompletterande åtgärder men det är samtidigt problematiskt att det saknas analys av hur stora nivåer som ska tillåtas och varför de överhuvudtaget bör begränsas. Huruvida utsläppen minskar genom utsläppsminskningar i Sverige, ökade upptag i Sverige eller i andra länder saknar betydelse för arbetet med att minska utsläpp av växthusgaser globalt, och därför bör inte någon begränsning av de kompletterade åtgärderna finnas. I samma motion yrkande 2 i denna del framhålls som redovisats ovan att långsiktiga utsläppsmål bör formuleras på ett sätt som möjliggör flexibilitet.

Enligt kommittémotion 2016/17:3656 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1 bör utsläppsmål antas till 2030 och 2040 för den icke-handlande sektorn (ESR-sektorn) utan möjlighet till utsläppsminskningar genom kompletterande åtgärder. Motionärerna är positiva till att utsläppsmålen för den icke-handlande sektorn ingår som etappmål i miljömålssystemet. Regeringen föreslår dock att utsläppsmålen till 2030 och 2040 kan nås genom kompletterande åtgärder. Med förslaget kan delmålet för 2030 på minst 63 procent lägre utsläpp nås genom flexibla mekanismer, som t.ex. uppköp av utsläppskrediter i andra länder, med upp till 8 procentenheter av målet. Motionärerna anser att kompletterande åtgärder öppnar för att Sverige riskerar att tappa fokus på egna nödvändiga utsläppsminskningar och till del får förlita sig på åtgärder med osäker klimatnytta. Dessutom kan beroendet av flexibilitet få till konsekvens att Sverige i internationella sammanhang kommer att driva på för en fortsatt användning av osäkra utsläppskrediter i stället för att de industrialiserade staterna tar ansvar för sina historiska utsläpp genom utsläppsminskningar på hemmaplan.

För att tydliggöra målbilden om nettonollutsläpp föreslås i partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 4 att ett etappmål till 2030 för utsläpp av växthusgaser för den icke-handlande sektorn införs. Det är viktiga steg i en ambitiös målsättning som tydliggör spelreglerna för marknaden. Det ställer krav på att samhället ställer om i en snabbare takt än tidigare och där största förändringen behöver göras inom transportsektorn i och med att den sektorn står för störst andel utsläpp av växthusgaser. För att lyckas med denna omställning behövs det teknikutveckling samtidigt med beteendeförändringar. Etappmålet bör formuleras utifrån jämförelse med basåret 1990.

I motion 2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S) i denna del framhålls behovet av långsiktiga och kraftfulla åtgärder för att minska effekterna på klimatet. Under de närmaste åren kommer Sverige att behöva ta snabba steg mot att minska och sedan helt ta bort utsläppen. Enligt motionären måste man arbeta på alla fronter, och ett klimatpolitiska ramverk är ett första steg. Sverige måste arbeta efter konkreta utsläppsminskningsmål för 2030 och 2040 för att kunna leva upp till att inte ha några nettoutsläpp 2050.

Ett etappmål för transportsektorn

I kommittémotion 2016/17:3655 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag i den del som avser

sektorsvisa mål (yrkande 1 delvis). Motionärerna anser i likhet med Konjunkturinstitutet och Finanspolitiska rådet att klimatmål bör formuleras i termer av det miljöproblem vi vill lösa och inte i termer av de medel vi har för att lösa det. Motionärerna avvisar sektorsvisa mål som riskerar att driva fram ineffektiva eller t.o.m. kontraproduktiva lösningar. I samma motion yrkande 2 i denna del framhålls som redovisats ovan att långsiktiga utsläppsmål bör formuleras på ett sätt som möjliggör flexibilitet.

Även i kommittémotion 2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 9 avvisas de sektorsvisa målen i klimatpolitiken.

Enligt kommittémotion 2016/17:3656 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2 bör ett etappmål i miljömålssystemet införas som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU ETS) ska minska med minst 80 procent senast 2030 jämfört med 2010. För att utsläppen ska minska i nödvändig omfattning i alla samhällssektorer behöver sektorsmål antas. Våra inrikes transporter står för ungefär hälften av växthusgasutsläppen inom den icke-handlande sektorn. Motionärerna välkomnar därför att propositionen föreslår ett etappmål i miljömålssystemet för att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem). Den föreslagna målsättningen om en 70-procentig minskning av dessa utsläpp till 2030 är dock otillräcklig för att leva upp till riksdagens långsiktiga prioritering som antogs 2009 om att till 2030 ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

Trafikutskottets yttrande

Trafikutskottet har yttrat sig över den del i propositionen som behandlar ett etappmål för transportsektorn och kommittémotionerna 2016/17:3655 (SD) yrkandena 1 och 2 i den del som yrkandena berör etappmål samt 2016/17:3656 (V) yrkande 2 (yttr. 2016/17:TU6y). I yttrandet anför trafikutskottet bl.a. att det vid flera tillfällen har framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför och också har påtalat vikten av att prioritera arbetet med att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Trafikutskottet gör bedömningen att nuvarande målsättningar bör preciseras och uttryckas som ett etappmål för minskade utsläpp från transportsektorn och anser att miljö- och jordbruksutskottet bör ställa sig bakom regeringens förslag om ett sådant mål. Trafikutskottet instämmer vidare i regeringens ansats att flera olika åtgärder måste vidtas för att nå det etappmål som föreslås i propositionen. För att klara omställningen måste samhället använda transporter på ett smartare sätt, och fossila bränslen måste bytas ut mot hållbara bränslen såsom biodrivmedel. Trafikutskottet anser även att det är av stor vikt att möjligheterna med ny teknik tillvaratas. Trafikutskottet delar Miljömålsberedningens bedömning att det är en utmaning för Sverige att utforma en politik som i väl avvägda steg bidrar till utsläppsminskningar med bibehållen konkurrensförmåga i bl.a.

transportsektorn. Trafikutskottet anser dock att om politiken för en omställning av transportsektorn lyckas väl kan det leda till stärkt konkurrenskraft för Sverige och nya exportmöjligheter. Trafikutskottet vill samtidigt peka på regeringens bedömning i propositionen att de aktörer som är mest beroende av transporter i dag kan påverkas relativt sett mer om inte teknikutvecklingen kompenseras genom att göra klimatsmarta transporter billigare och mer tillgängliga. Det föreslagna etappmålet för transportsektorn är enligt trafikutskottets bedömning väl avvägt och tillräckligt ambitiöst för att sätta press på samtliga inblandade så att den omfattande omställning som krävs verkligen blir av. Mot den bakgrunden bedömer trafikutskottet att motionsförslaget om att skärpa etappmålet ytterligare bör avstyrkas. Trafikutskottet anser därmed att miljö- och jordbruksutskottet bör godkänna regeringens proposition i berörda delar och avstyrka de aktuella motionsyrkandena.

Miljö- och jordbruksutskottets ställningstagande

Lagförslaget

I likhet med regeringen bedömer utskottet att en reglering av det klimatpolitiska arbetet i lag ökar förutsättningarna för att arbetet även fortsättningsvis ska kunna bedrivas på ett långsiktigt och kontinuerligt sätt. En sådan reglering bidrar även till att klimatarbetet blir tydligare och mer transparent. Genom att införa en klimatlag sänder riksdagen och regeringen dessutom en viktig signal, såväl till de egna samhällsmedborgarna som till andra länder, om att den svenska staten tar klimatarbetet på allvar.

När det gäller frågan om klimatlagen som ett bindande regelverk vill utskottet ansluta sig till det som anförs i propositionen om riksdagens kontrollmakt enligt regeringsformen och om de politiska konsekvenser som ett avsteg från lagen – eller ett förslag att ändra lagen för att undvika en sådan överträdelse – skulle få. En lagreglering försvårar således ett agerande som motverkar, eller i otillräcklig grad främjar, möjligheten att nå klimatmålen.

Utskottet finner att den föreslagna lagstiftningen är väl avvägd. Utskottet kan också konstatera att lagförslaget överensstämmer med den parlamentariska Miljömålsberedningens förslag. Mot denna bakgrund anser utskottet att riksdagen bör anta regeringens lagförslag. Därmed avstyrks motion 2016/17:3655 (SD) yrkande 1 i denna del.

Ett långsiktigt utsläppsmål

Utskottet anser i likhet med regeringen att Sverige ska vara ett ledande land i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets ambitiösa målsättningar och ta ansvar för våra historiska utsläpp. Sverige bör vidare, som anförs i Miljömålsberedningen betänkande, bedriva en ambitiös och långsiktigt hållbar nationell klimatpolitik och vara en förebild för andra länder, med bibehållen

konkurrenskraft och på ett sätt som inte innebär att utsläppen av växthusgaser ökar utanför Sveriges gränser.

Utskottet delar regeringens bedömning att det krävs omfattande forsknings- och innovationsinsatser för att minska utsläppen till nära noll på ett ekonomiskt hållbart sätt. De effektiviseringsvinster som kan skapas genom digitalisering kan bidra till utvecklingen. Sverige kan som regeringen anför genom export av förnybar energi, råvaror samt klimateffektiva produkter och tjänster bidra till att växthusgasutsläppen minskar globalt samtidigt som företagets konkurrenskraft stärks.

I Miljömålsberedningens förslag till mål för utsläppsminskningarna i Sverige 2045 var det en utgångspunkt att världen i övrigt också agerar så att de globala utsläppen minskar i enlighet med Parisavtalet. Sverige bör agera internationellt, inom EU och genom den nationella klimatpolitiken för att driva på för en sådan utveckling. Beredningen menar att det är en viktig princip att skärpta svenska nationella klimatmål även leder till att de EU-gemensamma utsläppen minskar, så att inte höga ambitioner med låga utsläpp i Sverige leder till att andra länder inom ramen för EU:s gemensamma åtagande kan fortsätta ha relativt sett högre utsläpp. Som regeringen anför förutsätter det långsiktiga utsläppsmålet bl.a. höjda ambitioner inom EU ETS. Utskottet välkomnar att regeringen arbetar för en skärpning av EU ETS och ser positivt på att regeringen avser att följa andra länders klimatåtaganden och klimatåtgärder samt hur det bidrar till den globala klimatomställningen och påverkar svenska företags konkurrenskraft.

Utskottet kan avslutningsvis konstatera att förslaget till utsläppsmål överensstämmer med Miljömålsberedningens förslag. Utskottet anser mot bakgrund av det anförda att det regeringen föreslår om ett långsiktigt utsläppsmål bör godkännas av riksdagen. Därmed avstyrks motion 2016/17:3655 (SD) yrkande 1 och 2 i berörda delar. Motion 2016/17:3393 (KD) yrkande 3 avstyrks i den mån yrkandet inte kan anses tillgodosett.

Etappmål till 2030 och 2040

Etappmålen till 2030 och 2040 gäller för växthusgasutsläppen i ESR-sektorn. Det främsta skälet till förslaget är att verksamheterna inom EU:s system för handel med utsläppsrätter redan omfattas av ett europeiskt tak för utsläppen och att det därför vore ineffektivt att även införa ett inhemskt tak för dessa utsläpp.

Utskottet anser i likhet med regeringen att en effektiv, långsiktig och transparent klimatpolitik förutsätter tydliga etappmål. De behöver vara både ambitiösa och trovärdiga för att driva på klimatomställningen. De etappmål som föreslås uppfyller enligt utskottet dessa kriterier. Samtidigt kan, som regeringen anför, målen behöva skärpas i framtiden. Utskottet noterar vidare att förslaget till etappmål överensstämmer med Miljömålsberedningens förslag.

När det gäller frågan om hur målen ska uppfyllas kan de scenarioanalyser som Miljömålsberedningen har använt som underlag för sina förslag nämnas. Som regeringen anför ger dessa information om hur målen kan nås.

Regeringen föreslår att en viss andel av de föreslagna etappmålen till 2030 och 2040 får, men inte måste, nås genom s.k. kompletterande åtgärder. Kompletterande åtgärder kan t.ex. vara ökat upptag av koldioxid i mark och skog, avskiljning och lagring av biogen koldioxid eller åtgärder i andra länder. Regeringen föreslår att utrymmet för att nyttja kompletterande åtgärder ska vara mindre för etappmålet till 2040 än för etappmålet till 2030. Utsläpp från utrikes transporter ingår inte i etappmålen. Utsläpp och upptag från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF) ingår inte heller. Däremot kan ett eventuellt sammantaget ökat nettoupptag inom LULUCF tillgodoräknas som en kompletterande åtgärd. Skälet till att kompletterande åtgärder kan behövas är bl.a. osäkerhet kring den framtida teknikutvecklingen. Utskottet delar regeringens bedömning i denna del.

Utskottet anser således att det som regeringen föreslår om etappmål till 2030 och 2040 och som även överensstämmer med Miljömålsberedningens förslag bör godkännas av riksdagen. Därmed avstyrks motionerna 2016/17:3655 (SD) yrkandena 1 och 2 i berörda delar samt 2016/17:3656 (V) yrkande 1. Motionerna 2016/17:821 (C) yrkande 4 och 2016/17:1141 (S) i denna del avstyrks i den mån de inte kan anses tillgodosedda.

Ett etappmål för transportsektorn

Riksdagen ställde sig 2009 bakom den långsiktiga prioriteringen att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Regeringens ambition är att Sverige ska bli ett av de första fossilfria välfärdsländerna, vilket också innebär en fossilfri fordonsflotta. Som regeringen anför behöver utsläppen minska i transportsektorn, vilket det även finns möjligheter till. Samhällsplanering och utveckling av effektiva transportsystem inklusive effektiva fordon, fossilfria drivmedel och åtgärder som hanterar transportefterfrågan kan bidra. Tydliga mål samt långsiktiga och stabila regler och marknadsvillkor är nödvändiga för att detta ska uppnås.

I likhet med regeringen kan utskottet konstatera att förslaget till etappmål förutsätter mycket kraftiga trendbrott jämfört med tidigare utveckling. Under perioden krävs det en fortsatt snabb teknisk utveckling av fordon och drivmedel som gör det möjligt att fasa ut fossildrivna transporter. Eftersom marknaden för fordon är internationell behöver Sverige fortsätta att vara pådrivande för effektiva internationella styrmedel. Även tillgång till biobränslen för den befintliga fordonsparken är avgörande för att nå sektorsmålet. Parallellt med fokus på fordon och bränslen behövs även ett ökat fokus på att ändra resvanor samt att effektivisera och optimera transporter och hur man utnyttjar existerande infrastruktur. Som regeringen anför kräver en omställning av transportsektorn teknikutveckling och innovationer som kan bidra till en stärkt svensk konkurrenskraft.

I likhet med regeringen och trafikutskottet anser utskottet att nuvarande målsättningar bör preciseras och uttryckas som ett etappmål om minskade utsläpp från transportsektorn. Hur dessa utsläpp utvecklas har avgörande betydelse för att kunna nå de föreslagna bredare etappmålen för 2030 och 2040 och även det långsiktiga utsläppsmålet till 2045. Utskottet vill framhålla att sektorsmål kan tydliggöra ambitioner och utgångspunkter för sektorns aktörer. Utskottet konstaterar att regeringens förslag till etappmål överensstämmer med Miljömålsberedningens förslag.

Mot denna bakgrund anser utskottet att ett etappmål för transportsektorn bör sättas och att det bör formuleras i enlighet med regeringens förslag. Utskottet anser således att det som regeringen föreslår om ett etappmål för transportsektorn bör godkännas av riksdagen. Därmed avstyrks motionerna 2016/17:3655 (SD) yrkandena 1 och 2 i berörda delar, 2016/17:3656 (V) yrkande 2 och 2016/17:3301 (SD) yrkande 9.

Preciseringen av miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan

Förslaget om att ändra preciseringen av miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan har inte lett till några motionsyrkanden eller andra invändningar under utskottsbehandlingen. Utskottet delar regeringens bedömning när det gäller preciseringen och föreslår att riksdagen godkänner förslaget i denna del.

Kompletterande åtgärder för att nå mål m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om kompletterande åtgärder för att nå mål och om att införa ett konsumtionsbaserat mål.

Jämför reservation 4 (V).

Propositionen

Kompletterande åtgärder

Regeringen bedömer att kompletterande åtgärder för att nå etappmålen till 2030 och 2040 samt det långsiktiga utsläppsmålet bör kunna tillgodoräknas i enlighet med internationellt beslutade regler. De kompletterande åtgärder som är kända i dag handlar om nettouptag i skog och mark, verifierade utsläppsminskningar genom investeringar i andra länder samt avskiljning och lagring av biogen koldioxid (bio-CCS). De kompletterande åtgärderna behöver öka över tid efter 2045 för att uppnå nettonegativa utsläpp.

Ett konsumtionsbaserat mål

Regeringen delar Miljömålsberedningens bedömning att den svenska konsumtionen medför betydande utsläpp av växthusgaser inom och utanför Sveriges gränser och att dessa måste minska. Det är viktigt att konsumenter i Sverige har möjlighet att göra informerade och medvetna val när det gäller inköp av varor och tjänster. I likhet med beredningen ser regeringen dock svårigheter att sätta ett långsiktigt kvantitativt mål som även omfattar utsläppen från den svenska konsumtionen och väljer därför att inte föreslå ett sådant mål. Sverige har endast begränsad rådighet över åtgärder och styrmedel som påverkar utsläppen i andra länder. Stora osäkerheter och felkällor finns också i beräkningarna av de konsumtionsbaserade utsläppen.

Indikativ utsläppsbana som stöd för uppföljning

Regeringen bedömer att en indikativ utsläppsbana från den faktiska utsläppsnivån 2015 till de föreslagna etappmålen 2030, 2040 och därefter till 2045 bör användas som stöd för uppföljningen av utvecklingen i ESR-sektorn.

Förhållandet mellan Sveriges etappmål till 2030 och EU-åtagandet

De överskott som kan komma att uppstå vid ett ambitiösare nationellt mål i förhållande till ett kommande EU-åtagande till 2030 och EU-bana 2021–2030, behöver annulleras enligt regeringens bedömning.

Ett planerings- och uppföljningssystem

Regeringen bedömer att det klimatpolitiska ramverket bör kompletteras med ett planerings- och uppföljningssystem som utgår ifrån de utsläppsmål som riksdagen har antagit. Systemet bör innebära att regeringen följer utsläppsutvecklingen, utarbetar handlingsplaner och redovisar sitt arbete för riksdagen. Systemets grundläggande delar bör regleras i lag. Regeringen avser att se över klimatrapporteringsförordningen i syfte att anpassa den efter de behov av underlag som finns för att utarbeta klimatredovisningarna och handlingsplanerna.

Motionerna

Kompletterande åtgärder

Det behövs en mer detaljerad strategi för de kompletterande åtgärderna för att nå nettonollutsläpp enligt partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 5. Kompletterande åtgärder såsom flexibla mekanismer, där investeringar i andra länder leder till utsläppsminskningar som kan tillgodoräknas, bör användas för att uppnå målet om nettonollutsläpp av växthusgaser. Andra kompletterande åtgärder som kan vara aktuella är exempelvis reduktioner till följd av ett ökat kolupptag i skog och mark,

koldioxidavskiljning eller lagring av biogen koldioxid. Effekten av de kompletterande åtgärderna bör beräknas i enlighet med internationellt beslutade regelverk. Eftersom åtgärderna kan kräva en långsiktig investeringshorisont behöver en detaljerad strategi tas fram för de kompletterande åtgärderna för att säkerställa att de kan bidra till att nå nettonollmålet.

Enligt motion 2016/17:3074 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 3 bör villkoren och förutsättningarna för koldioxidlagring med CCS (carbon capture and storage) i Sverige klargöras. Om cementindustrin ska kunna leva upp till Miljömålsberedningens mål kommer det att krävas mer och kraftfullare klimatåtgärder. Tekniken med koldioxidlagring (CCS) är under utveckling, men det saknas en testanläggning i Sverige. Det är oklart vilka krav Sverige kommer att ställa på CCS-tekniken. Hitills har svenska myndigheter legat lågt och från cementindustrin påpekas det att tiden är knapp. Regeringen måste ge ett uppdrag åt myndigheter så industrin kan förbereda sig på de investeringar som krävs från deras sida om de ska kunna leva upp till koldioxidmålet och samtidigt kunna bidra i samhällsbygget.

Ett konsumtionsbaserat mål

Enligt kommittémotion 2016/17:3656 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3 växer utsläpp i andra länder snabbt som en följd av vår konsumtion och är i dag större än Sveriges territoriella utsläpp. Flyg och köttkonsumtion sticker ut som två områden med extra stor påverkan. Naturvårdsverket har efterfrågat en strategi för att minska den svenska konsumtionens klimat- och miljöpåverkan i Sverige och andra länder och identifierat behov av ett kompletterande mål för konsumtionens utsläpp. Motionärerna anser att de konsumtionsrelaterade utsläppen ska inordnas i det klimatpolitiska ramverket genom en kompletterande målstyrning för att stärka Sveriges förutsättningar att nå miljökvalitetsmålen i allmänhet och generationsmålet i synnerhet. Sverige bör anta ett etappmål för att minska de konsumtionsrelaterade utsläppen av växthusgaser. Motsvarande förslag framförs även i kommittémotion 2016/17:169 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1.

Enligt motion 2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S) i denna del är en viktig framtidsfråga hur vi kan utveckla utsläppsmålen från att inte bara mäta produktionsbaserade utsläpp som är den rådande normen i dag. Det är en brist med produktionsbaserade mål att vi inte mäter de totala utsläppen som är en konsekvens av svenskarnas konsumtion. Dagens mål bör i framtiden på något sätt kompletteras med någon form av konsumtionsbaserat mål.

Utskottets ställningstagande

Kompletterande åtgärder

Som redovisas i propositionen kommer de nuvarande internationella mekanismerna under Kyotoprotokollet, mekanismen för ren utveckling

(CDM) och för gemensamt genomförande (JI), sannolikt inte att finnas kvar i sin nuvarande form efter 2020. Genom artikel 6 i Parisavtalet öppnas möjligheten för länder att på frivillig basis samarbeta för att uppnå sina nationella klimatplaner. Genom avtalet skapas nya mekanismer för att ge drivkrafter för ökad ambition och kostnadseffektiva lösningar samt underlätta för offentliga och privata aktörer att delta i klimatarbetet. Mekanismerna kommer att utvecklas inom ramen för klimatkonventionen men det är ännu inte klart hur de kommer att se ut och inte heller i vilken mån de kommer att generera utsläppskrediter. Som regeringen anför är det en viktig del av Sveriges och EU:s åtagande under Parisavtalet att bidra med stöd i olika former till utvecklingsländer, och det kan väntas omfatta insatser genom de mekanismer som skapas. Om mekanismerna genererar utsläppskrediter kommer Sverige att kunna bygga upp ett kreditinnehav som en följd av de insatser som görs i andra länder, vilket kan utnyttjas som kompletterande åtgärd.

Regeringen anför i propositionen att kompletterande åtgärder bör planeras i så god tid att det senast vid etappmålsåren och 2045 finns utsläppsminskningar motsvarande minst mellanskillnaden mellan de faktiska utsläppen inom landet och målnivån. Det går inte att göra en prognos för hur länge nettonegativa åtgärder behövs för tiden efter mitten av seklet. Det är därför viktigt att följa hur forskningen på området utvecklas så att åtgärderna kan planeras till en lämplig nivå med stöd i vetenskap. Kommande regeringar kan även behöva överväga mål för kompletterande åtgärder, t.ex. med tanke på den flexibilitet som byggts in i förslaget om etappmål till 2030.

När det gäller planeringen av arbetet med de kompletterande åtgärderna kan även det planerings- och uppföljningssystem nämnas som aviseras i propositionen. Systemet innebär att regeringen följer utsläppsutvecklingen, utarbetar handlingsplaner och redovisar sitt arbete för riksdagen. Syftet med sådana planer avses vara att visa hur regeringens samlade politik inom alla relevanta utgiftsområden sammantaget bidrar till att nå etappmålen till 2030 och 2040 och det långsiktiga utsläppsmålet. Om regeringen bedömer att beslutade mål inte kan nås med nuvarande styrmedel, ska handlingsplanen innehålla en redogörelse för skälen till detta och vilka ytterligare åtgärder som regeringen avser att vidta. Planen föreslås också innehålla en redogörelse för hur andra beslut och åtgärder, både på nationell och på internationell nivå, påverkar möjligheten att nå klimatmålen. Handlingsplanen kan också innehålla en tidsplan för när riksdagen kan vänta sig färdiga förslag och i vilken ordning dessa ska hanteras. Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motion 2016/17:821 (C) yrkande 5.

Koldioxidavskiljning och koldioxidlagring (s.k. CCS-teknik) innebär att utsläpp av koldioxid till atmosfären undviks genom att gasen lagras permanent och under högt tryck i djupt liggande geologiska formationer i berggrunden. Negativa utsläpp kan enligt propositionen vara möjliga att uppnå genom att tillämpa CCS på koldioxidutsläpp av biogent ursprung, s.k. bio-CCS. Det finns potential för att tillämpa bio-CCS exempelvis inom massa- och

pappersindustrin. Förutsättningarna för att utveckla och tillämpa CCS och bio-CCS i Sverige är dock ännu inte tillräckligt klarlagda. Av propositionen framgår att Statens energimyndighet under 2016 har fått ett uppdrag om processindustrins utsläpp. Myndigheten ska senast 2019 redovisa vilka insatser inom forskning, innovation och demonstration som bedöms nödvändiga för att bidra till att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären samtidigt som konkurrenskraften för svensk processindustri ska stärkas. Detta blir som regeringen anför ett viktigt underlag för de vägval som behöver göras. I avvaktan på pågående arbete avstyrks motion 2016/17:3074 (C) yrkande 3.

Ett konsumtionsbaserat mål

När det gäller frågan om ett nytt etappmål för konsumtionsbaserade utsläpp ser utskottet liksom regeringen och Miljömålsberedningen svårigheter med att sätta ett långsiktigt kvantitativt mål som även omfattar dessa utsläpp eftersom Sverige endast äger begränsad rådighet över åtgärder och styrmedel som påverkar dem och eftersom det fortfarande finns stora felkällor i beräkningarna av utsläpp från konsumtionen. Utskottet delar regeringens bedömning att ett långsiktigt kvantitativt mål som även omfattar utsläppen från den svenska konsumtionen inte bör sättas och avstyrker motionerna 2016/17:3656 (V) yrkande 3, 2016/17:169 (V) yrkande 1 och 2016/17:1141 (S) i denna del.

Ett klimatpolitiskt råd

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om behovet av ett klimatpolitiskt råd.

Jämför reservation 5 (SD).

Propositionen

Regeringen bedömer att ett klimatpolitiskt råd bör inrättas i form av ett tvärvetenskapligt expertorgan med uppgift att bistå regeringen med en oberoende utvärdering av hur den samlade politik som regeringen lägger fram är förenlig med klimatmålen. Formerna för organiseringen av det klimatpolitiska rådet är föremål för beredning i Regeringskansliet. Regeringen avser att återkomma till riksdagen i frågan om det klimatpolitiska rådet.

Motionen

Enligt kommittémotion 2016/17:3655 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkande 3 saknas det behov av ett klimatpolitiskt råd. Såväl behovet av det föreslagna rådet som dess status framstår som mycket oklara. Det finns

redan instanser som Finanspolitiska rådet, Riksrevisionen och Konjunkturinstitutet som har till uppgift att granska regeringens åtgärder på bl.a. detta område, vilket gör att det kommer att bli en överlappning av uppgifterna.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet att regeringen bedömer att ett klimatpolitiskt råd bör inrättas i form av ett tvärvetenskapligt expertorgan med uppgift att bistå regeringen med en oberoende utvärdering av hur den samlade politik som regeringen lägger fram är förenlig med klimatmålen.

Miljömålsberedningen anför i sitt betänkande att klimatpolitiken uppvisar stora likheter med den ekonomiska politiken, där regeringen och riksdagen också valt att införa ett finanspolitiskt ramverk på liknande sätt som nu är aktuellt för klimatpolitiken, och noterar särskilt Finanspolitiska rådet som regeringen inrättade 2007 och som har till uppgift att göra oberoende analyser av måluppfyllelsen i finanspolitiken och den ekonomiska politiken.

Beredningens slutsats är att regeringens och riksdagens möjligheter att bedriva ett effektivt klimatpolitiskt arbete skulle öka om regeringen bistods av ett tvärvetenskapligt expertorgan med en konstruktion som liknar Finanspolitiska rådets. Ett sådant expertorgan skulle enligt beredningens förslag utifrån ett brett samhällsperspektiv ge sina synpunkter på hur utsläppsutvecklingen fortskrider, om de av regeringen föreslagna åtgärderna når de uppsatta klimatpolitiska målen till lägsta kostnad samt göra egna bedömningar av hur sannolikt det kan vara att målen nås med redan genomförda respektive planerade åtgärder. Expertorganet skulle också kunna ge nödvändigt stöd i analysen av hur de klimatpolitiska målen kan förenas med andra samhällsmål.

Beredningen föreslår därför att ett oberoende, självständigt expertorgan inrättas i form av ett klimatpolitiskt råd. Organisatoriskt inrättas rådet på motsvarande sätt som Finanspolitiska rådet, som regeringen inrättade 2007. Rådets uppgift blir att genomföra oberoende bedömningar av regeringens samlade politik för att nå klimatmålen. Enligt Miljömålsberedningen ska rådet utvärdera om inriktningen inom samtliga politikområden bidrar till eller motverkar möjligheten att nå klimatmålen, utvärdera effekter av beslutade och föreslagna styrmedel från ett brett samhällsperspektiv och analysera om målen nås på ett kostnadseffektivt sätt samtidigt som hållbarhetsbegreppets tre dimensioner beaktas, bedöma om regeringens förslag till åtgärder är ändamålsenliga och tillräckliga för att etappmålen och det långsiktiga målet ska uppnås och granska och bedöma kvaliteten på de underlag som regeringen bygger sina förslag på.

Beredningen föreslår att rådet ska vara tvärvetenskapligt sammansatt av experter från olika kompetensområden. Rådets arbete ska vila på vetenskaplig grund med utgångspunkt i föresatsen att klimatåtgärder ska vara genomförbara och tillräckliga och nå uppsatta mål till lägsta kostnad för samhället. För att

kunna fullfölja sitt uppdrag behöver rådet vara tvärvetenskapligt sammansatt och bestå av experter från olika kompetensområden. I syfte att säkra rådets oberoende föreslår Miljömålsberedningen att en parlamentarisk förankring sker inför den första utnämningen av ledamöter. Därefter bör ledamöterna ges mandat att utse sig själva, på motsvarande sätt som gäller för Finanspolitiska rådet. Utskottet delar beredningens bedömning att en parlamentarisk förankring ska ske.

Som regeringen anför i propositionen är klimatpolitiken komplex. Det är av fundamental betydelse att samtliga politikområden tar ett samlat och integrerat ansvar. Klimatutmaningens omfattning och de många och svåra av- och sammanvägningar som måste göras motiverar att man inrättar ett tvärvetenskapligt och oberoende expertorgan med bred kompetens som kan genomföra granskningar och bedömningar av klimatpolitiken som går utöver vad som görs av befintliga myndigheter och andra organisationer. Utskottet ansluter sig till regeringens bedömning att det klimatpolitiska rådet bör ha i uppdrag att bl.a. utvärdera om inriktningen inom olika relevanta politikområden bidrar till eller motverkar möjligheten att nå klimatmålen, belysa effekter av beslutade och föreslagna styrmedel från ett brett samhällsperspektiv och analysera om målen, både kort- och långsiktigt, kan nås på ett sätt som ger goda förutsättningar för hög kostnadseffektivitet samtidigt som hållbarhetsbegreppets tre dimensioner beaktas. Rådet skiljer sig från och kompletterar befintliga myndigheter bl.a. genom det stora måttet oberoende, den fokuserade inriktningen på klimat, den tvärvetenskapliga expertis som rådet kommer att ha och uppdraget att aktivt granska olika politikområden och bedöma regeringens samlade politik med inverkan på klimatmålen.

Utskottet konstaterar att formerna för hur det klimatpolitiska rådet ska organiseras är föremål för beredning i Regeringskansliet. Som framgår ovan avser regeringen att återkomma till riksdagen i frågan om rådet. Utskottet, som ansluter sig till det regeringen anför i propositionen om det klimatpolitiska rådet, avstyrker motion 2016/17:3655 (SD) yrkande 3.

Internationellt klimatarbete

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om Parisavtalet, påverkan och åtaganden i de internationella klimatförhandlingarna, klimatinvesteringar i andra länder, skogsfrågor i klimatavtalet och frihandelsavtal om miljövaror.

Jämför reservationerna 6 (SD), 7 (M, C, L, KD), 8 (KD), 9 (M), 10 (SD) 11 (M) och 12 (M).

Motionerna

FN:s internationella klimatförhandlingar – avtalets status

Enligt kommittémotion 2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 13 beskrivs Parisavtalet av regeringen som ett rättsligt bindande klimatavtal. Det finns emellertid flera problem med avtalet och med regeringens linje. Avtalet saknar helt konkreta åtgärder för hur utsläppen ska minska utan bygger i stället på frivilliga åtaganden som för många länder handlar om kraftiga utsläppsökningar. Vidare saknas sanktionsmöjligheter för länder som inte håller sig inom ramarna. Parisavtalet ska inte betraktas som ett faktiskt bindande avtal.

Påverkan i de internationella klimatförhandlingarna m.m.

Enligt partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 7 har Sverige ett ansvar för att driva på det internationella klimatarbetet och för att bidra till en hållbar utveckling. Enligt motionärerna ligger möjligheten att nå en överenskommelse om klimatet i förmågan att knyta samman minskad miljöpåverkan med ekonomisk utveckling i alla världens länder och att arbeta med investeringsstrategier i framför allt låg- och medelinkomstländer. För att Parisavtalet ska träda i kraft anser motionärerna att EU måste vara en pådrivande kraft, inte minst efter att det uppdagats att de åtgärder parterna aviserat inte kommer att räcka för att nå målet om två grader. Enligt motionärerna tog Centerpartiet i den tidigare regeringen initiativ till Climate and Clean Air Coalition (CCAC), det internationella samarbetet för att minska de kortlivade klimatgaserna. Inom ramen för CCAC kan dessa klimatgaser minskas i låg- och medelinkomstländer med hjälp av tekniköverföring, investeringar och kunskapsutbyte. Det kommer att ha stor betydelse för både klimatet globalt och luften och hälsan lokalt.

Även i kommittémotion 2016/17:2670 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD) yrkande 1 i denna del framhåller motionärerna att Sverige ska vara ett föregångsland där bättre miljö och minskade utsläpp går hand i hand med ekonomisk tillväxt. Sverige och världens länder måste minska sina utsläpp mer

än vad de hittills lovat om uppställda mål ska nås. Sverige behöver fortsätta att vara pådrivande i det internationella klimatarbetet för att åstadkomma den förändring som behövs för att nå målet väl under 2 graders uppvärmning, med sikte mot 1,5 graders uppvärmning, och det är oroande att regeringens ambitioner är otillräckliga.

I kommittémotion 2016/17:2767 av Karin Enström m.fl. (M) yrkande 4 framhålls att EU även i fortsättningen måste vara en pådrivande aktör inom de internationella klimatförhandlingarna. EU har en viktig roll i världens klimatpolitiska arbete. Enligt motionärerna ger gemensamma ansträngningar för att minska utsläppen av växthusgaser inom EU effekt. Genom att kombinera detta med en stark ekonomi och fler jobb får vi ett starkt EU. Det är mycket positivt att världens länder lyckades enas om ett globalt klimatavtal i Paris 2015. Det visar att världens länder nu är redo att ta ansvar gemensamt. Dock finns det mycket kvar att önska av avtalet. De nationella klimatplanerna som länderna lämnade in inför Parismötet, där de redogör för vilka åtgärder de är beredda att genomföra, är långt ifrån tillräckligt ambitiösa för att nå det gemensamma målet. I kommande förhandlingar gäller det därför att sätta press på länderna att agera och uppdatera sina planer för att göra dem realistiska och förenliga med det gemensamma målet.

Enligt kommittémotion 2016/17:2658 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 1 ska Sverige fortsätta att driva på för att EU ska vara ett klimatpolitiskt föredöme. Klimatutmaningen är enligt motionärerna i högsta grad global, och utöver ansvarsfulla nationella åtaganden för minskade utsläpp krävs gemensamma kraftansträngningar internationellt. Genom att visa att det går att kombinera låga utsläpp med god ekonomisk utveckling kan Sverige bidra till att slå håll på den internationellt sett utbredda myten om motsatsen.

FN:s internationella klimatförhandlingar – åtaganden m.m.

Enligt kommittémotion 2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 11 bör regeringen vara pådrivande i FN:s internationella klimatförhandlingar för att ländernas åtagandeplaner ska skärpas i syfte att minska gapet mellan ländernas åtaganden och Parisavtalets ambitioner om att hålla den globala uppvärmningen klart under 2 grader med sikte på 1,5 grad. Enligt motionärerna är det mycket positivt att världens länder lyckades enas om ett globalt klimatavtal i Paris 2015. Dock återstår mycket arbete. De nationella klimatplanerna som länderna lämnade in inför Parismötet, där de redogör för vilka åtgärder de är beredda att genomföra nationellt, är långt ifrån tillräckliga för att nå det gemensamma målet. I kommande förhandlingar gäller det därför att sätta press på länderna att agera och uppdatera sina planer för att göra dem realistiska och förenliga med det gemensamma målet.

Sverige ska enligt kommittémotion 2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 14 verka för att de frivilliga åtagandena inom ramen för Parisavtalet framöver ska utformas så att de enkelt ska kunna jämföras. Det är enligt motionärerna problematiskt att det är omöjligt att jämföra ländernas

frivilliga åtaganden. Grundläggande måste också vara att det är de länder som släpper ut mest som också ska minska utsläppen mest. Problematiskt är också att kraven är mycket lågt ställda på utvecklingsländerna där potentialen är stor för kraftiga utsläppsökningar i framtiden. Vidare framhåller motionärerna att regeringen i EU och i globala förhandlingar ska verka för att bördefördelningen när det gäller minskade utsläpp av klimatgaser ska ha en tydlig koppling till nationernas faktiska utsläpp (yrkande 1). Om Sverige på kort och lång sikt ska kunna klara inhemsk industri och handel måste vi ta med i beräkningen vad vi faktiskt släpper ut i förhållande till andra när vi beslutar om Sveriges utsläppsminskningar. Sverige står endast för ungefär 0,15 procent av världens totala utsläpp av växthusgaser. Då är det inte rimligt att Sverige ska krävas på större utsläppsminskningar än andra länder. Räknar man nettoutsläpp, reglerat för nettoupptag av koldioxid av våra växande skogar, hamnar Sveriges utsläpp på omkring 0,05 procent. Regeringens linje vid förhandlingar i EU och på global nivå måste vara att de som släpper ut mest också ska ta de största åtagandena att minska sina utsläpp när det kommer till bördefördelningen inom EU och globalt.

Främjandet av klimatinvesteringar i andra länder m.m.

Enligt kommittémotion 2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) bör man arbeta fram nya flexibla mekanismer, likt dagens CDM (Clean Development Mechanism) och JI (Joint Implementation) som ger länder som under Kyotoprotokollet har åtagit sig vissa utsläppsbegränsningar möjlighet att komplettera sina nationella utsläppsminskningar genom att förvärva utsläppsminskningar från projekt i andra länder. Dessa mekanismer har visat sig vara mycket kostnadseffektiva och gett goda resultat på flera områden såsom klimat, luftkvalitet, hälsa, tekniköverföring och teknikutveckling. Regeringen bör vara pådrivande för att utforma kostnadseffektiva flexibla mekanismer inom ramen för FN:s klimatavtal (yrkande 12).

Enligt motion 2016/17:724 av Sofia Arkelsten (M) bör den svenska klimatpolitiken inriktas så att den bidrar till att minska de globala utsläppen av växthusgaser till en så låg samhällsekonomisk kostnad som möjligt. Det är tydligt att klimatproblemet är en global utmaning och därför bör också lösningarna bli mer globala och syfta till att utsläppen i världen minskar till en så låg samhällsekonomisk kostnad som möjligt. Regeringen bör söka mer samarbete med andra länder och eftersträva kostnadseffektivitet. Det görs bäst genom flexibla mekanismer.

Skogsfrågor i klimatavtalet

I kommittémotion 2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkas att regeringen bör verka för att skogens goda effekter för klimatet inkluderas i klimatavtalet (yrkande 14). Skogen och skogsbruk har enligt motionärerna en viktig roll för klimatet. Efter flera år av förhandlingar fattades beslut om ett nytt regelverk inom REDD plus som ger stöd till utvecklingsländer för att

minska utsläpp och öka upptag av växthusgaser inom skogssektorn. Det togs även beslut om skydd och hållbart brukande av tropisk skog. Hur skogens goda effekter kan tillgoda räknas är av central betydelse för ett land som Sverige som är mycket rikt på skog.

Frihandelsavtal om miljövaror

Regeringen bör enligt kommittémotion 2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 15 inom EU driva på arbetet med ett grönt frihandelsavtal. EU har tullar och kvoter på i stort sett alla förnybara energislag. På fossila bränslen har EU inga tullar alls. Det måste enligt motionärerna bli lättare att handla med miljövänliga produkter. Att underlätta för handeln med miljövänliga och miljöförbättrande produkter är ett alldeles utmärkt sätt att möta klimathot och andra miljöproblem. EU har äntligen börjat förhandla om ett grönt frihandelsavtal, det s.k. Environmental Goods Agreement. Motionärerna ser en annan stor miljövinst i att EU sluter frihandelsavtal, TTIP (Transatlantic Trade and Investment Partnership), med USA. Om avtalet sluts finns det stora möjligheter att påverka detta att bli ett grönt frihandelsavtal.

Tidigare behandling och kompletterande uppgifter

FN:s internationella klimatförhandlingar – avtalets status

Vid klimatkonventionens tjugoförsta partsmöte (COP21) i Paris i december 2015 enades världens länder om ett nytt globalt klimatavtal under klimatkonventionen. Enligt avtalet ska den globala uppvärmningen hållas långt under 2 grader Celsius och ansträngningar göras för att hålla ökningen under 1,5 grader Celsius jämfört med förindustriell nivå. Parisavtalet är historiskt då det är det första rättsligt bindande klimatavtal som alla världens länder ska bidra till att genomföra. Parisavtalet trädde i kraft den 4 november 2016, 30 dagar efter att minst 55 länder som tillsammans står för minst 55 procent av de totala globala utsläppen av växthusgaser hade ratificerat avtalet. Sverige ratificerade Parisavtalet den 13 oktober 2016 och blev part 30 dagar senare, dvs. den 12 november 2016 (prop. 2016/17:146 s. 19).

Av proposition 2016/17:16 Godkännande av klimatavtalet från Paris framgår att Parisavtalet bygger på och vidareutvecklar det gällande internationella ramverket inom klimatområdet och stärker genomförandet av klimatkonventionen. Både folkrättsligt och politiskt representerar Parisavtalet tillsammans med klimatkonventionen ett ramverk för framtida globala klimatinsatser. För första gången har världen ett globalt klimatavtal där alla länder åtar sig att bidra med allt ambitiösare åtaganden utifrån ansvar, förmåga och nationella förutsättningar. Parisavtalet ger ett rättsligt bindande ramverk och ersätter det tillvägagångssätt som tillämpas enligt Kyotoprotokollet från 1997, vilket enligt Dohaändringen innebär åtaganden fram till slutet av 2020. Enligt Parisavtalet ska den globala uppvärmningen hållas långt under 2 grader

Celsius och ansträngningar göras för att hålla ökningen under 1,5 grader jämfört med förindustriell nivå. Såväl ländernas nationella åtaganden som det samlade globala arbetet kommer att ses över vart femte år. Parisavtalet är inte tidsbegränsat, och det är det första klimatavtal som har rättsligt bindande åtaganden för alla parter om att de ska ha nationellt fastställda bidrag som ska rapporteras in vart femte år. De nationellt fastställda bidragen ska inkludera utsläppsbegränsningar, och parterna kan också inkludera åtgärder för anpassning, klimatfinansiering, kapacitetsuppbyggnad och tekniköverföring. Nationella bidrag kan genomföras både med inhemska åtgärder och med frivilliga samarbeten med andra parter, t.ex. i form av överföring av utsläppsminskningar. Avtalet upprättar ett stärkt mättnings- och rapporteringssystem för åtgärder och stöd där varje part ska ge information om utsläpp och upptag av växthusgaser och om genomförande och fullgörande av sina nationellt fastställda bidrag till utsläppsbegränsningar.

Avtalet innehåller inga nya finansieringsåtaganden för industriländerna som går utöver det generella kravet som industriländerna redan har enligt klimatkonventionen att ge stöd till utvecklingsländer. Avtalet innehåller dock bestämmelser om rapportering som gäller klimatfinansiering. Avtalet ger heller inga nya rättsligt bindande åtaganden i fråga om anpassningsåtgärder, men stärker de nuvarande ramarna för anpassning eftersom det innehåller ett globalt mål att stärka anpassningsförmågan och motståndskraften mot klimatförändringar och att minska sårbarheten. Förluster och skador orsakade av klimatförändringar diskuteras i en separat artikel i avtalet, men den innebär inte några nya rättsligt bindande skyldigheter.

Påverkan i de internationella klimatförhandlingarna m.m.

I budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 20) anför regeringen att Parisavtalet lägger grunden för ett långsiktigt och ambitiöst klimatarbete i världens alla länder. Målet är att begränsa den globala temperaturökningen så långt under 2 grader som möjligt och helst under 1,5 grader. Avtalet innebär att anpassnings- och finansieringsarbetet stärks. Klimatavtalet kommer att genomföras de närmaste åren och många ytterligare beslut behöver fattas. Dessa beslut bör innebära att man etablerar en fungerande ambitionscykel med en global översyn som inspirerar länderna att bli mer ambitiösa och ett transparent rapporteringssystem där alla länder redovisar sina utsläpp och planer. Ett sådant system lägger grunden för en meningsfull global översyn. Alla länder, inklusive EU:s medlemsländer, måste nu överväga hur klimatarbetet kan stärkas. Sverige ska vara ett globalt föregångsland i klimatomställningen med en samstämmig politik där klimatåtgärder främjas inom alla politikområden. Att genomföra Parisavtalet måste också bidra till att genomföra Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling. Sverige har inför Paris och under 2016 verkat för ökat förtroende mellan länder genom en konstruktiv fördjupad dialog med många av förhandlingarnas olika parter. Sverige har engagerat sig i multilaterala processer, projekt och initiativ för att

bidra till en ökad ambition och för att lyfta möjligheter och synliggöra fördelar med att agera tidigt i klimatarbetet. Under året har regeringen även börjat tillämpa den överenskommelse som gjordes 2015 om att i de internationella finansiella institutionerna verka för att främja ökade investeringar i förnybar energi. Överenskommelsen har lett till en förbättrad dialog mellan Sverige och institutionerna och bidragit till att Sveriges profil i frågan stärkts.

Sverige har enligt regeringen fortsatt med sitt stöd till det internationella kunskapsbyggande projektet New Climate Economy (NCE). Projektet styrs av Global Commission on the Economy and Climate, och inom projektet analyseras samhällsekonomiska kostnader för och vinster av klimatåtgärder. Under det senaste året har NCE i hög grad fokuserat på finansieringsfrågor. Sverige stöder sedan 2011 Global Subsidies Initiative (GSI) med att bygga upp kunskap och stödja utfasning av subventioner av fossila bränslen i utvecklingsländer. Under 2016 har 2 miljoner kronor avsatts till stöd för GSI som använts till bl.a. pågående utfasningsarbeten i Indien och Indonesien. Sverige deltar tillsammans med Nya Zeeland, Costa Rica, Danmark, Norge, Finland, Etiopien och Schweiz i gruppen Friends of Fossil Fuel Subsidy Reform (FFFSR). Gruppens syfte är att främja avvecklingen av subventioner av fossilbränsle och uppmuntra största ambition och öppenhet. Hittills har 40 länder anslutit sig till FFFSR:s kommuniké om vikten av att avskaffa fossilbränslesubventioner. Inom den globala klimat- och luftkoalitionen CCAC, som Sverige är en av initiativtagarna till, har Sverige bidragit till ett flertal initiativ för att reducera utsläppen av kortlivade växthusgaser. Sverige har även varit engagerat i arbetet med att förbättra redovisningen av de positiva effekterna av CCAC:s initiativ på både klimat och människors hälsa. Vid CCAC:s högnivåmöte i december antog parterna en ny strategisk femårsplan. Sverige deltar också aktivt i Carbon Pricing Leadership Coalition (CPLC), ett samarbete som syftar till att utbyta erfarenheter av att sätta pris på koldioxid och stödja utvecklingen av koldioxidprissättning i fler länder.

Sveriges program för internationella klimatinvesteringar bidrar enligt regeringen till utsläppsminskningar och till att främja teknikspridning och hållbar utveckling genom investeringar i klimatprojekt i låg- och medelinkomstländer. Energimyndigheten ansvarar för insatserna. Nuvarande portfölj av enskilda projekt och fonder förväntas generera utsläppsminskningar, och därmed utsläppsminskningenheter, motsvarande ca 38 miljoner ton koldioxidekvivalenter, av vilka 12 miljoner ton i nuläget utfärdats och levererats till myndigheten. Det förväntade medelpriset på utsläppsminskningenheter från portföljen av projekt och fonder är cirka 60 kronor per ton koldioxidekvivalenter. Myndigheten har under 2015 tagit beslut om stöd till tre nya projekt och om att delta i en ny fond för att genomföra klimatstyrmedel i medelinkomstländer. Vid årsskiftet 2015/16 deltog Energimyndigheten i 99 enskilda projekt och medverkande i 9 multilaterala fonder. Även inom Norden, Arktis och Barents hav har Sverige verkat för att höja ambitionen i klimatsamarbetet.

Ministern för internationellt utvecklingssamarbete och klimat, Isabella Lövin, och Kaliforniens guvernör, Edmund G Brown Jr, har nyligen skrivit under en samarbetsöverenskommelse på klimatområdet. Intentionsförklaringen är ett första steg mot ett utökat svenskt samarbete med Kalifornien på klimatområdet. Sverige och Kalifornien kommer gemensamt att verka för högre globala ambitioner, exempelvis genom fokus på att stötta icke-statliga aktörer inför kommande internationella klimatförhandlingar. Sverige ska även stödja Under 2 Coalition som är ett initiativ av Kalifornien och den tyska delstaten Baden-Württemberg inför klimatmötet i Paris. Koalitionen innebär ett åtagande om en minskning av klimatutsläppen med 80–95 procent under 1990 års nivå till 2050.

Enligt proposition 2016/17:16 Godkännande av klimatavtalet från Paris tar nu det omfattande arbetet med att genomföra Parisavtalet vid. Ytterligare beslut behöver fattas i de internationella klimatförhandlingarna. Alla länder, och även EU, måste nu överväga hur klimatarbetet kan stärkas. Regeringen anför i propositionen att Sverige och EU ska fortsätta att prioritera och vara drivande i de frågor som är betydande för möjligheten att kunna höja den globala ambitionen. Här är den femåriga cykeln för utsläpps begränsningar, inklusive den globala översynen, central.

FN:s internationella klimatförhandlingar – åtaganden m.m.

Parisavtalet trädde i kraft den 4 november 2016. Det nya klimatavtalet innebär att länder utarbetar, meddelar och upprätthåller s.k. nationellt fastställda bidrag. Länderna ska successivt skärpa sina bidrag och de ska förnyas vart femte år. En gemensam översyn av världens samlade ansträngningar för att minska klimatpåverkan ska också göras vart femte år. Principer för uppföljning och rapportering etableras, som bl.a. lägger grunden för ett framtida gemensamt system för transparens och uppföljning av länders åtaganden. Därutöver läggs grunden för marknadsbaserade och icke-marknadsbaserade former för länder att samarbeta för att uppnå sina nationellt fastställda bidrag. I Parisavtalet finns principer om att frivilligt samarbete kan möjliggöra en ökad ambitionsnivå samtidigt som hållbar utveckling och miljöintegritet främjas. Avtalet säkerställer fortsatt stöd till utvecklingsländers arbete med både utsläpps begränsningar och klimatanpassning genom klimatfinansiering, tekniköverföring och kapacitetssupplyggnad. Fler länder uppmanas att bidra till klimatfinansiering. Avtalet erkänner vikten av att länder både anpassar sig till klimatförändringarna och undviker eller hanterar de skador och förluster som klimatförändringarna ger upphov till. Länder uppmanas också att bevara och hållbart bruka skogen och minska den globala avskogningen. Ett mål är att uppnå balans mellan antropogena utsläpp av växthusgaser från källor och upptag av växthusgaser i sänkor under andra hälften av detta sekel (prop. 2016/17:146).

I budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 20) anför regeringen att Parisavtalet ger ett ramverk för ett långsiktigt och ambitiöst

klimatearbete i världens alla länder. Det stora arbetet med att minska utsläppen återstår dock och alla länder måste formulera en ambitiös klimatpolitik för att möjliggöra detta. Över 180 parter hade redan före Parismötet redovisat sina planerade nationella åtaganden för att bidra till ett nytt klimatavtal. Dessa åtaganden har utformats på olika sätt, och den sammantagna effekten av dem är svår att bedöma. Tillsammans innebär åtagandena att steg tas mot de långsiktiga målen, men sammantaget är de otillräckliga för att hålla den globala uppvärmningen långt under 2 grader. FN:s miljöprogram Unep bedömer att gapet till 2030 mellan åtagandena och vad som faktisk krävs för att hålla temperaturökningen under 2 grader är ca 12 miljarder ton koldioxidequivaler. De femåriga översynscyklerna är därför en central del av Parisavtalet och var en av de frågor Sverige prioriterade högst i förhandlingarna. De innebär att en översyn av ländernas åtaganden kommer att göras vart femte år med början 2018. Sveriges internationella samarbete har varit inriktat både på att skapa förutsättningar för ett framgångsrikt klimatmöte i Paris och på att bidra till höjda ambitioner och konkreta utsläppsminskningar i närtid. Regeringen bedömer att detta samarbete bidrar positivt till att uppnå ett avtal i Paris och att det i fortsättningen kommer vara av vikt för att leva upp till avtalets mål.

Utskottet har tidigare behandlat frågan om åtaganden inom ramen för klimatkonventionen (bet. 2015/16:MJU20 och bet. 2014/15:MJU13). Utskottet uttalade då att när det gäller bördefördelning är en av klimatkonventionens grundprinciper att parterna bör skydda klimatsystemet åt nutida och framtida generationer på grundval av rättvisa och i överensstämmelse med deras gemensamma men olikartade ansvar och förmåga. Utskottet noterade vidare att i början av 2016 hade 187 länder lämnat in nationella planer för utsläppsminskningar (INDC). Utskottet anförde att det var medvetet om att beräkningar pekar på att planerna inte är tillräckliga för att få de globala utsläppen att börja minska och är helt otillräckliga för att uppnå temperaturmålet, men ser också att det nya avtalet bygger på att länder successivt ska skärpa sina åtaganden och att dessa ska förnyas vart femte år. En gemensam översyn av världens samlade ansträngningar för att minska klimatpåverkan ska också göras vart femte år.

Främjandet av klimatinvesteringar i andra länder m.m.

I budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 20) och i den ovan behandlade propositionen Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige (prop. 2016/17:146) framhåller regeringen att Parisavtalet innebär att nya samarbetsformer ska utformas och på sikt ersätta Kyotoprotokollets flexibla mekanismer.

Statens energimyndighet har haft i uppdrag att i samråd med Naturvårdsverket och Sida analysera de nya samarbetsformerna under avtalet. Regeringsuppdraget redovisades i oktober 2016 och resulterade i rapporten Internationella samarbeten till stöd för Parisavtalets genomförande (ER

2016:24). Enligt Statens energimyndighet krävs det genomgripande förändringar som ställer nya krav på vad internationella samarbeten behöver kunna leverera. Om insatserna ska bli tillräckligt slagkraftiga bör de integrera ekonomiskt stöd, stöd till utveckling av policy och styrmedel, tekniksamarbeten och kapacitetsuppbyggnad. Insatserna ska också ta hänsyn till FN:s hållbarhetsmål. Förslag på internationella klimatinsatser som presenteras i rapporten är bl.a. omställning av energisystem i medelinkomstländer, långsiktigt arbete för minskade utsläpp i utvecklingsländer och större fokus på omställningen av energisystemet. Statens energimyndighet har därefter fått ett kompletterande uppdrag. I detta uppdrag ska myndigheten närmare utreda och föreslå konkreta internationella insatser som Sverige skulle kunna vidta för att bidra till att Parisavtalet genomförs och öka ambitionen för att nå avtalets mål. Insatserna ska bidra till minskade klimatutsläpp och energiomställning i utvecklingsländer. Insatsernas bidrag till teknikutveckling, kapacitetsuppbyggnad och hållbar utveckling ska beaktas. Föreslagna insatser kan, där lämpligt, även genomföras tillsammans med andra utvecklade länder. Analysen ska bygga vidare på regeringsuppdraget som myndigheten redovisade i oktober 2016. Utgångspunkten är Parisavtalets samarbetsmekanismer enligt artikel 6, och analysen ska inkludera hur insatserna kan vara en del av eller komplettera biståndet och övrigt existerande svenskt stöd till klimatarbete i utvecklingsländer samt beakta svenskt främjandearbete. Uppdraget ska genomföras efter samråd med Naturvårdsverket och Sida samt i dialog med Skogsstyrelsen. Rapporten ska lämnas till Regeringskansliet (Miljö- och energidepartementet) senast den 30 juni 2017.

Skogsfrågor i klimatavtalet

I artikel 5 i Parisavtalet uppmuntras länder att bevara kolsänkor, inklusive skogar, och om det är möjligt att stärka dem. Vidare uppmuntras länder att genomföra och finansiera ett frivilligt system för att förhindra avskogning i utvecklingsländer inklusive alternativa ansatser – tillvägagångssätt som kombinerar anpassningsåtgärder med utsläpps begränsning. Avtalet betonar även vikten av andra positiva sidoeffekter som inte är kopplade till kolsänkor (prop. 2016/17:16 Godkännande av klimatavtalet från Paris).

Av budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 23) framgår att regeringen arbetar i bred dialog med myndigheter, näringsliv, organisationer och intressenter i det civila samhället för att ta fram ett nationellt skogsprogram. Arbetet med skogsprogrammet inriktas på att nå visionen att skogen – det gröna guldets – ska bidra till jobb och hållbar tillväxt i hela landet. Arbetet inriktas även på att utveckla en växande bioekonomi. Arbetet tar sin utgångspunkt i skogens ekonomiska, sociala och miljömässiga värden och syftar till att skapa en ökad samsyn bland intressenterna i hela värdekedjan. En dialogprocess inleddes under 2014 och arbetet med skogsprogrammet fortsätter över mandatperioder och partigränser. Ett sekretariat har etablerats

inom Regeringskansliet på Näringsdepartementet. Ett programråd med 23 organisationer är rådgivande till landsbygdsministern, och fyra externa arbetsgrupper har haft i uppgift att ta fram underlag för möjliga strategiska mål och åtgärder. Dessutom har regionala dialogmöten, seminarier och korta träffar mellan landsbygdsministern och intressenter i sektorn genomförts i samverkan med bl.a. länsstyrelserna och Skogsstyrelsen. Arbetsgrupperna har genom trendspaning och omvärldsanalys som en del i arbetet identifierat viktiga förändringsmönster av betydelse för skogsfrågor. Regeringen framhåller i budgetpropositionen att arbetet inom det nationella skogsprogrammet ska bidra till jobb och hållbar tillväxt i hela landet samt till att utveckla en växande bioekonomi. Regeringen utformar det nationella skogsprogrammet med utgångspunkt i skogspolitikens jämställda mål samt med viktiga utgångspunkter i underlag från bl.a. arbetsgrupper. För att tillvarata skogens betydelse för ett hållbart samhälle och för en cirkulär och biobaserad samhällsekonomi behövs åtgärder för ökad produktion och tillväxt inom ramen för ett hållbart och variationsrikt skogsbruk. Under 2017 avser regeringen att återkomma till riksdagen angående det nationella skogsprogrammet samt därefter utarbeta en handlingsplan för att genomföra det. Synergier mellan det nationella skogsprogrammet och regeringens andra strategiska arbeten ska utvecklas, särskilt Samverkansprogrammet om cirkulär och biobaserad ekonomi.

När det gäller skogsfrågor i utvecklingsländer förhandlas dessa inom ramverket REDD plus (Reducing Emissions from Deforestation and Forest Degradation). Ramverket ger stöd till utvecklingsländer för att minska utsläpp och öka upptag av växthusgaser inom skogssektorn. Att minska avskogning och utarmning är avgörande för att säkra en hållbar utveckling och för att uppnå globala klimatmål. Besluten på klimatmötet COP21 innebar att hela det tekniska regelverket för REDD plus nu finns på plats. Enligt uppgifter från Regeringskansliet pågår ett arbete inom ramen för det nationella skogsprogrammet för att se hur Sverige kan spela en större roll i internationella skogsfrågor, bl.a. frågan om den globala avskogningen och hur skogens klimatnytta kan lyftas fram både här hemma och i resten av världen.

Frihandelsavtal om miljövaror

Sverige verkar för ett stabilt multilateralt handelssystem och för att handelsförhandlingarna i Världshandelsorganisationen (WTO) ska återspegla utvecklingen i omvärlden. Ministermötet i Nairobi, i december 2015, blev en framgång. Under mötet antogs bl.a. en uppdaterad version av Informationsteknikavtalet (ITA2). Avtalet innebär tullfrihet på 201 produkter vars värde står för ca 10 procent av världshandeln. Genomförandet av Nairobi-paketet har inletts liksom en inventering av arbetet och framtagandet av ett arbetsprogram för de fortsatta förhandlingarna i WTO. Att ITA2 har antagits innebär förväntningar om att kunna avsluta det plurilaterala avtalet för tjänster (Trade in Services Agreement, TISA) samt ett plurilateralt avtal om

miljövaror, Environmental Goods Agreement (EGA) (prop. 2016/17:1 utg.omr. 24).

Näringsutskottet har behandlat frågan om frihandelsavtal för gröna varor (bet. 2015/16:NU9) och bl.a. anfört följande.

Sedan juli 2014 pågår plurilaterala förhandlingar om ett frihandelsavtal för gröna varor (Environmental Goods Agreement) mellan EU och 16 andra medlemsländer i WTO.

Syftet med avtalet är att ta bort tullar på sådana miljövaror som har betydelse för att skydda miljön och motverka klimatförändringar genom att de renar luft och vatten, hjälper till med avfallshantering, bidrar till energieffektivisering, kontrollerar luftföroreningar eller producerar förnybar energi. Hittills har det hållits elva förhandlingsrundor. Ambitionen var att den slutliga listan över tullfria varor skulle ha kunnat presenteras i samband med WTO:s ministerkonferens i Nairobi i december 2015, men parternas förhoppning är nu i stället att en överenskommelse ska kunna nås under 2016. Nästa förhandlingsrunda kommer preliminärt att hållas i slutet av februari. Avtalsförhandlingarna är enligt de förhandlande parterna öppna för fler medlemmar att ansluta sig till. Om det färdigförhandlade avtalet omfattar en tillräckligt stor del av världshandeln kommer likväl tullsänkningarna enligt WTO:s princip om mest gynnad nation att gälla alla medlemsländer, och därmed även de minst utvecklade länderna.

EU:s uttalade ambition är att avtalet även ska komma att omfatta tjänster som utförs i relation till export av miljöteknikvaror, såsom reparation och underhåll av vindkraftverk, och att avtalet också ska ta itu med icke-tariffära handelshinder, t.ex. krav på lokalt innehåll eller restriktioner för investeringar. EU kommer att driva på för ett ambitiöst och omfattande avtal som leder till konkreta fördelar för såväl handel som miljö.

Vidare konstaterar utskottet att framsteg har gjorts inom ramen för det frihandelsavtal för gröna varor (EGA) som förhandlas mellan ett antal medlemsländer i WTO, och parterna arbetar för att ett avtal ska kunna slutas under 2016. Utskottets förhoppning är att detta avtal så småningom ska kunna utvecklas till ett multilateralt avtal.

Under detta riksmöte har näringsutskottet bl.a. anfört följande (bet. 2016/17:NU13).

Vid sin behandling av liknande förslag våren 2016 konstaterade utskottet att framsteg hade gjorts inom ramen för det frihandelsavtal för gröna varor (EGA) som förhandlas mellan ett antal medlemsländer i WTO, och att parterna arbetade för att ett avtal skulle kunna slutas under 2016. Utskottet tvingas dock konstatera att detta inte har kunnat ske. Utskottet vill därför understryka vikten av att regeringen med kraft fortsätter driva på för att ett avtal ska kunna nås. Utskottets förhoppning är att detta avtal så småningom ska kunna utvecklas till ett multilateralt avtal.

Framgångar inom det multilaterala samarbetet är av stor vikt då det är utskottets uppfattning att multilaterala avtal är det bästa sättet att främja en fri och rättvis internationell handel. Arbetet inom ramen för WTO och den stora utestående frågan om hur Doharundan ska hanteras måste därför prioriteras även i fortsättningen. Utskottet finner därför den senaste tidens utveckling i Förenta staterna och uppgifter om att den nyligen tillträdde

amerikanska administrationen försöker hitta ett sätt att undvika att lösa handelstvister via WTO djupt oroande och vill därför i detta sammanhang särskilt understryka vikten av att regeringen inom ramen för EU, WTO och andra internationella forum handfast och med styrka står upp för de överenskomna principerna inom WTO.

— — —

Utskottet vill även i detta sammanhang understryka vikten av att regeringen med kraft fortsätter driva på för att ett avtal ska kunna nås. Utskottets förhoppning är att detta avtal som förhandlas mellan ett antal medlemsländer i WTO ska kunna utvecklas till ett multilateralt avtal, vilket skulle kunna få stor betydelse för handeln med gröna varor.

I februari 2017 publicerade kommissionen en uppdatering av statusen på pågående handelsavtalsförhandlingar. Här framgår bl.a. att det sedan juli 2013 har hållits 15 förhandlingsrundor med Förenta staterna om ett transatlantiskt handels- och investeringspartnerskap (TTIP), den senaste i oktober 2016. Samtalen är nu pausade i avvaktan på besked från den nya administrationen i Washington.

Utskottets ställningstagande

FN:s internationella klimatförhandlingar – avtalets status

Vid klimatkonventionens tjugoförsta partsmöte (COP21) i Paris i december 2015 enades världens länder om ett nytt globalt klimatavtal under klimatkonventionen. Som beskrivs ovan är Parisavtalet ett rättsligt bindande ramverk. Parisavtalet är inte tidsbegränsat, och det är det första klimatavtal som etablerar rättsligt bindande åtaganden för alla parter om att de ska ha nationellt fastställda bidrag som ska rapporteras vart femte år. Avtalet innefattar ett stärkt mätnings- och rapporteringssystem för åtgärder och stöd där varje part ska ge information om utsläpp och upptag av växthusgaser och information om genomförande och fullgörande av sina nationellt fastställda bidrag till utsläpps begränsningar.

Utskottet vill betona att klimatavtalet är en milstolpe när det gäller arbetet med att minska klimatutsläpp och arbetet för en hållbar utveckling. Sverige har länge drivit på för ett avtal som stärker klimatarbetet, och det är nu mycket betydelsefullt att ett avtal är på plats där alla länder åtar sig att bidra med allt ambitiösare åtaganden utifrån ansvar, förmåga och nationella förutsättningar. Med detta avstyrks motion 2016/17:3301 (SD) yrkande 13.

Påverkan i de internationella klimatförhandlingarna m.m.

Som redovisas ovan har regeringen uttalat att alla länder, inklusive EU:s medlemsländer, måste överväga hur klimatarbetet kan stärkas. Sverige ska vara ett globalt föregångsland i klimatomställningen med en samstämmig politik där klimatåtgärder främjas inom alla politikområden. Sverige har, som regeringen anför, inför Parisavtalet och under 2016 verkat för ökat förtroende

mellan länder genom en konstruktiv fördjupad dialog med många av förhandlingarnas olika parter.

Sverige har engagerat sig i multilaterala processer, projekt och initiativ för att bidra till ökad ambition och för att lyfta möjligheter och synliggöra fördelar med att agera tidigt i klimatarbetet. Sverige har vidare fortsatt med sitt stöd till det internationella kunskapsbyggande projektet New Climate Economy (NCE). Regeringen har varit aktiv i andra initiativ med att bygga upp kunskap och stödja utfasning av subventioner av fossila bränslen, som t.ex. Global Subsidies Initiative (GSI) och gruppen Friends of Fossil Fuel Subsidy Reform (FFFSR). Inom den globala klimat- och luftkoalitionen CCAC har Sverige bidragit till ett flertal initiativ för att reducera utsläppen av kortlivade växthusgaser. Sverige deltar också aktivt i Carbon Pricing Leadership Coalition (CPLC), ett samarbete som syftar till att utbyta erfarenheter av att sätta pris på koldioxid och stödja utvecklingen av koldioxidprissättning i fler länder. Sverige kommer även att stödja Kalifornieninitiativet Under 2 Coalition. Som beskrivits ovan bidrar Sveriges program för internationella klimatinvesteringar till utsläppsminskningar och till att främja teknikspridning och hållbar utveckling genom investeringar i klimatprojekt i låg- och medelinkomstländer.

Utskottet bedömer mot denna bakgrund att Sverige är aktivt och pådrivande i det internationella klimatarbetet och agerar som ett föregångsland. Därmed avstyrks motionsyrkandena 2016/17:821 (C) yrkande 7, 2016/17:2670 (C, M, L, KD) yrkande 1 i denna del, 2016/17:2767 (M) yrkande 4 och 2016/17:2658 (KD) yrkande 1.

FN:s internationella klimatförhandlingar – åtaganden m.m.

Parisavtalet ger ett ramverk för ett långsiktigt och ambitiöst klimatarbete i världens alla länder. Som utskottet tidigare anfört pekar emellertid beräkningar på att planerna inte är tillräckliga för att få de globala utsläppen att börja minska och är helt otillräckliga för att uppnå temperaturmålet. Det nya avtalet bygger dock på att länder successivt ska skärpa sina åtaganden och att dessa ska förnyas vart femte år. En gemensam översyn av världens samlade ansträngningar för att minska klimatpåverkan ska också göras vart femte år. När det gäller åtagandenas transparens ska, som redovisas ovan, principer för uppföljning och rapportering etableras som bl.a. lägger grunden för ett framtida gemensamt system för transparens och uppföljning av ländernas åtaganden och hur de genomför sina åtaganden.

Utskottet konstaterar att det stora arbetet med att minska klimatutsläppen återstår och att alla länder måste formulera en ambitiös klimatpolitik för att möjliggöra detta. Det svenska internationella samarbetet på klimatområdet har en viktig uppgift att fylla när Parisavtalets mål ska uppnås. Med det anförda avstyrks motionerna 2016/17:3167 (M) yrkande 11 och 2016/17:3301 (SD) yrkandena 1 och 14.

Främjandet av klimatinvesteringar i andra länder m.m.

Parisavtalet innebär att nya samarbetsformer ska utformas och på sikt ersätta Kyotoprotokollets flexibla mekanismer. De nya mekanismerna kommer att utvecklas inom ramen för klimatkonventionen. Det är ännu inte klart hur de kommer att se ut och inte heller i vilken mån de kommer att generera utsläppskrediter.

Statens energimyndighet har fått ett uppdrag att utreda och föreslå konkreta internationella insatser som Sverige skulle kunna vidta för att bidra till att genomföra Parisavtalet och öka ambitionen för att nå avtalets mål. Uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2017.

Utskottet har vid tidigare behandling av denna fråga framhållit vikten av att använda erfarenheter från genomförda internationella klimatinnsatser när nya samarbetsformer, däribland nya FN-mekanismer, byggs upp under avtalet (bet. 2015/16:MJU20). Utskottet vidhåller denna uppfattning och avstyrker motionerna 2016/17:3167 (M) yrkande 12 och 2016/17:724 (M).

Skogsfrågor i klimatavtalet

I Parisavtalet uppmuntras länder att bevara kolsänkor, inklusive skogar, och om det är möjligt att stärka dem (artikel 5). Länder uppmuntras även att genomföra och finansiera ett frivilligt system för att förhindra avskogning i utvecklingsländer inklusive alternativa ansatser – tillvägagångssätt som kombinerar anpassningsåtgärder med utsläpps begränsning. Besluten på klimatmötet COP21 innebär att hela det tekniska regelverket för REDD plus nu finns på plats, vilket underlättar för utvecklingsländer att minska sina utsläpp och öka upptaget av växthusgaser inom skogssektorn.

Som redovisas ovan pågår i Sverige ett arbete inom ramen för det nationella skogsprogrammet för att se hur Sverige kan spela en större roll i internationella skogsfrågor, bl.a. frågan om den globala avskogningen och hur skogens klimatnytta kan lyftas fram både här hemma och i resten av världen. Regeringen avser att återkomma till riksdagen när det gäller det nationella skogsprogrammet och även utarbeta en handlingsplan för att genomföra programmet. Synergier mellan det nationella skogsprogrammet och regeringens andra strategiska arbeten ska utvecklas, särskilt Samverkansprogrammet om cirkulär och biobaserad ekonomi. Utskottet föreslår mot bakgrund av det anförda att motion 2016/17:3167 (M) yrkande 14 avslås i den mån den inte kan anses tillgodosedd.

Frihandelsavtal om miljövaror

Förhandlingarna mellan EU och USA om frihandelsavtalet Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP) som syftar till att fördjupa det ekonomiska samarbetet mellan dessa två regioner är för närvarande inte inne i någon aktiv fas. Utskottet är självklart positivt till att man i eventuella framtida förhandlingar bevakar de positiva effekter för miljö och klimat som avtalet kan ge.

Som nämnts ovan har näringsutskottet behandlat frågan om det frihandelsavtal för gröna varor (EGA) som förhandlas mellan ett antal medlemsländer i WTO. Näringsutskottet har understrukit vikten av att regeringen med kraft fortsätter driva på för att ett avtal ska kunna nås. Näringsutskottets förhoppning är att detta avtal ska kunna utvecklas till ett multilateralt avtal, vilket skulle kunna få stor betydelse för handeln med gröna varor. Miljö- och jordbruksutskottet utgår ifrån att regeringen aktivt driver denna fråga och föreslår därmed att motion 2016/17:3167 (M) yrkande 15 avslås.

EU:s klimatpolitik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om ansvarsfördelning inom EU för utsläppsminskningar, markanvändning och skogsbruk samt klimatarbetet i EU.

Jämför reservationerna 13 (SD), 14 (SD) och 15 (L).

Motionerna

Ansvarsfördelningen för utsläppsminskningar inom EU m.m.

Regeringen bör enligt kommittémotion 2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 15 i förhandlingarna om bördefördelning inom EU verka för att Sverige inte ska åläggas hårdare krav än vad som är genomsnittet bland EU-länderna. Motionärerna anser att det första förslaget från kommissionen om bördefördelningen är mycket problematiskt. Enligt EU-kommissionens förslag är Sverige det land inom EU som ska minska sina utsläpp mest. Detta är besynnerligt mot bakgrund av att Sveriges utsläpp av växthusgaser per capita redan ligger kraftigt under genomsnittet för industrialiserade länder. Regeringen har genom att frivilligt ta på sig de mest ambitiösa och kostsamma utsläppsminskningar nu bidragit till att andra länder i EU kan komma att sänka ambitionen på området. Vidare yrkas (yrkande 5) att regeringen vid förhandlingar inom den klimat- och energipolitiska ramen ska verka för att EU:s medlemsstaters åtaganden ska kunna justeras utifrån framtida faktiska globala överenskommelser. Bindande mål för att minska utsläppen av växthusgaser ska uppnås utan att äventyra vare sig de enskilda nationernas eller hushållens ekonomi.

Markanvändning och skogsbruk

I kommittémotion 2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 8 bör regeringen driva linjen att EU:s medlemsstater vid beräkningen av utsläpp av klimatgaser ska utgå från faktiska nettoutsläpp som inkluderar markanvändning. Markanvändning, förändrad markanvändning och

skogsbruk (LULUCF, land-use, land-use change and forestry) ska ingå i medlemsstaternas mål om utsläpp av klimatgaser. Enligt motionärerna vore det dock märkligt om medlemsstaterna efter förhandlingar endast kan tillgodoräkna sig nya förändringar av markanvändning. Utgångspunkten måste vara att fastställa nationernas faktiska nettoutsläpp med markanvändning inkluderat och sedan utgå från dessa nya siffror i samtliga beräkningar.

Enligt motion 2016/17:2336 av Johnny Skalin (SD) ska LULUCF snarast möjligt implementeras som en integrerad del i Sveriges EU-interna åtaganden. Detta skapar starka incitament att, för ändamålet, fortsätta förbättra det svenska skogsbruket, samtidigt som det värnar svenska jobb och konkurrenskraft.

Ett effektivt europeiskt klimatarbete

Europa måste enligt partimotion 2016/17:1077 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 10 i denna del gå före om världen ska klara klimatkrisen. Att en union finns på plats som kan driva på i internationella förhandlingar och ta ansvar för samordning av klimatpolitiken här hemma har en avgörande betydelse. År 2005 lanserade EU världens största handelssystem för utsläppsrätter för växthusgaser. Handelssystemet omfattar industriutsläpp. Majoriteten av alla utsläpp träffas därför inte. Enligt motionärerna bör ett gemensamt ramverk sättas upp för en koldioxidbeskattning av den del som inte träffas av utsläppshandeln. Motionärerna menar att vi tillsammans inom EU bör komma överens om en gemensam miniminivå för koldioxidbeskattningen.

Kompletterande uppgifter

Ansvarsfördelningen för utsläppsminskningar inom EU m.m.

Den 20 juli 2016 presenterade kommissionen ett förslag till förordning om ansvarsfördelning mellan medlemsländerna för utsläppsminskningar i de sektorer som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter för perioden 2021–2030 (Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om bindande årliga minskningar av medlemsstaternas växthusgasutsläpp 2021–2030 för att skapa en motståndskraftig energiunion och fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning nr 525/2013 om en mekanism för att övervaka och rapportera utsläpp av växthusgaser och för att rapportera annan information som är relevant för klimatförändringen, KOM(2016) 482 slutlig). De sektorer som ligger utanför EU:s handelssystem är främst uppvärmning av bostäder och byggnader, jordbruk, avfallshantering, transporter och småskalig industri.

Europeiska rådets slutsatser från oktober 2014 fastställde att utsläppen av växthusgaser ska minska med minst 40 procent inom EU fram till 2030 jämfört med 1990. Utsläppsmålet ska nås genom att utsläppen inom EU:s system för handel med utsläppsrätter minskas med 43 procent fram till 2030 jämfört med

2005 och genom att utsläppen i de sektorer som inte omfattas av utsläppshandelssystemet minskas med 30 procent under samma period. Förslaget till förordning utgör tillsammans med EU:s system för handel med utsläppsrätter, och förslaget till förordning som inkluderar växthusgaser för markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF), genomförandet av EU:s övergripande klimatmål till 2030 och åtagande under Parisavtalet. Innebörden av Europeiska rådets slutsatser återspeglas i det nationellt fastställda bidrag som EU överlämnade till FN:s ramkonvention om klimatförändringar inför Parisavtalet.

Enligt Europeiska rådets slutsatser ska målet om –30 procent för de sektorer som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter fördelas genom att varje medlemsstat får ett mål mellan 0 procent och –40 procent, och fördelningen ska grundas på BNP per capita. För medlemsstater som har en BNP per capita över genomsnittet inom EU ska denna fördelning justeras med hänsyn till kostnadseffektivitet. I förslaget till förordning får Sverige ett mål på –40 procent. Förslaget till förordning anger inte hur utsläppen ska minskas, utan medlemsstaterna förväntas utforma en nationell politik som säkrar uppfyllelsen av det nationella målet. Genomförandet av utsläppsminskningarna understöds emellertid av åtgärder som beslutas gemensamt inom EU. Många åtgärder är redan på plats, men förslag om ytterligare åtgärder kommer att läggas fram av kommissionen framöver. Förutom själva ansvarsfördelningen innehåller det nu presenterade förslaget flexibilitetsinstrument som ger medlemsstaterna viss valfrihet för hur de ska nå sina mål, t.ex. genom att spara utsläppsutrymme till kommande år eller handla med utsläppsutrymme mellan medlemsländerna.

Enligt den preliminära svenska ståndpunkten i regeringens fakta-PM 2015/16:FPM124 välkomnar regeringen att kommissionen har lagt fram ett förslag till ansvarsfördelning för perioden 2021–2030. Ansvarsfördelningen är en central del av hur EU ska nå målen till 2030 och uppfylla sitt åtagande under Parisavtalet. Sverige tilldelas högsta möjliga mål i förslaget, –40 procent, och regeringen är beredd att ta ansvar och visa fortsatt hög ambition i arbetet för de utsläppsminskningar som krävs för att Parisavtalets mål ska uppnås. Regeringen betonar även vikten av att alla medlemsstater och sektorer bidrar till att uppnå EU:s långsiktiga klimatmål. Vidare anför regeringen i promemorian att EU:s mål till 2030 inte bedöms räcka för att nå Parisavtalets mål om att sträva mot att den globala uppvärmningen ska begränsas till 1,5 grader. Regeringen anser att Sverige ska vara drivande i arbetet för en höjning av ambitionsnivån inom EU till 2030 och på längre sikt. Förslaget innehåller en översynsklausul som anknyter till Parisavtalets femåriga översynscykel (artikel 14). Regeringen anser att översynsklausulen i kommissionens förslag är för svagt formulerad. EU ska öka sin ambitionsnivå och delta i Parisavtalets femåriga ambitionscykler. Därför behöver översynsklausulen vara tydlig med att Parisavtalet beaktas fullt ut i det fortsatta genomförandet av 2030-ramverket för klimat och energi. Förslaget förhandlas för närvarande inom EU.

Vid debatten om interpellation 2016/17:37 den 20 oktober 2016 anförde ministern för internationellt utvecklingssamarbete och klimat Isabella Lövin (MP) att EU:s ambitioner till 2030 inte räcker för att EU ska ta sitt ansvar för att nå Parisavtalets mål och att ambitionsnivån behöver höjas. Statsrådet anförde vidare bl.a. följande (ip. 2016/17:37).

Naturvårdsverket har tidigare gjort bedömningen att EU:s ansvar och förmåga skulle motsvara en utsläppsminskning med mellan 50 och 55 procent till 2030. Det baserades på de globala ambitioner som rådde före skärpningen av de globala målsättningarna i Paris.

Regeringen engagerar sig för att öka ambitionen. Jag har i veckan fört samtal med kollegor i EU kring alla delar av EU:s ramverk med detta övergripande mål. Tyvärr är möjligheterna att fatta beslut om ändrade målsättningar för närvarande små eller obefintliga. Ett beslut skulle behöva tas på Europeiska rådet och i konsensus mellan alla medlemsländer. Förutsättningarna för det finns för närvarande inte. Regeringen arbetar därför för en betydligt starkare översynsklausul än den som finns i kommissionens förslag för att ha en tydlig grund för beslut om höjd ambitionsnivå i samband med de översyner som ska ske under Parisavtalet. Regeringen vill se en översyn inom EU redan i anslutning till den första översynen under Parisavtalet, som ska ske när FN:s klimatpanel kommer med en ny rapport 2018, i stället för som kommissionen föreslår först 2024.

Markanvändning och skogsbruk

Av regeringens faktapromemoria 2015/16:FPM125 framgår att Europeiska rådets slutsatser från oktober 2014 fastställer att utsläppen av växthusgaser ska minskas med minst 40 procent inom EU fram till 2030 jämfört med 1990. Utsläppsmålet ska nås genom reviderade mål i EU:s system för handel med utsläppsrätter och för de sektorer som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Rådslutsatserna fastslår dessutom att regelverket för att inkludera sektorn markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF) ska fastställas innan 2020. Den 20 juli 2016 presenterade kommissionen ett förslag till förordning som inkluderar växthusgaser från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF) som en separat del i EU:s ramverk för klimat och energi till 2030. (Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inbegripande av utsläpp och upptag av växthusgaser från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk i ramen för klimat- och energipolitiken fram till 2030 och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning nr 525/2013 om en mekanism för att övervaka och rapportera utsläpp av växthusgaser och för att rapportera annan information som är relevant för klimatförändringen, KOM(2016) 479 slutlig.) Förslaget till förordning utgör tillsammans med EU:s system för handel med utsläppsrätter, och ett förslag till förordning om ansvarsfördelning för utsläppsminskningar i de sektorer som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter, genomförandet av EU:s övergripande klimatmål till 2030 och åtagande under Parisavtalet. Innebörden av Europeiska rådets slutsatser återspeglas i det nationellt fastställda bidrag som EU överlämnade till FN:s ramkonvention om klimatförändringar inför

Parisavtalet. Utgångspunkten i förordningsförslaget är att varje medlemsstat förbinder sig till att säkra att nettoupptagen i LULUCF-sektorn inte ska minska, eller i de fall nettoutsläpp för sektorn redovisas, att nettoutsläppen inte ska öka. Förändrade utsläpp och upptag bokförs enligt de regler som förordningen innehåller och som är olika för olika marktper, som exempelvis åkermark eller skogsmark. För att klara åtagandet får medlemsländerna utnyttja flexibiliteter. I de fall en medlemsstat redovisar ett ökat nettoupptag, dvs. ett överskott av utsläppsenheter, får dessa överföras till kommande år eller till andra medlemsstater eller i begränsad omfattning användas för att nå målet för de utsläpp som omfattas av ansvarsfördelningsförordningen. I de fall ett underskott av utsläppsenheter i LULUCF-sektorn redovisas, kan medlemsstaten köpa utsläppsenheter från andra medlemsstater eller överföra utsläppsenheter från den tilldelning som gjorts under ansvarsfördelningsförordningen. Under den andra perioden (2026–2030) kan utsläppsenheter som sparats från den första perioden (2021–2025) utnyttjas.

I artikel 8 i den föreslagna förordningen finns bokföringsregler för brukad skogsmark. Utsläpps- och upptagsförändringar bokförs mot en nationell skoglig referensnivå för upptag och utsläpp. Referensnivån baseras bl.a. på prognoser för avverkning och tillväxt. Om den verkliga avverkningsnivån blir högre än referensnivån bokförs ett minskat nettoupptag, och om avverkningsnivån blir lägre än referensnivån bokförs ett ökat nettoupptag. Den skogliga referensnivån får således stor betydelse för om medlemsstater kommer att bokföra upptag eller utsläpp för brukad skogsmark under perioden. Artikel 8 innehåller en begränsning, ett tak, för hur stort upptag som får tillgodoräknas från brukad skogsmark. Begränsningen är 3,5 procent av varje medlemslands samlade utsläpp av växthusgaser under basåret, vilket för Sverige är satt till 1990. För Sverige innebär detta tak för det årliga upptaget ungefär 2,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Detta innebär att om Sverige redovisar utsläppsökningar eller upptagsminskningar i de andra marktperna kan de kompenseras med upp till 2,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter från brukad skogsmark. Den skogliga referensnivån ska bestämmas i enlighet med de kriterier som anges i bilaga IV, del A.

Den svenska ståndpunkten inför de fortsatta förhandlingarna om ESR och LULUCF har utformats enligt följande (överläggning skedde med utskottet den 6 april 2017, prot. 2016/17:31). Sverige ska verka för och beräkna referensnivån utifrån en prognos om framtida avverkning inom en antagen hållbar avverkningsnivå. Medlemsländer som sätter referensnivån utifrån en prognos om framtida avverkning tillåts inte att använda enheter från brukad skogsmark för att nå sitt mål inom ESR. På detta sätt undviks risken för en sänkt ambitionsnivå i 2030-ramverket och minskar omställningstrycket inom EU, samtidigt som möjligheter finns till en långsiktigt ökad och hållbar produktion av bioenergi och fossilsnåla material från skogsbruket. Sverige stöder begränsningen i hur många enheter medlemsländerna får tillgodoräkna sig från brukad skogsmark, i enlighet med kommissionens förslag. Detta i syfte att bevara miljöintegriteten i förslaget och ta hänsyn till den osäkerhet

som är förknippad med utsläpp och upptag av växthusgaser i brukad skogsmark. Begränsningen som föreslås när det gäller hur många enheter medlemsstaterna får tillgodoräkna sig från brukad skogsmark bör vara dubbelriktad, dvs. att det måste finnas ett tak innan en avverkning räknas som ett utsläpp. När det gäller hur beslutet om den nya referensnivån ska fattas, föreslår regeringen att Sverige stöder att uppdatering av bilagan till förordningen, där referensnivåerna listas, kan antas genom en delegerad akt. Förutsättningen är dock att medlemsländerna beräknar sina referensnivåer själva och att omräkning efter granskning av referensnivån inte kan göras av kommissionen, utan endast av medlemsländerna själva. Regeringen föreslår också att Sveriges ståndpunkter för ESR-förslaget utvecklas när det gäller omfattningen av flexibiliteten med LULUCF. För att öka ambitionsnivån och säkerställa ett tillräckligt högt omställningstryck inom ESR föreslår regeringen att flexibiliteten från LULUCF till ESR minskas från förslaget 280 miljoner ton till högst 140 miljoner ton.

Ett effektivt europeiskt klimatarbete

Miljömålsberedningen har behandlat frågan om prissättning av utsläpp av växthusgaser i sitt delbetänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47). Miljömålsberedningen bedömer att Sverige bör vara drivande i EU för att ändra energiskattedirektivet och andra relevanta rättsregler i syfte att öka miljöstyrningen. Beredningen hänvisar bl.a. till regeringens bedömning att för det fall regler för statsstöd och andra EU-rättsakter begränsar möjligheterna för unionen att själv vidta åtgärder och dess medlemsstater att genomföra effektiva klimatåtgärder bör dessa ses över och moderniseras med utgångspunkt i fördraget och de långsiktiga klimatmålen. Detta gäller t.ex. möjligheterna att bedriva ett kostnadseffektivt arbete med att utveckla miljöskatter och andra ekonomiska styrmedel.

Dåvarande klimat- och miljöminister Åsa Romson, energiminister Ibrahim Baylan och finansminister Magdalena Andersson skickade den 23 oktober 2015 ett brev till EU-kommissionen i frågan om den svenska koldioxidbeskattningen (Regeringskansliets dnr M2015/03618/K1). I brevet efterfrågar statsråden bl.a. en EU-gemensam politik som gör det möjligt för medlemsländerna att tillämpa kostnadseffektiva koldioxidskatter för att nå befintliga och nya klimatmål. I brevet framför statsråden även att de avser att diskutera frågan med andra berörda medlemsstater. Enligt Miljö- och energidepartementet bedrivs dessutom påverkansarbete i form av bilaterala informella kontakter på olika nivåer.

Av budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 20) framgår att regeringen verkar för att EU:s olika rättsakter ska utformas och vid behov moderniseras med utgångspunkt i fördraget och unionens långsiktiga klimatmål. Detta gäller t.ex. förutsättningarna för att bedriva ett kostnadseffektivt arbete med att utveckla miljöskatter och andra ekonomiska styrmedel som sätts av energiskattedirektivet (rådets direktiv 2003/96/EG av

den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av EU-ramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet) samt av miljö- och energistödsriktlinjerna efter 2020.

Utskottets ställningstagande

Ansvarsfördelningen för utsläppsminskningar inom EU m.m.

Kommissionens förslag till förordning om ansvarsfördelning mellan medlemsländerna för utsläppsminskningar (KOM(2016) 482) förhandlas inom EU. Regeringen har haft en överläggning om förslaget med utskottet under hösten 2016 (prot. 2016/17:5). I likhet med regeringen anser utskottet att ansvarsfördelningen är en central del av hur EU ska nå målen till 2030 och uppfylla sitt åtagande under Parisavtalet. Sverige tilldelas högsta möjliga mål i förslaget, -40 procent, och utskottet välkomnar att regeringen är beredd att ta ansvar och visa fortsatt hög ambition i arbetet för de utsläppsminskningar som krävs för att Parisavtalets mål ska uppnås. EU:s mål till 2030 bedöms dock inte räcka för att nå Parisavtalets mål om att sträva mot att den globala uppvärmningen ska begränsas till 1,5 grader. I likhet med regeringen anser utskottet därför att Sverige ska vara drivande i arbetet för en höjning av ambitionsnivån inom EU till 2030 och på längre sikt. Med det anförda avstyrks motion 2016/17:3301 (SD) yrkandena 5 och 15.

Markanvändning och skogsbruk

Kommissionens förslag till förordning om inbegripande av utsläpp och upptag av växthusgaser från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk i ramen för klimat- och energipolitiken fram till 2030 (KOM(2016) 479) utgår från att varje medlemsstat förbinder sig att säkra att nettoupptagen i den s.k. LULUCF-sektorn inte ska minska, eller i de fall nettoutsläpp för sektorn redovisas, att nettoutsläppen inte ska öka. Förändrade utsläpp och upptag bokförs enligt de regler som anges i förordningen, bl.a. finns bokföringsregler för brukad skogsmark. Förordningsförslaget förhandlas inom EU, och regeringen har överlagt med utskottet om den svenska ståndpunkten (prot. 2016/17:31). Mot bakgrund av detta föreslår utskottet att motionerna 2016/17:3301 (SD) yrkande 8 och 2016/17:2336 (SD) avslås.

Ett effektivt europeiskt klimatarbete

I likhet med regeringen anser utskottet att om regler för statsstöd och andra EU-rättsakter begränsar möjligheterna för unionen att själv vidta åtgärder och dess medlemsstater att genomföra effektiva klimatåtgärder, bör dessa ses över och moderniseras med utgångspunkt i fördraget och de långsiktiga klimatmålen. Detta gäller t.ex. möjligheterna att bedriva ett kostnadseffektivt arbete med att utveckla ekonomiska styrmedel. Som redovisas ovan arbetar regeringen bl.a. för en EU-gemensam politik som gör det möjligt för medlemsländerna att tillämpa kostnadseffektiva koldioxidskatter för att nå

befintliga och nya klimatmål. Utskottet finner mot denna bakgrund inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2016/17:1077 (L) yrkande 10 i denna del. Motionsyrkandet avstyrks.

Reformering av EU:s utsläppshandelssystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om reformering och utvidgning av EU:s utsläppshandelssystem.

Jämför reservation 16 (KD) och särskilda yttrandet 1 (M, C, L, KD).

Motionerna

Enligt partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 10 är EU:s handel med utsläppsrätter ett av de mest effektiva marknadsbaserade verktyg som klimatpolitiken har att tillgå för att uppnå kostnadseffektiva utsläppsminskningar och uppnå Sveriges och EU:s åtaganden i Parisavtalet. Men eftersom priset på utsläppsrätter i dag är så lågt fungerar inte systemet som pådrivare för klimatsmarta investeringar. Enligt motionärerna måste EU:s handelssystem med utsläppsrätter skärpas så att det blir ett kraftfullt verktyg för att nå det internationellt gemensamma målet om temperaturhöjning väl under två grader. Enligt yrkande 11 i motionen ska EU:s handelssystem ge fler tydliga incitament för klimatsmarta investeringar. Med färre utsläppsrätter höjs priset; därmed blir det dyrare att släppa ut, och incitamenten för klimatsmarta investeringar ökar, vilket ökar takten i omställningen till en grön ekonomi. Enligt samma motion yrkande 12 bör EU:s handelssystem kopplas samman med Parisavtalets femåriga översynsmekanism för ambitionsökningar. Det är viktigt att handelssystemet länkas till denna mekanism för att hänsyn ska kunna tas till utvecklingen globalt. Takten för den årliga reduktionen av den totala mängden utsläppsrätter bör öka. Varje år minskas den totala mängden utsläppsrätter genom en procentuell reduktion av antalet. Reduktionen föreslås nu öka till 2,2 procent, vilket enligt motionärerna är positivt. Motionärerna anser dock att en ännu kraftigare reduktion behövs för att anpassa systemet till EU:s långsiktiga klimatåtaganden (yrkande 13).

I partimotion 2016/17:1070 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 1 framhålls att systemet med utsläppsrätter inom EU måste stärkas eftersom det i dag inte fungerar tillräckligt effektivt. Överskottet på utsläppsrätter leder till för låga priser och bristande klimatstyrning. Annullering av utsläppsrätter kan användas för att stärka prissignalerna, men regeringens avsikt att ensidigt lägga skattemedel på att köpa in och annullera utsläppsrätter kan ifrågasättas. Det är enligt motionärerna inom EU som Sverige måste driva på för att få till ett effektivare system.

Regeringen bör enligt kommittémotion 2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 10 i denna del vara pådrivande i förhandlingarna inom EU för att EU:s handelssystem med utsläppsrätter (EU ETS) skärps. Själva grundidén med EU ETS är att sätta ett tak för utsläppen inom unionen, och att taket, dvs. en begränsad tillgång på utsläppsrätter, i kombination med efterfrågan på utsläppsrätter ska reglera priset på en EU-gemensam marknad och leda till att de mest kostnadseffektiva utsläppsminskningarna kommer till stånd först. För att inte snedvrída konkurrensen inom EU anser motionärerna att kompensation för indirekta kostnader bör utgå på EU-nivå. En gemensam modell för hur kompensationen ska se ut bör därför utformas. Handelssystemet bör även utvidgas till fler sektorer.

Även i kommittémotion 2016/17:2767 av Karin Enström m.fl. (M) yrkande 5 i denna del framförs krav på att EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) successivt skärps. Motionärerna är oroade för hur EU:s medlemsländer fördelat ansvaret för att minska koldioxidutsläppen sinsemellan. Även i denna motion föreslås att EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) utvidgas till fler sektorer.

Enligt kommittémotion 2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 20 i denna del behöver handeln inom EU med utsläppsrätter, som är ett kostnadseffektivt verktyg för att nå klimatmål, utvecklas. Handelssystemet med utsläppsrätter bör därför utvidgas till att omfatta alla växthusgaser.

Enligt motion 2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S) i denna del har det inom EU rådande regelverket för handel med utsläppsrätter både för- och nackdelar. En av fördelarna är att EU har skapat en relativt väl fungerande marknadsmekanism för utsläpp. En av nackdelarna är att minskningen av utsläppsrätter sker väldigt långsamt. För att förbättra systemet och komma åt överskottet är det viktigt att se till att systemet är funktionellt och något medborgare förstår och litar på. Ett förslag som synts i debatten är att införa avdragsrätt för den som skrotar utsläppsrätter. Det skulle öka incitamenten att göra miljöinsatser och vara en möjlighet för medborgarna att närma sig detta komplicerade system.

Tidigare behandling och kompletterande uppgifter

Reformering av EU ETS när det gäller antalet utsläppsrätter

I oktober 2014 fattade Europeiska rådet beslut om ett ramverk för EU:s klimat- och energipolitik till 2030. I sitt beslut gav Europeiska rådet bl.a. vägledning för utformningen av handelssystemet för den fjärde handelsperioden som löper 2021–2030. Europeiska rådets vägledning innebär bl.a. att utsläppstaket i systemet ska minska med 2,2 procent årligen från och med 2021 för att säkerställa att utsläppen inom EU ETS totalt sett minskar med 43 procent fram till 2030 jämfört med 2005. Det är viktigt att poängtera att medlemsstaterna inte har specifika åtaganden under EU ETS, utan att utsläppsminskningarna ska åstadkommas av anläggningarna som omfattas av EU ETS som kollektiv.

Europeiska kommissionen presenterade i juli 2015 ett förslag till översyn av EU ETS i linje med Europeiska rådets beslut (prop. 2016/17:146).

Förslaget (Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG för att främja kostnadseffektiva utsläppsminskningar och koldioxidsnåla investeringar, KOM(2015) 337) har behandlats ett antal gånger i miljörådet, senast den 28 februari 2017. Enligt uppgifter från Regeringskansliet kom EU:s medlemsstater på mötet överens om utformningen av EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) 2021–2030 genom en s.k. allmän inriktning. Överenskommelsen innehåller viktiga åtgärder för att stärka prissignalen inom EU ETS samt att anpassa handelssystemet till Parisavtalet. Sveriges linje för att höja priset på utsläpp vann gehör. Det finns för närvarande ett stort överskott av utsläppsrätter som uppgår till nästan 1,7 miljarder ton. Det stora överskottet har också lett till konstant låga priser inom EU ETS. Det nya förslaget innebär i ett första steg att nästan 1 miljard utsläppsrätter tas bort från marknaden mellan 2019 och 2023. Detta beslut innebär att en stor volym utsläppsrätter i marknadsstabilitetsreserven kommer att annulleras 2024 och regelbundet därefter. Rådets allmänna inriktning som kommer att ligga till grund för förhandlingarna med Europaparlamentet innebär, förutom åtgärder för att stärka prissignalen i EU ETS, en auktioneringsandel som uppgår till 57 procent och som kan minskas med upp till 2 procent om den fria tilldelningen inte är tillräcklig. Den allmänna inriktningen innebär även att fonder föreslås inrättas för att stödja innovation och modernisering av energisystemen i medlemsstater med låga inkomster. Dessa investeringar ska främst riktas mot förnybar energi, energieffektivisering och elinfrastruktur.

Utvidgning av EU ETS till fler sektorer m.m.

Utskottet har tidigare behandlat frågan om utvidgning av systemet med utsläppsrätter till fler sektorer och till alla växthusgaser. I betänkande 2015/16:MJU20 anförde utskottet bl.a. följande.

I fråga om en utvidgning av EU ETS till andra växthusgaser kan andra initiativ att reglera växthusgaser nämnas, såsom Montrealprotokollet. Montrealprotokollet är ett globalt protokoll vars syfte är att vidta åtgärder för att skydda ozonskiktet. Av skrivelse 2015/16:115 framgår att eftersom många ozonnedbrytande ämnen också är kraftfulla växthusgaser bidrar utfasning av dessa ämnen inte bara till att skydda ozonskiktet utan även klimatet. I skrivelsen anförts vidare att Montrealprotokollets stora framgång att fasa ut ozonnedbrytande ämnen medför ett nytt hot mot klimatet. Ett av de vanligaste alternativen till ozonnedbrytande ämnen är nämligen HFC (fluorkolväten). Denna gas är inte ozonnedbrytande men har en påverkan på klimatet. Enligt skrivelsen ökar utsläppen av HFC nu kraftigt med ca 8 procent per år och kommer till 2050 att bidra till stora delar av de totala utsläppen av växthusgaser om inga åtgärder vidtas. Av skrivelsen framgår att EU i slutet av april 2015 enades om ett detaljerat förslag till de globala förhandlingarna om att begränsa växthusgasen HFC. Det anförts vidare att Sverige under flera års tid har verkat för att EU ska lägga fram ett förslag om att reglera gasen i protokollet. Vidare nämns att förslaget har föregåtts av ett beslut under 2014 om en ny förordning om

fluorerade växthusgaser. Förordningen innebär bl.a. att mängden fluorkolväten (HFC) som sätts på EU:s marknad ska minska med 79 procent till 2030. I skrivelsen framhålls att i och med beslutet om EU:s egen förordning kan EU med stark trovärdighet även driva frågan globalt. Montrealprotokollets 27:e partsmöte ägde rum i Dubai, Förenade Arabemiraten, i november 2015. Enligt skrivelsen beslutades om en plan vid mötet för att hantera växthusgasen HFC. Under 2016 kommer det bl.a. att hållas ett extraordinärt partsmöte för att fortsatt förhandla frågan om att lägga till gasen till protokollet. [...]

Utskottet anser att både Sverige och EU bör fortsätta att driva på för långtgående resultat av förhandlingarna inom såväl Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) som Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) om utsläpp av växthusgaser samt inom förhandlingarna enligt Montrealprotokollet. Utskottet konstaterar att globala lösningar är bäst för att få ned utsläpp, men vill även poängtera att om man inte lyckas få fram effektiva lösningar inom de internationella organisationerna återstår möjligheten att inkludera såväl fler transporter som flera växthusgaser i EU ETS.

Enligt en uppgift från Regeringskansliet har en överenskommelse inom ramen för Montrealprotokollet träffats den 15 oktober 2016. Världens länder enades då om att starta utfasningen av växthusgasen fluorerade kolväten (HFC) under ett möte i Kigali, Rwanda (The Kigali Amendment to the Montreal Protocol).

Den 3 februari 2017 presenterade kommissionen ett förslag till förordning om hur luftfartsverksamhet även i fortsättningen ska omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) samt hur genomförandet av ett globalt marknadsbaserat styrmedel ska förberedas (Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av direktiv 2003/87/EG för att förlänga nuvarande begränsade räckvidd för luftfartsverksamhet och förbereda för genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021 (KOM(2017) 54 slutlig). Ett sådant globalt styrmedel har beslutats av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och ska börja tillämpas fr.o.m. 2021. Kommissionen föreslår att flygningar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) ska ingå i EU ETS och flygningar utanför EES ska vara undantagna från EU ETS. Detta ska gälla på obestämd tid. Förordningen ska gälla retroaktivt fr.o.m. den 1 januari 2017. Tilldelning av varje års utsläppsrätter ska ske senast den 28 februari samma år. Flygoperatörerna ska sedan överlämna utsläppsrätter motsvarande sina utsläpp för det aktuella utsläppsåret senast den 30 april året efter. Förslaget innebär att systemet ska kunna ändras när det finns tillräcklig klarhet om hur ICAO:s regelverk för att genomföra det globala styrmedlet kommer att se ut. Genom översynsklausulen åläggs kommissionen att rapportera till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av det globala styrmedlet under ICAO. Kommissionen ska också överväga hur relevanta instrument som har antagits inom ICAO ska genomföras i EU ETS. Kommissionen ska med anledning av detta kunna lägga fram lagstiftningsförslag. Det öppnar för ett gemensamt genomförande inom EU av det globala styrmedlet. Regeringen välkomnar kommissionens förslag om att utsläpp från flyg inom EES även i fortsättningen ska ingå i EU ETS och att övrigt flyg undantas.

Enligt regeringens faktapromemoria 2016/17:FPM76 har Sverige följande preliminära ståndpunkt. Regeringen välkomnar kommissionens förslag om att utsläpp från flyg inom EES även i fortsättningen ska ingå i EU ETS. Regeringen står bakom överenskommelsen som nåddes i ICAO i oktober 2016 och anser att flyg utanför EES behöver regleras på internationell nivå. Regeringen stöder därför att flyg utanför EES även fortsättningsvis ska undantas från EU ETS för att lägga ytterligare tyngd på den fortsatta utvecklingen och genomförandet av ett globalt styrmedel som blir verkningfullt. Regeringen prioriterar att minska det totala utsläppsutrymmet för alla sektorer inom EU ETS. Regeringen verkar för en så hög auktioneringsandel som möjligt i EU ETS, vilket även omfattar flyget, med hänsyn tagen till branschens konkurrenssituation. Regeringen anser att det är viktigt att även flyget omfattas av den linjära reduktionsfaktorn, om flygets utsläpp ingår i EU ETS efter 2021. Regeringen stöder att kommissionen ska rapportera om genomförandet av det globala styrmedlet under ICAO. Regeringen anser att det återstår arbete för att säkra att det globala styrmedlet genomförs med en hög ambitionsnivå som också höjs efter hand. Regeringen analyserar förslaget om att ge kommissionen befogenhet att anta delegerade akter med bestämmelser om övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp. Regeringen stöder förslaget att undanta alla små flygoperatörer då det skulle innebära en oproportionerligt stor administrativ börda för dessa att ingå i EU ETS. Regeringen anser att det på sikt behöver utformas ett administrativt enklare sätt att ge även dessa operatörer tydliga prissignaler som stimulerar deras deltagande i arbetet med att minska klimatutsläppen. Regeringen betonar vikten av att den nya lagstiftningen träder i kraft så snart som möjligt för att få en rättslig grund att utfärda utsläppsrätter bara för flyg inom EES.

När det gäller FN:s sjöfartsorganisation IMO framgår av proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor att det på senare år har fattats en lång rad positiva beslut i EU och i IMO som syftar till att förbättra sjöfartens miljö- och klimatprestanda. IMO har bl.a. beslutat att införa ett globalt obligatoriskt datainsamlingssystem för rapportering av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp från fartyg. Regeringen ser enligt propositionen positivt på detta och kommer fortsätta att vara aktiv i arbetet för en hållbar sjöfart.

Av Miljömålsberedningens delbetänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) framgår att beredningen gör bedömningen att flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen, och enligt prognoser förväntas utsläppen öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Beredningen har därför enats om att ytterligare åtgärder behövs inom de områden som i dag inte fullt ut hanteras. Beredningens bedömning är att även sjöfarten och flyget ska bära kostnaderna för sina utsläpp och sin klimatpåverkan. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och internationell sjöfart skyndsamt omfattas av internationella överenskommelser. Sverige ska vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för internationella lösningar. I väntan på, och som komplement till, globala överenskommelser bör EU kunna vidta fler åtgärder för att minska utsläppen från flyg och sjöfart. Enligt

beredningen kommer Sverige på sikt, liksom världens övriga länder, att behöva ta sitt ansvar för utsläppen från internationellt flyg och internationell sjöfart.

När det gäller frågan om avdragsrätt för företag för klimatkompensation genom annullering av utsläppsrätter, anges i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 20) att regeringen vill ge företag ökade incitament att köpa in och annullera utsläppsrätter och har remitterat ett förslag om en avdragsrätt för företag för klimatkompensation genom annullering av utsläppsrätter (Fi2016/01209/S1 och Fi2016/02179/S1). Regeringen väljer dock att inte gå vidare med det remitterade förslaget utan avser i stället att se över alternativa förslag på skatteavdrag för företag och privatpersoner som minskar utsläppsutrymmet.

Utskottets ställningstagande

På miljørådet i februari 2017 kom EU:s medlemsstater överens om utformningen av EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) 2021–2030 genom en s.k. allmän inriktning. Överenskommelsen innehåller viktiga åtgärder för att stärka prissignalen inom EU ETS och anpassa handelssystemet till Parisavtalet. Sveriges linje för att höja priset på utsläpp vann gehör. Som beskrivs ovan innebär den allmänna inriktningen, förutom åtgärder för att stärka prissignalen, att andelen utsläppsrätter som auktioneras ut kommer att uppgå till 57 procent och kan minskas med upp till 2 procent om den fria tilldelningen inte är tillräcklig. I ett första steg kommer nästan 1 miljard utsläppsrätter att tas bort från marknaden mellan 2019 och 2023. Den allmänna inriktningen innebär även att fonder föreslås inrättas för att stödja innovation och modernisering av energisystemen i medlemsstater med låga inkomster. Dessa investeringar ska främst riktas mot förnybar energi, energieffektivisering och el-infrastruktur. Rådets allmänna inriktning ligger till grund för förhandlingarna med Europaparlamentet.

Som nämns ovan presenterade kommissionen i februari 2017 ett förslag till förordning om hur luftfartsverksamhet i fortsättningen ska omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) samt hur genomförandet av ett globalt marknadsbaserat styrmedel ska förberedas. Utskottet anser i likhet med regeringen att flyg utanför EES bör regleras på internationell nivå och ser därför positivt på arbetet med utvecklingen och genomförandet av ett verkningsfullt globalt styrmedel.

Utskottet anser vidare att både Sverige och EU bör fortsätta att driva på för långtgående resultat av förhandlingarna inom FN:s sjöfartsorganisation (IMO) om utsläpp av växthusgaser.

Utskottet noterar att en överenskommelse inom ramen för Montrealprotokollet träffades under 2016. Världens länder enades då om att starta utfasningen av växthusgasen fluorerade kolväten (HFC).

När det gäller avdragsrätt för företag för klimatkompensation genom annullering av utsläppsrätter avser regeringen att se över andra förslag om skatteavdrag för företag och privatpersoner som minskar sitt utsläppsutrymme.

Mot bakgrund av det arbete som pågår och de överenskommelser som träffats anser utskottet att motionerna 2016/17:821 (C) yrkandena 10–13, 2016/17:1070 (L) yrkande 1, 2016/17:1141 (S) i denna del, 2016/17:2767 (M) yrkande 5 i denna del, 2016/17:3167 (M) yrkande 10 i denna del och 2016/17:3393 (KD) yrkande 20 i denna del bör lämnas utan vidare åtgärd.

Klimatarbetet i Sverige m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att klimatpolitik ska vara långsiktigt effektiv och bedrivs så att minskade utsläpp av växthusgaser förenas med tillväxt och tillkännager detta för regeringen.

Riksdagen avslår motionsyrkanden om industrins konkurrenskraft, nollvision för basindustrin och skogens roll för klimatomställningen.

Jämför reservationerna 17 (S, MP, V), 18 (SD), 19 (M) och 20 (M).

Motionerna

Nationellt klimatarbete

I kommittémotion 2016/17:2670 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD) yrkande 1 (delvis) anfördes att klimatpolitik ska vara långsiktig och effektiv. Det konstateras att de av regeringen genomförda skattehöjningarna bl.a. inom transportsektorn i budgetpropositionen för 2016 uppskattas ge en utsläppsminskning i storleksordningen 0,5 miljoner ton på lång sikt. För andra åtgärder inom klimatområdet som regeringen hänvisar till, bl.a. det s.k. Klimatklivet, redovisas inte några beräknade utsläppsminskningar utan enbart kostnader. I budgetpropositionen för 2017 väljer regeringen att både förlänga Klimatklivet och höja anslaget utan att programmet ännu har utvärderats. Samtidigt har takten på utsläppsminskningarna av växthusgaser som Alliansen uppnådde avstannat under nuvarande regering. År 2015 minskade utsläppen med endast ca 1 procent jämfört med ca 3 procent under förra regeringens tid. Sammantaget blir det därför omöjligt att bedöma vad regeringens ambition innebär, hur den ska nås och konsekvenserna av detta.

Enligt kommittémotion 2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjørtler m.fl. (M) yrkande 1 bör regeringen fortsätta det arbete den förra regeringen påbörjade där minskade utsläpp av växthusgaser förenas med tillväxt. Enligt motionärerna visade alliansregeringens åtta år vid makten att en bra miljö- och

klimatpolitik och minskade utsläpp av växthusgaser går hand i hand med ökad tillväxt. Utsläppen av växthusgaser i Sverige minskade med 19 procent mellan 2006 och 2014. Under motsvarande period ökade dessutom andelen förnybar energi med över 8 procentenheter, och Sverige är med över 50 procent förnybar energi det land i EU som har högst andel. Under 2014 då Alliansens politik fortfarande var gällande minskade utsläppen av växthusgaser med 3 procent. Sveriges miljöpolitik är nu tyvärr på väg åt fel håll. Under nuvarande regerings första år (2015) minskade utsläppen med endast 1 procent, och enligt Naturvårdsverkets analys stod trafiksektorns utsläpp helt stilla och minskade inte alls.

Industrins konkurrenskraft m.m.

Enligt kommittémotion 2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 2 bör regeringen göra en analys av effekterna av en föregångspolitik på klimatområdet. En sådan analys bör genomföras skyndsamt så att inte värdefull svensk industri försvinner utomlands till stor skada för samhället men med ringa nytta för miljömålen. Regeringen bör låta utreda riskerna för s.k. koldioxidläckage till följd av ogynnsamma konkurrensförhållanden för svensk industri (yrkande 3). Svensk klimatpolitik har enligt motionärerna länge byggt på att Sverige ska gå före andra länder på området och besluta om betydligt större utsläppsminskningar. Tanken bakom detta är att Sverige på detta sätt ska kunna påverka andra länder i samma riktning. Det finns ingen forskning på området som stöder att denna föregångspolitik på något sätt bidrar till minskade utsläpp. Enligt teorin om koldioxidläckage kan det till och med vara så att denna politik genom s.k. koldioxidläckage bidrar till att öka utsläppen i andra länder. Motionärerna föreslår vidare att ökat fokus bör ligga på insatser för att åstadkomma teknisk utveckling snarare än på att genom ökade skatter minska utsläppen i Sverige (yrkande 4). Det är av största vikt att konkurrenskraften för såväl den svenska som den europeiska industrin inte försämras i den utsträckningen att koldioxidgenererande produktion flyttas till länder med en mindre ambitiös klimatpolitik eller där andra miljöhänsyn, arbetsrätt och mänskliga rättigheter är åsidosatta.

Nollvision för basindustrin

Regeringen bör enligt kommittémotion 2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjørtler m.fl. (M) yrkande 8 påbörja arbetet med en nationell nollvisionsstrategi för basindustrin i dialog med branschen. Enligt motionärerna behöver många delar av klimatpolitiken ses över för att de ambitiösa utsläppsmålen som föreslagits av Miljömålsberedningen ska kunna nås. En av dessa delar är hur basindustrin ska fortsätta att bidra till utsläppsminskningarna. En nollvisionsstrategi för basindustrin bestående av två ben är en bra väg framåt. Det ena benet är utsläppsfri processteknik och det andra benet är s.k. CCS-teknik (koldioxidavskiljning och koldioxidlagring).

Skogens roll för klimatomställningen

I kommittémotion 2016/17:3172 av Jonas Jacobsson Gjørtler m.fl. (M) yrkande 4 uppmärksammas skogens viktiga roll för klimatomställningen. Skogen har en central roll i den gröna omställningen och är enligt motionärerna en av nycklarna för att bryta vårt fossilberoende. Det är viktigt att det nationella skogsprogram som nu tar form på allvar bejakar möjligheterna att minska klimatpåverkan genom insatser som ökar produktionen och ökar uttaget av biomassa. Att skapa förutsättningar för ökad tillväxt och ökad produktion i de svenska skogarna ökar också potentialen för substitution av fossila produkter.

Kompletterande uppgifter

Nationellt klimatarbete

Naturvårdsverket publicerade den 5 maj 2017 preliminära siffror för klimatpåverkande utsläpp i Sverige 2016. I Sverige släpptes 53,6 miljoner ton växthusgaser ut förra året. Industrins utsläpp ökade med 4 procent. Utsläppen från de flesta branscher inom Sveriges tillverkningsindustri ökar på grund av den starkare konjunkturen. Utsläppen från anläggningar inom EU:s handelssystem för utsläppsrätter visar på ökade utsläpp 2016. Anläggningarnas utsläpp var knappt 20 miljoner ton växthusgaser, en ökning med 0,5 miljoner ton jämfört med året innan. Transporternas utsläpp minskade med 4 procent, och är den sektor som ger de största utsläppen utanför handelssystemet. Minskningen beror enligt Naturvårdsverket på ökad biobränsleanvändning, effektivare fordon och ökad andel miljöbilar. Samtidigt fortsätter trafiken på vägarna att öka. Naturvårdsverkets preliminära utsläppssiffror för 2016 omfattar utsläpp inom Sveriges gränser, och har tagits fram av Statistiska centralbyrån (SCB).

Industrins konkurrenskraft m.m.

I budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 20) anför regeringen bl.a. att det är centralt att andra länder också skärper sina åtgärder för att Sveriges ambitiösa klimatinsatser ska få avsedd effekt och våra utsläpp inte ska flytta utomlands. Alla länder och olika aktörer måste ta sitt ansvar för att säkra möjligheten till en god framtid för människan på jorden. Parisavtalet är historiskt – för första gången har vi ett klimatavtal som alla världens länder bidrar till. Det förbättrar möjligheten att nå klimatmålen. Avtalet innebär en skärpning av det globala temperaturmålet. Därför måste enligt regeringen alla länder inklusive Sverige och EU överväga hur de kan stärka sitt klimatarbete ytterligare. Avtalet innebär en tydlig signal till alla aktörer att arbetet med att begränsa utsläppen och bygga motståndskraft mot klimatförändringar bara har börjat.

Regeringen arbetar med fem strategiska samverkansprogram som ska bidra till att möta flera av de samhällsutmaningar Sverige står inför. Det handlar om

nya sätt att resa, bo, göra affärer, leva, kommunicera och tillvarata och bevara jordens resurser och ekosystem. Genom samverkan mellan offentliga aktörer, näringslivet och akademien skapas nya, innovativa lösningar som stärker konkurrenskraften, bidrar till en hållbar utveckling och skapar fler jobb. Ett av programmen riktar in sig på uppkopplad industri och nya material. Uppkopplad industri och nya material knyter nära an till regeringens nyindustrialiseringsstrategi Smart industri. Nyindustrialiseringsstrategin ska bidra till att Sverige ska vara världsledande inom modern och hållbar industriell produktion – en produktion som är smart, flexibel, resurseffektiv och samtidigt erbjuder en attraktiv arbetsplats. I juni 2016 presenterade regeringen 45 åtgärder för att stärka förutsättningarna för industrin att klara av den ökande internationella konkurrensen och det omvandlingstryck som industrin står inför, framför allt drivet av digitaliseringen och kravet på en omställning till hållbar produktion. Av nyindustrialiseringsstrategin framgår bl.a. att mer fokus ska läggas på arbetet för minskade utsläpp av växthusgaser. Stora utmaningar kvarstår i industrin. Fortsatta insatser krävs för att kontinuerligt minska utsläppen och ta nödvändiga tekniksprång. EU är det ekonomiska område som har hårdast krav på utsläppsminskningar för sin industri, som ofta är utsatt för internationell konkurrens. För att svensk industri ska kunna fortsätta driva teknikutvecklingen mot minskade utsläpp och inte konkurreras ut av mer utsläppsintensiva konkurrenter krävs ett fokuserat och samlat arbete av statens resurser på området. Handlingsplanen genomförs nu av regeringen och kommer att uppdateras med fler versioner.

Nollvision för basindustrin

Enligt proposition 2016/17:146 Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige uppgick industrins utsläpp 2015 till 16,6 miljoner ton koldioxidkvivalenter. Sedan 1990 har industrins växthusgasutsläpp minskat med 21 procent. Över 80 procent av utsläppen från industrin ingår i EU ETS. Under perioden 1990–2008 låg industrins samlade växthusgasutsläpp på en relativt jämn nivå. Den lågkonjunktur som drabbade Sverige och omvärlden hösten 2008 resulterade i väsentligt lägre utsläpp från industrin, framför allt på grund av minskad produktion av järn och stål. Lågkonjunktorens effekt på industrins produktion och utsläpp var som starkast år 2009, men industrins samlade utsläpp har därefter legat kvar på en lägre nivå än före den ekonomiska krisen. Industrins växthusgasutsläpp kan grovt indelas i huvudkategorierna förbränningsutsläpp och processutsläpp, varav den förstnämnda kategorin är något större än den andra. Industrins förbränningsutsläpp har haft en minskande trend sedan 1990-talets mitt som bl.a. förklaras av att användning av fossila bränslen övergetts till förmån för biobränslen och el. Tillverkning av massa och papper, som svarar för ungefär hälften av industrins energianvändning, har mer än halverat sina förbränningsutsläpp sedan 1990, till stor del genom övergång från fossila bränslen till biobränslen. Processutsläpp uppstår när vissa råvaror används inom industrin för att framställa produkter, t.ex. stål och cement, och där

råvarorna används i en process som alstrar växthusgaser. Processutsläpp är därför kopplade till produktionsvolymen som i sin tur påverkas av konjunktursvängningar och världsmarknadspriser. Processutsläppens utveckling skiljer sig markant mellan olika branscher. Exempelvis har kemiindustrins processutsläpp reducerats stegvis sedan 1990, bl.a. genom introduktion av ny teknik, medan mineralindustrins utsläpp stigit till följd av ökade produktionsvolymen.

Statens energimyndighet fick 2016 ett uppdrag om processindustrins utsläpp (dnr N2016/06369/IFK), vilket innebär att myndigheten senast 2019 ska redovisa vilka insatser inom forskning, innovation och demonstration som bedöms nödvändiga för att bidra till att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären samtidigt som konkurrenskraften för svensk processindustri stärks. Uppdraget genomförs inom ramen för ett av samverkansprogrammen – Uppkopplad industri och nya material – och knyter nära an till nyindustrialiseringsstrategin Smart industri.

Enligt regeringen (prop. 2016/17:1 utg.omr. 20) är forskning, innovation, avancerade systemlösningar och teknikutveckling viktigt för att komma till rätta med processindustrins processutsläpp av klimatgaser. Därmed kan svensk basindustri fortsätta att vara världsledande när det gäller miljöprestanda samtidigt som den långsiktiga konkurrenskraften stärks. Genom regeringens satsningar på Smart industri och samverkansprogram för innovation ska samarbetet mellan stat och näringsliv stärkas. Forskningsbehoven på klimatområdet är stora, och regeringen gör därför en satsning på klimatforskning. Regeringen ser positivt på initiativ från näringslivet som t.ex. arbetet med en fossilfri stålindustri som initierats av LKAB, SSAB och Vattenfall. I budgetpropositionen för 2017 föreslår regeringen att Formas anslag ökas med 25 miljoner kronor 2017 och beräknar att anslaget ökas med 170 miljoner kronor 2018, 272,5 miljoner kronor 2019 och 285 miljoner kronor per år fr.o.m. 2020. Av dessa medel satsas för klimatforskning 25 miljoner kronor 2017, 75 miljoner kronor 2018 och 130 miljoner kronor per år fr.o.m. 2019.

I den forskningspolitiska propositionen Kunskap i samverkan – för samhällets utmaningar och stärkt konkurrenskraft (prop. 2016/17:50) anför regeringen att klimatrelaterad forskning utgör en viktig grund för att nå de klimatpolitiska målen. För att Sverige ska kunna bli ett fossilfritt välfärdssamhälle och vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets ambitiösa målsättningar måste kunskapen ökas och lösningar utvecklas som leder till att vi möter klimatutmaningen. För att minska människans påverkan på klimatet krävs omfattande omställningar i Sverige, inom EU och globalt. Omställningar och anpassningar till ett förändrat klimat krävs bl.a. vad gäller energisystem, industri, jord-, skogs- och vattenbruk, markanvändning, transport och samhällsbyggnad samt övrig produktion och konsumtion. För att möta klimatutmaningen behövs därför forskning inom flera olika ämnesområden liksom tvärvetenskaplig och tvärsektoriell forskning och innovation. Inom ramen för det nationella

forskningsprogrammet ska det även finnas möjlighet till aktiviteter och satsningar som syftar till att kommunicera och nyttiggöra forskningsresultat, t.ex. genom att forskare bidrar till olika forskningsbaserade klimatrappporter. Regeringen föreslår därför i propositionen att ett nationellt forskningsprogram om klimat inrättas av Formas i samverkan med andra relevanta forskningsfinansiärer och aktörer.

Skogens roll för klimatomställningen

Regeringen framhåller i budgetpropositionen för 2017 (prop 2016/17:1 utg.omr. 23) att inriktningen för skogspolitiken ligger fast. Den svenska skogspolitiken utgångspunkt bygger på de jämställda målen om produktion och miljö. En grundläggande del av skogspolitiken är skogsbrukets sektorsansvar och skogsägarnas frihet under ansvar. Likaväl som att skydd och miljöhänsyn ska öka är en ökad produktion av skoglig råvara viktigt i en omställning till ett biobaserat samhälle och för att fasa ut fossil energi. Arbetet inom det nationella skogsprogrammet ska bidra till jobb och hållbar tillväxt i hela landet samt till utvecklingen av en växande bioekonomi. Regeringen utformar det nationella skogsprogrammet med utgångspunkt i skogspolitiken jämställda mål samt med viktiga utgångspunkter i underlag från bl.a. arbetsgrupper. För att tillvarata skogens betydelse för ett hållbart samhälle och för en cirkulär och biobaserad samhällsekonomi behövs åtgärder för ökad produktion och tillväxt inom ramen för ett hållbart och variationsrikt skogsbruk. Under 2017 avser regeringen att återkomma till riksdagen om det nationella skogsprogrammet samt därefter utarbeta en handlingsplan för genomförande. Synergier mellan det nationella skogsprogrammet och regeringens andra strategiska arbeten ska utvecklas, särskilt samverkansprogrammet om cirkulär och biobaserad ekonomi.

Regeringen anför även att den verkar såväl i de internationella klimatförhandlingarna som inom EU för att åstadkomma regler som främjar skogens långsiktiga roll i klimatarbetet, bl.a. om att skogsråvara används för träprodukter och biobränslen samtidigt som upptag av koldioxid i växande skog kan utgöra ett komplement.

Miljömålsberedningen (delbetänkandet En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige, SOU 2016:47) har gjort bl.a. följande bedömningar. Biobaserade bränslen och biobaserade material som ersätter material som producerats med fossila råvaror har ett mycket stort värde för samhället i en klimatomställning. Den s.k. målbanan till 2045 samt etappmålet för 2030 bedöms kräva att substitutionen av fossila bränslen med produkter baserade på biomassa ökar. Utvecklingen mot en mer biobaserad ekonomi måste ske på ett sätt som inte äventyrar övriga miljökvalitetsmål. Biobaserade produkter bör så långt möjligt användas där de gör störst klimatnytta.

Utskottets ställningstagande

Nationellt klimatarbete

I budgetpropositionen för 2017 har regeringen valt att både förlänga det s.k. Klimatklivet och höja anslaget utan att programmet ännu har utvärderats. Samtidigt har takten på utsläppsminskningarna av växthusgaser avstannat. Den förra regeringen arbetade med att minskade utsläpp av växthusgaser skulle förenas med tillväxt, men nu är Sveriges miljöpolitik tyvärr på väg åt fel håll. Det är svårt att bedöma vad regeringens ambition innebär, hur den ska nås och konsekvenserna av denna.

Sammanfattningsvis anser utskottet således att klimatpolitik ska vara långsiktigt effektiv och bedrivs så att minskade utsläpp av växthusgaser förenas med tillväxt. Utskottet föreslår att riksdagen tillkännager detta för regeringen. Därmed tillstyrker utskottet motionerna 2016/17:2670 (C, M, L, KD) yrkande 1 i denna del och 2016/17:3167 (M) yrkande 1.

Industrins konkurrenskraft m.m.

I fråga om Sveriges ambitiösa klimatpolitik har utskottet tidigare uttalat att Sverige ska vara en global föregångare i klimatomställningen (bet. 2015/16:MJU20). Utskottet har också anfört att det stöder regeringens uppfattning om att Sverige ska vara ledande i omställningen till ett samhälle med mycket låga utsläpp av växthusgaser och att Sverige ska minska utsläppen av växthusgaser i den takt som behövs för en globalt hållbar utveckling (bet. 2014/15:MJU13). Utskottet vidhåller denna bedömning.

Utskottet vill även nämna det arbete som redovisas ovan om regeringens strategiska samverkansprogram och nyindustrialiseringsstrategin Smart industri, som avser att stärka förutsättningarna för industrin att klara av den ökande internationella konkurrensen och det omvandlingstryck som industrin står inför.

Slutligen vill utskottet ansluta till det regeringen anför i budgetpropositionen om att det är centralt att andra länder också skärper sina åtgärder för att Sveriges ambitiösa klimatinsatser ska få avsedd effekt och våra utsläpp inte ska flytta utomlands. Alla länder och olika aktörer måste ta sitt ansvar, och Parisavtalet förbättrar förutsättningarna för detta.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2016/17:3301 (SD) yrkande 2–4.

Nollvision för basindustrin

Utskottet vill inledningsvis betona vikten av att begränsa basindustrins utsläpp av klimatgaser. Svensk basindustri bör dock även i framtiden vara världsledande när det gäller miljöprestanda samtidigt som den långsiktiga konkurrenskraften stärks. Som regeringen anför i budgetpropositionen är därför forskning, innovation, avancerade systemlösningar och teknikutveckling betydelsefullt för att komma till rätta med processindustrins

utsläpp. Genom regeringens satsningar på bl.a. nyindustrialiseringsstrategin Smart industri och samverkansprogrammet för innovation ska samarbetet mellan stat och näringsliv stärkas. Initiativ från näringslivet, som t.ex. arbetet med en fossilfri stålindustri, är också ett viktigt bidrag. Forskningsbehoven på klimatområdet är stora. Utskottet välkomnar därför det nationella forskningsprogram om klimat som inrättas av Formas i samverkan med andra relevanta forskningsfinansierare och aktörer.

Utskottet har ovan under avsnittet Kompletterande åtgärder behandlat frågan om koldioxidlagring (CCS) och hänvisat till det uppdrag som Statens energimyndighet har att senast 2019 redovisa vilka insatser inom forskning, innovation och demonstration som bedöms vara nödvändiga för att bidra till att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären samtidigt som konkurrenskraften för svensk processindustri stärks.

Utskottet föreslår mot denna bakgrund att motion 2016/17:3167 (M) yrkande 8 avslås.

Skogens roll för klimatomställningen

För att tillvarata skogens betydelse för ett hållbart samhälle och för en cirkulär och biobaserad samhällsekonomi behövs åtgärder för ökad produktion och tillväxt inom ramen för ett hållbart och variationsrikt skogsbruk. Som framgår ovan pågår arbetet med ett nationellt skogsprogram. Arbetet inom det nationella skogsprogrammet ska bidra till jobb och hållbar tillväxt i hela landet och till utvecklingen av en växande bioekonomi. Regeringen anför att det nationella skogsprogrammet utformas med utgångspunkt i skogspolitikens jämställda mål och med viktiga utgångspunkter i underlag från bl.a. arbetsgrupper. Synergier mellan det nationella skogsprogrammet och regeringens andra strategiska arbeten ska utvecklas, särskilt samverkansprogrammet om cirkulär och biobaserad ekonomi. Regeringen avser att återkomma till riksdagen när det gäller det nationella skogsprogrammet. I avvaktan på detta arbete anser utskottet att motion 2016/17:3172 (M) yrkande 4 bör lämnas utan vidare åtgärd.

Allmänt om förnybar energi m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om förnybar energi, ökad torvbrytning och utsläppsrätter för torvbrytning.

Jämför reservationerna 21 (C) och 22 (SD).

Motionerna

Förnybar energi

Arbetet för att göra Sverige fritt från fossila bränslen och nettoutsläpp av koldioxidekvivalenter framhålls i partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 3. Tidigare har målsättningen varit ett 100 procent förnybart energisystem inom en generation som ett mål på vägen till 2050-målet. Motionärerna anser nu att detta mål ska tidsättas för att tydliggöra ambitionerna och för att öka sannolikheten att Sverige når tvågradersmålet och kan vara den kraft i den globala omställningen som vi hittills varit. Sverige bör därför bli fritt från fossila bränslen och nettoutsläpp av koldioxidekvivalenter och uppnå 100 procent förnybart energisystem till 2040.

Torvbrytning m.m.

Enligt kommittémotion 2016/17:1772 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 28 bör förutsättningarna för en ökad brytning av torv på påverkad torvmark utredas. Torven är ett inhemskt långsamt förnybart bränsle då den nybildas kontinuerligt. I dag klassas torven i Sverige som förnybar vid kraftproduktion och är berättigad till elcertifikat, medan den vid värmeproduktion omfattas av handel med utsläppsrätter då EU klassar torven som fossil energi. Det vore eftersträvsvärt att reducera import av fossila bränslen genom torveldning. Vidare yrkas i motionen att användningen av torv från redan dikade torvmarker inte ska behöva utsläppsrätter inom EU ETS (yrkande 29). Regeringen ska inom EU verka för att torv från påverkade torvmarker ska behandlas på samma sätt som övriga biobränslen inom EU:s system för handel med utsläppsrätter.

Kompletterande uppgifter

Förnybar energi

Den 10 juni 2016 slöts en ramöverenskommelse om energi mellan fem av riksdagens partier: Socialdemokraterna, Moderaterna, Miljöpartiet, Centerpartiet och Kristdemokraterna. Ramöverenskommelsen har legat till grund för de förslag och bedömningar som senare har lämnats av Energikommisionen i betänkandet Kraftsamling för framtidens energi (SOU 2017:2). Energikommisionen lämnade bl.a. förslag om energipolitiska mål

som bl.a. innebär att målet till 2040 ska vara 100 procent förnybar elproduktion. Det är ett mål, inte ett stoppdatum som förbjuder kärnkraft, och det innebär inte heller en stängning av kärnkraft med politiska beslut. Dessutom ska Sverige enligt förslaget 2030 ha 50 procent effektivare energianvändning jämfört med 2005. Målet uttrycks i termer av tillförd energi i relation till bruttonationalprodukten (BNP). Energikommissionen bedömer att Sverige ska ha ett robust elsystem med en hög leveranssäkerhet, en låg miljöpåverkan och el till konkurrenskraftiga priser. Det skapar långsiktighet och tydlighet för marknadens aktörer och bidrar till nya jobb och investeringar i Sverige. Energipolitiken tar sin utgångspunkt i att Sverige är tätt sammankopplat med sina grannländer i norra Europa och syftar till att hitta gemensamma lösningar på utmaningar på den gemensamma elmarknaden. Det är vidare en utgångspunkt att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter nå negativa utsläpp. Enligt uppgift från Regeringskansliet är Energikommissionens betänkande under beredning. En proposition kommer att lämnas till riksdagen tidigast i slutet av 2017.

Torvbrytning m.m.

Naturvårdsverket har avrapporterat ett uppdrag från regeringen i juni 2016 om att analysera och redovisa den svenska torvutvinningens klimat- och miljöpåverkan, särskilt med avseende på miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan och Myllrande våtmarker, samt att föreslå hur torvutvinningens negativa inverkan på målpuppfyllelsen kan minska (Torvutvinningens och torvanvändningens klimat- och miljöpåverkan, skr. NV-06808-15, 2016-06-29). Naturvårdsverket anser bl.a. att lokaliseringssprövningen av torvtäkter bör innefatta klimataspekter i högre grad än i dag och att alla husbehovstäkter av torv bör vara anmälningspliktiga. Naturvårdsverket konstaterar också att användning av torv påverkar klimatet och i klimathänseende är jämförbart med fossila bränslen som stenkol och olja. Styrmedel som innebär subvention av torv – befrielse från energiskatt och rätt till elcertifikat – bör därför avvecklas. Skrivelsen bereds för närvarande inom Regeringskansliet. När det gäller elcertifikat behandlas dock den delen i propositionen Nytt mål för förnybar el och kontrollstation för elcertifikatssystemet 2017 (prop. 2016/17:179). Några förändringar när det gäller hanteringen av torv i elcertifikatssystemet föreslås inte i propositionen. Enligt Regeringskansliet pågår inte något arbete vad gäller ändring av regler för utsläppsrätter för torvproduktion.

Enligt regeringens proposition En samlad torvprövning (prop. 2015/16:178, bet. 2016/17:NU7, rskr. 2016/17:18) tas koncessionsrätten för energitorv bort. Därigenom får fastighetsägaren möjlighet att avgöra om energitorv ska utvinnas på fastigheten och vem som ska utvinna torven. Vidare ska all täktverksamhet prövas enligt samma lagstiftning och instansordning så att en enhetlig, mer rättssäker och effektiv tillståndsprövning uppnås.

Prövningen av överklagade beslut om energitorvtäkter flyttas från regeringen till mark- och miljödomstolarna. Detta för att göra tillståndsprövningen mer enhetlig, rättssäker och effektiv. Lagändringarna trädde i kraft den 1 januari 2017.

Utskottets ställningstagande

Förnybar energi

Miljömålsberedningen bedömer i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att energisystemets utformning har en central betydelse för möjligheten att genomföra en effektiv klimatpolitik. Utskottet delar denna bedömning. Miljömålsberedningen utgår vidare från att energitillförselanläggningar i Sverige inte ska ge upphov till utsläpp av koldioxid från fossila bränslen 2045. En omställning till nettonollutsläpp av växthusgaser i Sverige senast 2045 medför enligt beredningen utmaningar och möjligheter för energisystemet. Frågor om mål, åtgärder och styrmedel för energisystemet har dock inte behandlats av Miljömålsberedningen eftersom detta har varit Energikommissionens ansvarsområde.

Utskottet kan konstatera att Energikommissionen nu har lämnat ett förslag om bl.a. ett mål om 100 procent förnybar elproduktion till 2040. Som framgår ovan är kommissionens betänkande under beredning i Regeringskansliet. Med hänvisning till det arbete som pågår föreslår utskottet ingen åtgärd med anledning av motion 2016/17:821 (C) yrkande 3.

Torvbrytning m.m.

I Naturvårdsverkets rapport Torvutvinningens och torvanvändningens klimat- och miljöpåverkan bedömer, som framgår ovan, Naturvårdsverket att användning av torv påverkar klimatet och i klimathänseende är jämförbart med fossila bränslen som stenkol och olja. Rapporten är under beredning i Regeringskansliet. I avvaktan på pågående arbete avstyrks motion 2016/17:1772 (SD) yrkande 28.

När det gäller ändring av regler för utsläppsrätter för torvproduktion pågår inte något arbete om detta enligt Regeringskansliet. Utskottet finner inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2016/17:1772 (SD) yrkande 29 och avstyrker motionen.

Förnybar energi i transportsektorn

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om reduktionsplikt, långsiktiga villkor för biodrivmedel, koldioxidskattebefrielse inom EU, styrmedel för biodrivmedel, utsläppskrav på fordon och arbetsmaskiner, miljömärkning av biodrivmedel m.m. och förnybara bränslen inom flygsektorn.

Jämför reservationerna 23 (M), 24 (C), 25 (M, C, L, KD), 26 (C), 27 (M, C, L, KD), 28 (C), 29 (L) och 30 (M).

Motionerna

Reduktionsplikt m.m.

Enligt partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 37 bör förnybara drivmedel främjas med ökad inblandning och kvotpliktsystem. Inblandningen av förnybara bränslen i bensin och diesel bör öka för att befintliga fordon ska kunna minska sin klimatpåverkan. För att nå målet till 2030 vill motionärerna införa en teknikneutral och ambitiös kvotplikt för förnybara drivmedel, som ålägger drivmedelsbolagen att stegvis minska sina utsläpp. Kvotplikten ska baseras på bränslets klimatprestanda och bör årligen öka enligt en trappstegsmodell för att driva på utvecklingen och ge långsiktiga förutsättningar.

I kommittémotion 2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 4 framförs krav på att införa ett system med reduktionsplikt i syfte att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn. Enligt motionärerna bör regeringen snarast ta fram ett sådant förslag som grundas på drivmedlens klimatprestanda och baseras på hur stora reduktioner av utsläpp av växthusgaser som drivmedlet ger upphov till. Genom successivt ökad inblandning av biodrivmedel minskar de fossila koldioxidutsläppen fram till målnivån för 2030. Under en övergångsperiod behöver det finnas ett system som hanterar de höginblandade biobränslen som finns redan i dag. Reduktionsplikten måste utformas på ett sätt som inte slår mot konkurrenskraften för t.ex. svensk transportnäring. Enligt motionärerna har Sverige goda möjligheter att producera stora mängder biobränslen av hög kvalitet, från både skogen och jordbruket.

I motion 2016/17:2826 av Carin Jämtin m.fl. (S) uppmärksammas behovet av en utfasning av petroleumbaserade produkter. Transporter svarar för huvuddelen av fossilbränsleanvändningen. För att klara omställningen av transportsystemet till 2030 på ett så smidigt och billigt sätt som möjligt krävs att alla aktörer så tidigt som möjligt får tydliga signaler om vart politiken ytterst syftar. Man bör så snart som möjligt besluta att 2040 införa ett förbud mot försäljning av petroleumbaserad bensin och diesel.

I motion 2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S) i denna del framhålls betydelsen av långsiktiga och kraftfulla åtgärder för att minska effekterna på klimatet. Många konsumenter är i dag villiga att göra kloka och miljöriktiga val av transporter. En reduktionsplikt bör införas där drivmedelsbolagen blir skyldiga att successivt öka andelen förnybara drivmedel i sin försäljning.

Långsiktiga villkor för biodrivmedel

Enligt partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 28 behöver många olika förnybara bränslen utvecklas och kommersialiseras och fler transporter elektrifieras för att nå målet till 2030. Detta innebär att starkare incitament behövs för fordonsflottan, men även för flyg- och sjötransporter. Möjligheterna att driva företag och bo utanför storstäderna behöver förstärkas. För det behövs bl.a. en fossil-oberoende fordonsflotta. För att tydliggöra för branschen behövs långsiktiga och stabila villkor för biodrivmedel. På så sätt underlättas investeringar som har ett längre tidsperspektiv.

I kommittémotion 2016/17:2670 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD) yrkande 7 framhålls behovet av goda och långsiktiga spelregler för användandet av förnybara drivmedel med stor klimatnytta. Enligt motionärerna minskar andelen miljöbilar, och fossil-oberoendet ter sig allt mer avlägset. Ett system som premierar klimatsmarta bilar framför fordon med större utsläpp, ett s.k. bonus-malus-system, är ett styrmedel i rätt riktning. Däremot behöver det förslaget i betänkande SOU 2016:33 fortsätta att utvecklas. Förslaget ställer orimliga krav på att konsumenten själv ska klara av att göra avancerade beräkningar. Med detta förslag uppnås inte heller de långsiktiga spelregler som branschen ständigt efterfrågar.

Styrmedel för biodrivmedel m.m.

Enligt kommittémotion 2016/17:2023 av Kristina Yngwe och Eskil Erlandsson (båda C) yrkande 5 bör den svenska modellen med koldioxidskattebefrielse gälla inom hela EU. Att gynna förnybara drivmedel framför fossila går emot EU:s regler om fri konkurrens. Sverige har därför de senaste åren begärt undantag för att kunna befria klimateffektiva biodrivmedel från koldioxidskatt. Motionärerna framhåller att vi fortsättningsvis behöver kunna utveckla marknaden för hållbara och klimatsmarta biodrivmedel om Sverige ska ha en möjlighet att bli fossilfritt.

I kommittémotion 2016/17:2670 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD) yrkande 3 bör regeringen inom EU verka för långsiktiga och teknikneutrala styrmedel som premierar biodrivmedel med hög klimatnytta och ökar omställningstakten från fossilt till förnybart i transportsektorn. Enligt motionärerna är transportsektorn den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen. Enligt yrkande 4 ska alla råvaror som är lämpliga för produktion av biodrivmedel kunna omfattas av nationella styrmedel. I en tid där transportsektorn är den stora klimatutmaningen i såväl Sverige som hela EU finns det fler anledningar än någonsin att premiera

fossilfria alternativ. Därför är det viktigt att styrmedel inte exkluderar särskilda råvaror för produktion av biodrivmedel. Vidare föreslås (yrkande 5) att regeringen inom EU verkar för en revidering av EU:s riktlinjer för stöd till miljöskydd och energi. Dessa riktlinjer beslutades under 2014 och innebär att medlemsländerna från 2020 inte längre får ge livsmedelsbaserade biodrivmedel olika former av driftsstöd, t.ex. i form av undantag från energi- och koldioxidskatter. Enligt motionärerna är detta synd i och med att det inte behöver finnas en konflikt mellan matproduktion och biodrivmedel. I slutet av 2015 fick Sverige det positiva beskedet från EU om fortsatt svensk skattebefrielse på biogas t.o.m. 2020 och skattebefrielse eller skattelättnad på andra hållbara biodrivmedel t.o.m. 2018. I och med detta ges hållbara biodrivmedel viss befrielse från energiskatt och hel befrielse från koldioxidskatt. Vidare yrkas att regeringen ska presentera konkreta förslag på styrmedel för biodrivmedel som på ett kostnads- och klimateffektivt sätt minskar utsläppen från transportsektorn samtidigt som de inte hindrar eller exkluderar import från tredjeland (yrkande 6).

Utsläppskrav på fordon och arbetsmaskiner m.m.

Enligt partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 54 bör de EU-gemensamma koldioxidkraven på personbilar och lätta lastbilar skärpas i kombination med nationella styrmedel. Ett avgörande steg är att skärpa koldioxidkraven på personbilar och lätta lastbilar inom EU, vilket bör ske utan att det ökar utsläppen av luftföroreningar. I kombination med koldioxidskatten kan skärpta koldioxidkrav utgöra viktiga styrmedel och ge tydliga spelregler för marknadens aktörer. Vidare bör Sverige enligt yrkande 55 i motionen driva på för att det inom EU utvecklas koldioxidutsläppskrav för tunga fordon. Flera andra betydelsefulla marknader såsom Kina, USA, Japan och Kanada har redan utvecklat och använder dessa typer av krav. För att europeisk lastbilsindustri ska fortsätta att vara konkurrenskraftig behöver motsvarande krav ställas även på den europeiska marknaden.

Regeringen bör enligt partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 32 verka för gemensamma koldioxidkrav på motorer till arbetsmaskiner inom EU. Likt övriga transportslag är denna fordonspark fossilberoende och i stort behov av omställning för att bidra till klimatmålen i Sverige och internationellt. Genom att utveckla EU-gemensamma koldioxidkrav på arbetsmaskiner kan teknikutvecklingen drivas på för att ta fram energieffektiva och klimatsmarta fordon så att fossila bränslen kan ersättas av förnybara och utsläpp av växthusgaser kan minska. Vidare uppmärksammas behovet av att utveckla definitionen av miljöarbetsmaskiner (yrkande 33). Enligt motionärerna bör likt miljöbilsdefinitionen för personbilar en motsvarande definition utvecklas för arbetsmaskiner. En myndighet bör tilldelas ett samordningsansvar för att bidra till utvecklingen av arbetsmaskiner med bättre miljö- och klimategenskaper (yrkande 34). Motionärerna framhåller vidare att offentlig upphandling kan användas som

verktyg för att driva på utvecklingen av arbetsmaskiner mot bättre alternativ ur miljösynpunkt. När det gäller att ställa miljökrav vid upphandling på t.ex. avgasutsläpp, bränsleförbrukning och drivmedel framhåller motionärerna dock att detta är svårt att göra när alternativ inte finns. Det är därför viktigt att de alternativa bränslena finns först för att inte försvåra för näringen (yrkande 35).

Miljömärkning av drivmedel m.m.

Enligt partimotion 2016/17:1070 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 18 behövs olika former av biodrivmedel för att ta steg mot en fossilfri fordonsflotta. Det måste vara lätt för konsumenten att göra rätt, och motionärerna är positiva till att marknaden driver på för olika former av miljömärkning av biodrivmedel.

I motion 2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S) i denna del framhålls behovet av långsiktiga och kraftfulla åtgärder för att minska effekterna på klimatet. När det gäller drivmedel för personbilar är det synnerligen svårt att göra ett överlagt val, då både bensen och diesel saknar ursprungsmärkning vid inköp. En klimat- och ursprungsmärkning av drivmedel borde tas fram, men om ingen stat tar ledartröjan är risken stor att frågan drar ut på tiden och att flera olika märkningar i olika europeiska länder skapas.

Förnybara bränslen inom flygsektorn

Enligt kommittémotion 2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 6 är den största utsläppskällan i Sverige fordonssektorn. Utsläppsminskningen som under alliansregeringens tid fanns i fordonssektorn har nu avtagit, vilket är mycket allvarligt. Utsläppen från trafiksektorn måste minska och andelen förnybara drivmedel måste öka, bl.a. inom flyget. Regeringen bör därför arbeta aktivt för att underlätta ökad inblandning av förnybara bränslen i flygbränslen.

Enligt motion 2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S) i denna del kan, när det gäller utsläpp från flyget, frivilliga åtgärder omfatta underlättande av klimatkompensation för konsumenter och frivillig finansiering av bioflygbränsle.

Kompletterande uppgifter

Reduktionsplikt m.m.

Regeringen presenterade i mars 2017 ett förslag om det s.k. Bränslebytet med ett reduktionspliktssystem och ändrade skatteregler, som syftar till att minska växthusgasutsläpp från bensen och dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel med bra klimatprestanda (regeringens fakta-PM: Bränslebytet, den 17 mars 2017). Reduktionsplikten innebär en skyldighet för bränsledistributörer att minska utsläppen av växthusgaser från bensen eller dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel. Målet är att på ett

långsiktigt och tydligt sätt skapa förutsättningar för att fasa ut fossila drivmedel och öka andelen biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp i ett livscykelerspektiv. Detta förutsätter en successiv skärpning av kraven över tid.

I det lagförslag som regeringen har remitterat fastställs reduktionsnivåer för åren 2018 till 2020. Reduktionsnivån för bensin föreslås vara 2,6 procent 2018 och öka till 4,2 procent 2020. Reduktionsnivån för diesel föreslås vara 19,3 procent 2018, 20 procent 2019 och 21 procent 2020. I syfte att skapa ökad förutsägbarhet för aktörerna på marknaden föreslås också en indikativ reduktionsnivå för 2030, vilken syftar till att bidra till målet om 70 procent minskade utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, utom luftfart, till 2030. Den indikativa reduktionsnivån för 2030 är 40 procent, vilket betyder att inblandningen av biodrivmedel kommer att vara ungefär 50 procent i bensin och dieselbränsle. Regeringen föreslår att Bränslebytet inkluderar återkommande översyner, och regeringen kommer i den första översynen att föreslå lagstadgade målnivåer för år efter 2020.

En reduktionsplikt har enligt regeringen förutsättningar att utgöra ett långsiktigt styrmedel, inte minst eftersom den till skillnad från dagens skattenedsättning inte utgör statligt stöd och därmed inte är beroende av kommissionens tidsbegränsade godkännanden. En fördel med en reduktionsplikt är också att den främjar biodrivmedel med låga utsläpp av växthusgaser, såsom avancerade biodrivmedel baserade på skoglig råvara. Bränslebytet behöver dock kompletteras med fortsatt skattebefrielse för vissa biodrivmedel som inte omfattas av plikten, för att säkerställa dessa bränslen konkurrenskraft. Detta innebär att höginblandade och rena biodrivmedel såsom E85, ED95, B100, HVO100 och biogas får fortsatt skattebefrielse. Vidare föreslås att energiskatten för E85 (Etanol) och B100 (Fame) sätts ned till 0, så att deras konkurrenskraft förbättras.

Koldioxidskatt tas ut på de bränslen som ingår i kvoten, men skatten uppdateras efter de energivärden och det kolinnehåll som gäller för dagens bränslen. Hänsyn tas också till drivmedlets innehåll av biodrivmedel. För 2018 är förslaget konstruerat för att inte påverka priset vid pump för bensin och dieselbränsle. Som konsument ska man inte behöva bekymra sig för hållbarheten i biodrivmedel; det är viktigt att regelverk ser till att bara hållbara alternativ finns tillgängliga vid pump. Alla biodrivmedel som används i reduktionsplikten måste uppfylla hållbarhetskriterier som Energimyndigheten har tillsyn över. I samband med genomförandet av ett EU-direktiv som ska säkerställa hållbarheten för råvaror som används till biodrivmedel ser regeringen över reglerna om vad som i dag kallas restprodukter, och där vissa biodrivmedel baserade på palmolja har ifrågasatts. Avsikten är att regeringen ska ta fram generella kriterier på förordningsnivå för hur definitionen av restprodukter ska tolkas. När ambitionen höjs med mer biodrivmedel är det enligt regeringen mycket viktigt att säkerställa att den ökningen ska fyllas med hållbara drivmedel. Detta totalt sett kommer att ge

oss en kraftig skjuts i bränslebytet från fossilt till hållbara förnybara bränslen. Förslaget är under beredning i Regeringskansliet.

Långsiktiga villkor för biodrivmedel

Regeringen presenterade under våren 2017 ett förslag om bonus–malus-system (promemoria från Finansdepartementet, Fi2017/01469/S2, lagrådsremiss den 24 maj 2017). Ett bonus–malus-system är ett system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillsfallet med en bonus, medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt. Huvudmotivet för ett bonus–malus-system är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Bonus–malus-systemet kan därmed komplettera de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan. Regeringen föreslår att bonus–malus-systemet ska omfatta personbilar klass I, personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar. Det högsta bonusbeloppet på 45 000 kronor ges till de bilar som släpper ut 0 gram koldioxid. Det lägsta bonusbeloppet på 7 500 kronor ges till bilar som släpper ut högst 60 gram koldioxid. Gasbilar får en bonus på minst 7 500 kronor. För bensin- och dieseldrivna lätta fordon föreslås en förhöjd fordonsskatt (malus) under de tre första åren. Utvecklingen på området går snabbt, och det kommer därför enligt regeringen att vara viktigt med en tidig utvärdering av förslaget.

Regeringen har även presenterat ett förslag om beräkning av bilförmånsvärde (promemoria från Finansdepartementet, Fi2017/01480/S1). I promemorian föreslås vissa justeringar i bestämmelserna om beräkning av bilförmånsvärdet med anledning av att det föreslås införas ett nytt bonus–malus-system. Förslaget innebär att fordonsskatt inte ska ingå i prisbasbeloppsdelen vid den schablonmässiga beräkningen av förmånsvärdet. Fordonsskatten ska i stället tillkomma som en ytterligare post utöver prisbasbeloppsdelen, det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet vid beräkningen av förmånsvärdet. I promemorian föreslås vidare att förmån av betald trängselskatt, väg-, bro- och färjeavgift inte ska ingå i det schablonmässigt beräknade förmånsvärdet. Om det i bilförmånen ingår förmån av sådan skatt eller avgift för förmånsbilen, ska denna förmån beräknas till marknadsvärdet. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2018. Förslaget är under beredning i Regeringskansliet.

Energimyndigheten har haft i uppdrag att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Uppdraget omfattar att ta fram en strategisk plan för omställningen, samordna arbetet för omställning, föra dialog med relevanta aktörer och aktörsgrupper samt verka för synergier med andra nationella satsningar (Statens energimyndighets rapport Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, ER 2017:7). Boverket, Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen och Trafikanalys har varit med och tagit fram rapporten. Den strategiska planen överlämnades till

regeringen den 28 april 2017. Planen innehåller åtgärder som ska bidra till att uppfylla målet om att växthusgasutsläppen från transportsektorn ska minska med minst 70 procent mellan 2010 och 2030 samt målet om klimatneutralitet senast 2045. Av den strategiska planen för omställningen framgår att arbetet berör alla delar av samhället, och att det handlar om att genom styrmedel och en effektiv samhällsplanering främja energieffektiva transportbeteenden. Det ska enligt rapporten vara lättare att välja transportsätt som är mindre energikrävande och att använda energieffektiva fordon och förnybara bränslen. I planen finns förslag på generella principer som bildar ett gemensamt förhållningssätt när det gäller att hantera möjligheter, hinder och utmaningar. Det kan underlätta samverkan mellan privata och offentliga aktörer i transportsystemet, vilket behövs om omställningen ska lyckas. En viktig princip är att det gäller att ta hänsyn till regionala och lokala förutsättningar, vilket speglas i flera förslag i planen. Andra principer som lyfts fram är bl.a. att den offentliga sektorn bör vara förebild i omställningen, och att synergieffekter med andra samhällsmål tas till vara i omställningen till en fossilfri transportsektor. I planen föreslås kontrollstationer och indikatorer för att följa utvecklingen på transportområdet så att insatserna kan justeras utifrån den faktiska utvecklingen. Arbetet med att genomföra planen kommer att ske minst fram till 2019.

Regeringen arbetar med fem strategiska samverkansprogram som grundar sig i Nationella innovationsrådets bedömning om områden där Sverige står inför flera samhälleliga utmaningar – utmaningar som innebär goda förutsättningar för globalt konkurrenskraftiga lösningar. Det handlar om nya sätt att resa, bo, göra affärer, leva, kommunicera och tillvarata och bevara jordens resurser och ekosystem. Den viktigaste uppgiften för samverkansprogrammen är utbyte mellan offentliga aktörer, näringslivet och akademien för att hitta innovativa lösningar på dagens samhällsutmaningar och samtidigt stärka Sveriges globala innovations- och konkurrenskraft. Ett av samverkansprogrammen behandlar nästa generations resor och transporter. Sverige behöver ett mer transporteffektivt samhälle där transporterna används smartare och med mer resurseffektiva fordon, förnybara bränslen och mindre utsläpp. Programmet samlar berörda aktörer i samhället för att gemensamt skapa innovativa lösningar och driva utvecklingen framåt mot ett mer digitaliserat och hållbart transportsystem.

Styrmedel för biodrivmedel m.m.

Miljömålsberedningen anför i sitt delbetänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) att möjligheten att medge skattelättnader för biodrivmedel är beroende av utformningen och tillämpningen av det EU-rättsliga regelverket på området. Nedsättning av eller befrielse från koldioxidskatten och energiskatten på biodrivmedlet i fråga måste vara utformat så att åtgärderna varken strider mot energiskattedirektivet (2003/96/EG) eller förnybartdirektivet (2009/28/EG). I den mån

nedsättningen eller skattebefrielsen är utformad så att åtgärderna definitionsmässigt utgör ett statsstöd enligt funktionsfördraget måste också de EU-rättsliga statsstödsreglerna uppfyllas. För att uppfylla reglerna i energiskattedirektivet och EU:s statsstödsregler har skattnedsättningarna och undantagen från skatt i Sverige tidsbegränsats och prövats av Europeiska kommissionen med återkommande mellanrum. Senast har kommissionen genom beslut den 15 december 2015 förlängt tidigare statsstödsgodkännanden av de nuvarande skattelättnaderna t.o.m. utgången av 2018 för flytande biodrivmedel och t.o.m. utgången av 2020 för biogas som används som motorbränsle. I energiskattedirektivet anges särskilda minimiskatter för bl.a. bensin och diesel, och där stadgas dessutom att bränslen ämnade för samma ändamål ska beskattas lika. Enligt energiskattedirektivet har dock medlemsländerna rätt att helt eller delvis ge skattebefrielse till exempelvis drivmedel baserade på biomassa förutsatt att skattnedsättningen inte leder till att drivmedlet i fråga överkompenseras. Skattnedsättningen får därför enbart omfatta de merkostnader som är förknippade med framställningen av biodrivmedlet jämfört med det drivmedel det ersätter.

EU:s riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd talar om under vilka villkor stöd till biodrivmedel ska kunna ges. Under 2014 beslutades nya riktlinjer för stöd till miljöskydd och energi. Dessa innebär bl.a. att medlemsländerna från 2020 inte längre får ge livsmedelsbaserade biodrivmedel olika former av driftsstöd, t.ex. i form av undantag från energi- och koldioxidskatter. Undantag eller nedsättning från energi- och koldioxidskatt betraktas som en typ av driftsstöd av kommissionen. Enligt riktlinjerna får dessutom endast äldre anläggningar för livsmedelsbaserade drivmedel ges driftsstöd under perioden fram till 2020. Ytterligare driftsstöd, t.ex. skattnedsättning, är inte tillåtet i kombination med t.ex. ett kvotpliktsystem enligt riktlinjerna såvida inte en medlemsstat kan visa att stödet begränsas till biobränslen som är för dyra för att släppas ut på marknaden uteslutande med en leverans- eller inblandningsskyldighet.

Miljömålsberedningen föreslår i sitt delbetänkande att regeringen bör driva ett proaktivt arbete inom EU för att möjliggöra en aktiv skattepolitik som prissätter utsläppen av växthusgaser och stöttar utbyggnad av förnybar energi. Beredningen anför att det krävs incitament i form av tydliga politiska signaler och långsiktiga spelregler för marknaden för att Sverige ska kunna nå de etappmål för utsläppsutvecklingen i den icke-handlande sektorn och det särskilda mål för transportsektorns utsläppsutveckling som beredningen föreslår. Detta gäller inte minst i fråga om utformningen av de ekonomiska styrmedlen på biodrivmedelsområdet. Därför är dagens osäkerhet, som en följd av gällande skatte- och statsstödsregler inom EU, om möjligheterna att bedriva en långsiktigt inriktad politik för hållbara biodrivmedel, olycklig. Intensiva diskussioner har pågått med Europeiska kommissionen under flera års tid i dessa frågor. Den dialogen bör enligt beredningen fortsätta och intensifieras med syfte att i det korta perspektivet hitta en lösning som ger goda förutsättningar för en fortsatt utveckling av marknaden för hållbara

biodrivmedel i Sverige inom ramen för det EU-rättsliga regelverket. I det långa perspektivet är det angeläget att Sverige tillsammans med övriga medlemsstater hittar gemensamma lösningar på EU-nivå som möjliggör för alla medlemsstater att vidta åtgärder som gör det lönsamt att introducera hållbart framställda biodrivmedel med hög klimatnytta.

I budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 20) anför regeringen att den verkar för att EU:s olika rättsakter ska utformas och vid behov moderniseras med utgångspunkt i fördraget och unionens långsiktiga klimatmål. Detta gäller t.ex. de förutsättningar för att bedriva ett kostnadseffektivt arbete med att utveckla miljöskatter och andra ekonomiska styrmedel som sätts av energiskattedirektivet (rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av EU-ramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet) samt av miljö- och energistödsriktlinjerna efter 2020.

Enligt uppgift från Regeringskansliet har en revidering av riktlinjerna för stöd till miljöskydd och energi aviserats av EU-kommissionen.

EU-kommissionen har presenterat ett meddelande om en europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet, KOM(2016) 501. Kommissionen anför att övergången från olja till utsläppssnåla energialternativ måste accelerera, och EU skulle kunna leda utvecklingen när det gäller exempelvis avancerade biodrivmedel. Strategin berör olika incitament till utökad användning av alternativ energi, och möjligheten att inrätta en kvot- eller reduktionsplikt nämns specifikt. Kommissionen anser att livsmedelsbaserade biodrivmedel bör fasas ut gradvis. Avancerade biodrivmedel kommer dock att spela en viktig roll framöver, framför allt för luftfart, tunga lastbilar och bussar. Särskild infrastruktur (bl.a. för el) behövs; här pekar kommissionen på direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen samt möjligheter till finansiering via Europeiska fonden för strategiska investeringar (Efsi). Kommissionen arbetar med att förbättra möjligheterna till transport med elbilar. Regeringen anförde i fakta-PM den 7 september 2016 (2015/16:FPM126) som preliminär svensk ståndpunkt om denna fråga att biodrivmedel kommer att spela en viktig roll i att minska transportsektorns utsläpp och Europas beroende av fossila bränslen. Användningen av biodrivmedel måste öka. Regeringen är positiv till de satsningar som kommissionen vill göra på avancerade biodrivmedel, men anser det olyckligt att kommissionen tar ställning mot användningen av livsmedelsbaserade biodrivmedel. Regeringen anser att livsmedelsbaserade och avancerade biodrivmedel inte bör ställas mot varandra. Fokus för politikens utformning bör i stället ligga på respektive biodrivmedels hållbarhet.

EU-kommissionen har föreslagit en revidering av förnybartdirektivet (EU-kommissionens förslag till direktiv för förnybar energi för perioden 2020–2030, KOM(2016) 767). Medlemsstaterna föreslås införa bestämmelser som säkerställer en kontinuerligt växande andel avancerade biodrivmedel från i direktivet uppräknade råvaror. Samtidigt föreslås ett tak för användandet av livsmedelsbaserade biodrivmedel vid beräkning av måluppfyllelse. Av

Sveriges preliminära ståndpunkt enligt faktapromemoria 2016/17:FPM45 från december 2016 framgår att regeringen anser att det är positivt att förslaget till direktiv främjar avancerade biodrivmedel då gemensamma europeiska regler är en förutsättning för att få till stånd de nödvändiga men omfattande investeringarna i sådan produktion. Satsningar på avancerade biodrivmedel bör dock inte ske på bekostnad av första generationens biodrivmedel som också behövs i omställningen från fossilt till förnybart. Regeringen vill samtidigt understryka att biodrivmedel bör bedömas efter skarpa hållbarhetskriterier inklusive klimatnytta och markanvändning. De medlemsstater som vill fortsätta att främja hållbara biodrivmedel, inklusive första generationens biodrivmedel, bör ha möjlighet att göra detta.

Utsläppskrav på fordon och arbetsmaskiner m.m.

I kommissionens meddelande om en europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet, KOM(2016) 501, anförs att övergången till utsläppssnåla och utsläppsfria fordon kräver ett brett spektrum av åtgärder. Utsläppssnåla och utsläppsfria fordon måste lanseras och utgöra betydande marknadsandelar till 2030. Dagens fordonskontroll behöver också förbättras, bl.a. för att återvinna konsumenters förtroende. Ett nytt harmoniserat och världsomfattande provningsförfarande (WLTP, worldwide harmonised light vehicles test procedure) ska göra provningen mer tillförlitlig. Kommissionen ska också undersöka möjligheterna att mäta faktiska utsläpp och verklig bränsleförbrukning. Utsläppen från konventionella förbränningsmotorer reduceras ytterligare efter 2020. Kommissionen avser att föreslå nya utsläppsnormer för perioden efter 2020 för personbilar och lätta lastbilar. Vidare bör informationen till konsumenterna förbättras genom t.ex. märkning av bilar och regler för offentlig upphandling. Kommissionen anser att medlemsstaters skatteinstrument är mycket effektiva men behöver ses över i linje med strategin, bl.a. i syfte att säkerställa positiva incitament för fordon med låga utsläpp och utsläppssnål energi för transporter. Kommissionen uppmärksammar att väl utformade regelverk för tjänstebilar har potential att driva på användningen av fordon med låga eller inga utsläpp, då det rör sig om stora och snabbt omsatta bilparker. Kommissionen understryker också behovet av åtgärder för tunga lastbilar och bussar och ska analysera olika alternativ för hur normer kan utformas för dessa. Ambitionen är att minska dessa utsläpp långt före 2030.

I den preliminära svenska ståndpunkten i denna fråga (fakta-PM den 7 september 2016, 2015/16:FPM126) välkomnar regeringen den aviserade skärpningen av utsläppsnormerna för lätta fordon för att driva på omställningen till fordon med låga eller inga utsläpp. Det är viktigt att kravnivån på de kommande normerna är på en sådan nivå att de innebär en betydlig minskning av utsläpp och anger en tydlig riktning mot fordon med låga eller inga utsläpp. Regeringen välkomnar särskilt att kommissionen nu har för avsikt att införa utsläppsnormer även för tunga fordon. Sverige har

länge drivit denna fråga, och regeringen anser att det är viktigt att sådana krav införs så snart som möjligt.

Regeringen anför i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg. omr. 20) att fler initiativ behövs på transportområdet. Att kommissionens meddelande med en strategi för att minska utsläppen i transportsektorn nu följs av konkreta styrmedel är av högsta vikt. Det gäller bl.a. utsläppsnormer för lätta fordon som ska skärpas, system för mätning av utsläpp från tunga transporter och efterföljande utsläppskrav samt incitament till utökad användning av biodrivmedel. Regeringen framhåller även att nuvarande utsläppskrav på fordon måste skärpas efter 2020.

Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår ett arbete inom EU med att ta fram nya koldioxidkrav för lätta fordon och en metod för mätning av utsläpp från tunga transporter.

När det gäller koldioxidkrav på motorer till arbetsmaskiner inom EU föreslår Miljömålsberedningen i sitt delbetänkande En klimat- och luftmålsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) att Sverige bör verka för gemensamma koldioxidkrav på motorer till arbetsmaskiner inom EU. Utveckling av väl fungerande mätmetoder för bränsleförbrukning krävs för att fastställa sådana krav. Ett samordningsansvar för att bidra till utvecklingen av arbetsmaskiner med bättre miljö- och klimategenskaper bör tilldelas en myndighet. I ett sådant samordningsansvar kan det ingå att ha en överblick över området samt att samordna insatser för en omställning till mer hållbara arbetsmaskiner, exempelvis när det gäller klimatpåverkan, buller och emissioner. Beredningen anför att marknaden för arbetsmaskiner är internationell. Därför bör Sverige först och främst verka för koldioxidkrav på motorer till arbetsmaskiner inom EU. Inom EU förhandlas en ny förordning om krav för utsläppsgrenser och tygodkännande för förbränningsmotorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, KOM(2014) 581. En brist med förslaget är dock att det saknar krav på minskade utsläpp av koldioxid. Genom EU-gemensamma koldioxidkrav på arbetsmaskiner kan tillverkarna drivas till att utveckla och marknadsintroducera energieffektivare maskiner. Utveckling av väl fungerande mätmetoder för bränsleförbrukning krävs för att fastställa sådana krav. Mätmetoderna bör även kunna användas som underlag för en utvecklad miljömärkning av olika typer av arbetsmaskiner.

När det gäller definition av miljöarbetsmaskiner anför beredningen att ytterligare ett möjligt styrmedel kan vara utveckling av en definition av miljöarbetsmaskiner. För personbilar finns den statliga miljöbilsdefinitionen. För tunga fordon har Göteborg och Stockholms stad tagit fram en särskild miljöbilsdefinition. En liknande definition skulle även kunna utvecklas för arbetsmaskiner och ligga till grund för olika typer av styrmedel. Beredningen anför även att det förutom gemensamma EU-krav på arbetsmaskiner även krävs fler styrmedel för att främja mer klimatanpassade arbetsmaskiner. Beredningen framhåller även betydelsen av miljökrav som kan bidra till minskad klimatpåverkan från arbetsmaskiner vid upphandling av bygg- och

infrastrukturprojekt. Det nämns att kommuner är stora beställare av byggarbeten, och därför kan upphandlingskrav påverka marknaden för arbetsmaskiner. Kommunerna Stockholm, Göteborg och Malmö samt Trafikverket har exempelvis utvecklat gemensamma miljökrav för att entreprenörer ska anta ett mer systematiskt miljöarbete. Även Upphandlingsmyndigheten har förslag på särskilda kontraktsvillkor för arbetsmaskiner. Ett sådant kunskapsstöd till myndigheternas verksamhet är viktigt för att främja upphandling som premierar mer miljöanpassade tjänster. Liknande krav kan användas av fler kommuner och därmed bidra till att främja marknaden för mer klimatanpassade arbetsmaskiner.

Naturvårdsverket har i regleringsbrevet för 2017 fått i uppdrag att kartlägga klimat- och luftutsläppen från arbetsmaskiner och identifiera områden och kategorier med potential för kostnadseffektiva utsläppsminskningar. I uppdraget ingår att föreslå åtgärder för att nå miljö kvalitetsmålen Frisk luft och Begränsad klimatpåverkan, klara kraven i direktivet om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar samt bidra till att uppfylla Sveriges åtaganden i Parisavtalet. Naturvårdsverket ska även belysa hur åtgärdsarbetet och statistikinsamlingen bäst kan organiseras. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Miljö- och energidepartementet) senast den 28 april 2018.

Miljömärkning av drivmedel m.m.

Som nämns ovan framgår av regeringens fakta-PM om Bränslebytet att man som konsument inte ska behöva bekymra sig för hållbarheten i biodrivmedel och att det är viktigt att regelverk ser till att bara hållbara alternativ finns tillgängliga vid pump. Alla biodrivmedel som används i reduktionsplikten måste uppfylla hållbarhetskriterier som Energimyndigheten har tillsyn över.

Regeringen har i regleringsbrevet för 2017 gett Statens energimyndighet i uppdrag att i samråd med Transportstyrelsen och Konsumentverket bl.a. analysera hur ett krav kan utformas om att drivmedelsleverantörer ska erbjuda information i form av en tydlig märkning om sålda drivmedels klimat- och miljöpåverkan vid samtliga tankstationer. Uppdraget slutredovisades i april 2017 (Miljöinformation om drivmedel, Redovisning av uppdrag 4 i Energimyndighetens regleringsbrev 2017). Energimyndigheten föreslår att det införs ett krav på drivmedelsleverantörer att tillhandahålla miljöinformation om samtliga saluförda drivmedel till konsumenterna. Informationen till konsumenterna ska vara lätt att tillgå, och det ska tydligt framgå vilket drivmedel informationen avser. Energimyndigheten föreslår att miljöinformationen ska baseras på de uppgifter som i dag rapporteras enligt drivmedelslagen. De drivmedel som omfattas föreslås vara samma som omfattas av drivmedelslagen, dvs. samtliga drivmedelskvaliteter och alternativa drivmedel inklusive el. Energimyndigheten föreslår att informationen om saluförda drivmedels växthusgasutsläpp samt ingående råvaror och ursprung i första hand ska tillgängliggöras för konsumenterna via leverantörernas webbplatser. Om det även ska införas en märkning vid pump bör huvudsyftet vara att ange

drivmedlens växthusgasutsläpp per energienhet med en tydlig hänvisning till leverantörens webbplats där den fullständiga informationen om råvaror och ursprung finns att tillgå.

Redovisningen är under beredning i Regeringskansliet.

Förnybara bränslen inom flygsektorn

Av Miljömålsberedningens betänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) framgår att beredningen bedömer att åtgärder och styrmedel som kan användas för att minska utsläppen från utrikes flyg är ekonomiska styrmedel för att prissätta flygets klimatpåverkan, en strategi för hållbara bränslen inom flygsektorn och investeringar i mer miljöanpassade alternativ till flygresor. Beredningen anför att det enligt de internationella specifikationerna för flygbränsle är möjligt att blanda in upp till 50 procent biobaserat jetbränsle i det fossilbaserade jetbränslet, detta enligt Transportstyrelsen. En utmaning är att endast ett fåtal biodrivmedel i dagsläget passar för flygets säkerhetskrav och förbränning på hög höjd. Allt trafikflyg använder bränslet JET A1 som till sin karaktär är likt dieselolja, och därför är exempelvis syntetisk diesel lämpligt flygbränsle. Enligt Energimyndigheten har standardiseringsorganet ASTM godkänt tre typer av biobränslen för flyget.

Vidare anför beredningen att det enligt Transportstyrelsen krävs internationellt överenskomna gränsvärden som kan driva på teknisk utveckling och kommersiell introduktion av miljöanpassade motorer och flygplan. ICAO:s miljökommitté antog i februari 2016 en ny koldioxidstandard för alla flygplanstyper över 60 ton som produceras fr.o.m. 2023. Förslaget har föregåtts av en lång process, och ska formellt antas av ICAO:s råd. En något lägre standard har också antagits för flygplan under 60 ton. När det gäller flygbranschens engagemang kan nämnas att Föreningen Svenskt Flyg har tagit fram tio punkter för ett klimatanpassat flyg som visar hur medlemmarna samverkar för att minska flygets miljöpåverkan. Flygplatsföretaget Swedavia har antagit ett mål om noll fossila koldioxidutsläpp 2020, att alla flygresor inom bolaget ska ske med förnybart flygbränsle samt en vision om ett fossilfritt inrikesflyg 2030. När det gäller forskningsprojekt pågår enligt Energimyndigheten forskning om förnybara flygbränslen, främst i EU och USA. Forskningsprojekt pågår bl.a. med stöd från EU, Nordiska ministerrådet, Energimyndigheten och Vinnova. En rad initiativ pågår också internationellt för att främja ökad användning av biodrivmedel i flygsektorn. Kommissionen driver bl.a. projektet European Advanced Biofuels Flightpath i samverkan med myndigheter från medlemsstaterna, flygbolag, flygplanstillverkare och bränsletillverkare. Inom Norden finns ett liknande initiativ, Nordic Initiative on Sustainable Aviation (NISA), där man avser att verka för fler produktionsställen av biojetbränslen i de nordiska länderna. Inom EU:s system för handel med utsläppsrätter räknas utsläpp från användning av biobränsle som uppfyller hållbarhetskriterierna i EU som nollutsläpp.

Energimyndigheten analyserade marknaden för biodrivmedel 2015 med fokus på förnybara flygbränslen. En utmaning för marknaden är att det inte finns en kontinuerlig produktion av förnybara flygbränslen, utan att de produceras på beställning. Flygbränslet HEFA (en bearbetning av HVO, syntetisk diesel baserat på växt- och djurfetter) har använts mest hittills inom flyget, och importeras till nordiska länder från Nordamerika. Enligt Energimyndigheten är en viktig fråga vilka styrmedel som kan krävas för en kommersialisering av förnybart flygbränsle. En annan viktig aspekt är tillgången på hållbara råvaror för att producera bränslena samt den framtida konkurrensen mellan olika sektorer där förnybara bränslen kommer att behövas.

Näringsutskottet har i sitt betänkande 2016/17:NU9 Forskning och innovation på energiområdet för ekologisk hållbarhet, konkurrenskraft och försörjningstrygghet behandlat frågan om förnybara bränslen, och anfört bl.a. följande.

Utskottet avstyrker också yrkandet i samma motion som gäller [...] och förnybara bränslen för flygplan. Här hänvisar utskottet till att det pågår grundläggande forskning om och utveckling av biobaserade bränslen som också kan resultera i produkter som kan användas inom flygsektorn. Tilltagande råvarukonkurrens och relativt sett höga kostnader jämfört med vanlig flygfotogen bidrar emellertid till att flygbranschens efterfrågan hämmas och därmed även drivkrafterna hos producenterna att engagera sig i att framställa biobaserat flygbränsle. Kan forskning och utveckling på området bidra till sänkta kostnader för biobaserade flygbränslen samtidigt som internationella överenskommelser säkerställer att flyget bär sina miljökostnader ökar förutsättningarna för att det på sikt ska kunna växa fram en konkurrenskraftig marknad för dylika bränslen.

I svar på fråga 2016/17:1086, Reduktionsplikt i stället för flygskatt (den 10 april 2017), anför ministern för internationellt utvecklingssamarbete och klimat Isabella Lövin bl.a. följande.

Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer och flyget står idag för stora klimatutsläpp. Regeringen har därför varit tydlig med sin ambition att införa en skatt på flygresor för att minska flygets klimatpåverkan.

Biodrivmedel kan ha en viktig roll att spela för att långsiktigt komma till rätta med flygets klimatpåverkande utsläpp. Regeringen har gett Statens energimyndighet i uppdrag att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet och ta fram en strategisk plan. Detta är en viktig del i regeringens arbete för ett ökat fossiloberoende inom samtliga trafikslag, inklusive flyget.

Regeringens förslag om en reduktionsplikt syftar i huvudsak till att minska växthusgasutsläppen från bensin och dieselbränsle som används i vägtrafiken, och är en central åtgärd för att nå klimatmålen. Förutsättningarna i form av infrastruktur och regelverk för att införa en sådan reduktionsplikt är också mer utvecklade än för till exempel flyget.

Utskottets ställningstagande

Reduktionsplikt m.m.

Regeringen presenterade i mars 2017 ett förslag om ett reduktionspliktssystem. Regeringen anför att biodrivmedel är en av flera viktiga komponenter för att nå målet att transportsektorns utsläpp, utom inrikes flyg, ska minska med 70 procent till 2030. Sverige ligger i framkant när det gäller produktion av biodrivmedel med hög klimatprestanda. Det finns även en stor potential för klimatsmarta investeringar i produktionen. De långsiktiga förutsättningarna för biodrivmedel har dock varit otydliga, varför regeringen tidigare uttalat målsättningen att få ett regelverk på plats som ger långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel. Reduktionsplikten innebär en skyldighet för bränsledistributörer att minska utsläppen av växthusgaser från bensin eller dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel. Målet är att på ett långsiktigt och tydligt sätt skapa förutsättningar för att fasa ut fossila drivmedel och öka andelen biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp i ett livscykelperspektiv. Detta förutsätter en successiv skärpning av kraven över tid.

I likhet med regeringen anser utskottet att en reduktionsplikt har förutsättningar att utgöra ett långsiktigt styrmedel, inte minst eftersom den till skillnad från dagens skattenedsättning inte bedöms utgöra statligt stöd och därmed inte är beroende av kommissionens tidsbegränsade godkännanden. En fördel med en reduktionsplikt är också att den främjar biodrivmedel med låga utsläpp av växthusgaser, såsom avancerade biodrivmedel baserade på skoglig råvara.

I avvaktan på pågående arbete anser utskottet att motionerna 2016/17:821 (C) yrkande 37, 2016/17:1141 (S) i denna del, 2016/17:2826 (S) och 2016/17:3167 (M) yrkande 4 kan lämnas utan vidare åtgärd.

Långsiktiga villkor för biodrivmedel

Regeringen föreslog i en lagrådsremiss den 24 maj 2017 att ett s.k. bonus–malus-system införs där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället med en bonus, medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt. Ett bonus–malus-system kan bidra till att öka andelen fordon med låga koldioxidutsläpp. Systemet kan därför vara ett bra komplement till de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan. Regeringen har även i detta sammanhang presenterat ett förslag om beräkning av bilförmånsvärde som bereds inom Regeringskansliet. Andra pågående arbeten som berör de långsiktiga villkoren för biodrivmedel och som har beskrivits ovan är regeringens samverkansprogram om nästa generations resor och transporter och Energimyndighetens strategiska plan för omställningen av transportsektorn till fossilfrihet samt förslaget om ett reduktionspliktssystem.

Utskottet avstyrker motionerna 2016/17:821 (C) yrkande 28 och 2016/17:2670 (C, M, L, KD) yrkande 7 i avvaktan på det arbete som pågår.

Styrmedel för biodrivmedel m.m.

När det gäller reglerna inom EU för biodrivmedel delar utskottet Miljömålsberedningens bedömning att det i det långa perspektivet är angeläget att Sverige, tillsammans med övriga medlemsstater, hittar gemensamma lösningar på EU-nivå som möjliggör för alla medlemsstater att vidta åtgärder som gör det lönsamt att introducera hållbart framställda biodrivmedel med hög klimatnytta. Utskottet kan notera att EU-kommissionen har presenterat ett meddelande om en europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet, KOM(2016) 501, där kommissionen anför att övergången från olja till utsläppssnåla alternativ måste accelerera, och att EU skulle kunna leda utvecklingen när det gäller exempelvis avancerade biodrivmedel. Dessutom har en revidering av riktlinjerna för stöd till miljöskydd och energi aviserats av EU-kommissionen. Kommissionen har även föreslagit en revidering av förnybartdirektivet, KOM(2016) 767). Medlemsstaterna föreslås införa bestämmelser som säkerställer en kontinuerligt växande andel avancerade biodrivmedel från i direktivet uppräknade råvaror. Dock föreslås ett tak för användandet av livsmedelsbaserade biodrivmedel vid beräkning av måluppfyllelse.

Som anges ovan anför regeringen i budgetpropositionen för 2017 att den verkar för att EU:s olika rättsakter ska utformas och vid behov moderniseras med utgångspunkt i fördraget och unionens långsiktiga klimatmål. Detta gäller t.ex. de förutsättningar för att bedriva ett kostnadseffektivt arbete med att utveckla miljöskatter och andra ekonomiska styrmedel som sätts av energiskattedirektivet (2003/96/EG) och av miljö- och energistödsriktlinjerna efter 2020. Regeringen har även anført att den är positiv till de satsningar som kommissionen vill göra på avancerade biodrivmedel, men anser att det är olyckligt att kommissionen är negativ till användningen av livsmedelsbaserade biodrivmedel. Regeringen anser att livsmedelsbaserade och avancerade biodrivmedel inte bör ställas mot varandra. Regeringen har även betonat att satsningar på avancerade biodrivmedel inte bör ske på bekostnad av första generationens biodrivmedel som också behövs i omställningen från fossilt till förnybart bränsle. Biodrivmedel bör enligt regeringen bedömas efter skarpa hållbarhetskriterier, bl.a. effekterna på klimat och markanvändning. De medlemsstater som vill fortsätta att främja hållbara biodrivmedel, inklusive första generationens biodrivmedel, bör ha möjlighet att göra detta.

Utskottet delar regeringens bedömningar och noterar att regeringen bedriver ett kontinuerligt arbete inom EU i dessa frågor. Motionerna 2016/17:2023 (C) yrkande 5 och 2016/17:2670 (C, M, L, KD) yrkandena 3–6 bör därför lämnas utan vidare åtgärd.

Utsläppskrav på fordon och arbetsmaskiner m.m.

Regeringen anför i budgetpropositionen för 2017 att det är viktigt att kommissionens meddelande om en europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet, KOM(2016) 501, följs av konkreta styrmedel. Det gäller bl.a. skärpta utsläppsnormer för lätta fordon, system för mätning av utsläpp från tunga transporter och efterföljande utsläppskrav samt incitament till ökad användning av biodrivmedel. Regeringen framhåller även att nuvarande utsläppskrav på fordon måste skärpas efter 2020. Regeringen har särskilt välkomnat att kommissionen nu har för avsikt att införa utsläppsnormer även för tunga fordon. Sverige har länge drivit denna fråga, och regeringen anser att det är viktigt att sådana krav införs så snart som möjligt.

Utskottet ser positivt på att det nu pågår ett arbete inom EU med att ta fram nya koldioxidkrav för lätta fordon och en metod för mätning av utsläpp från tunga transporter. Det är viktigt att kravnivån för de kommande normerna ligger på en sådan nivå att de innebär en betydlig minskning av utsläpp och anger en tydlig riktning mot fordon med låga eller inga utsläpp. Utskottet föreslår mot bakgrund av det anförda att motion 2016/17:821 (C) yrkandena 54 och 55 lämnas utan vidare åtgärd.

Miljömålsberedningen har behandlat frågan om utsläpp från arbetsmaskiner. Som framgår ovan har beredningen tagit upp bl.a. behovet av gemensamma utsläppskrav inom EU, samordningsansvar för utveckling av hållbara arbetsmaskiner, miljödefinition av arbetsmaskiner och upphandlingsfrågor. Utskottet konstaterar att Miljömålsberedningens betänkande i dessa delar är under beredning i Regeringskansliet. Utskottet noterar även att Naturvårdsverket har i uppdrag att till april 2018 bl.a. kartlägga klimat- och luftutsläppen från arbetsmaskiner och identifiera områden och kategorier med potential för kostnadseffektiva utsläppsminskningar. I uppdraget ingår att föreslå åtgärder för att nå miljö kvalitetsmålen Frisk luft och Begränsad klimatpåverkan, klara kraven i direktivet om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar samt bidra till att uppfylla Sveriges åtaganden i Parisavtalet. I avvaktan på det arbete som pågår bör motion 2016/17:821 (C) yrkandena 32–35 lämnas utan vidare åtgärd.

Miljömärkning av drivmedel m.m.

När det gäller förslaget om det s.k. Bränslebytet har regeringen anført att man som konsument inte ska behöva bekymra sig för hållbarheten i biodrivmedel och att det är viktigt att regelverket ser till att bara hållbara alternativ finns tillgängliga vid pump. Alla biodrivmedel som används i reduktionsplikten bör uppfylla de hållbarhetskriterier som Energimyndigheten har tillsyn över.

Som framgår ovan redovisade Statens energimyndighet i april 2017 rapporten Miljöinformation om drivmedel. Energimyndigheten föreslår att det införs ett krav på drivmedelsleverantörer att tillhandahålla miljöinformation om samtliga saluförda drivmedel till konsumenterna. Informationen till

konsumenter ska vara lätt att tillgå, och det ska tydligt framgå vilket drivmedel informationen avser. Energimyndigheten föreslår att informationen i första hand ska tillgängliggöras för konsumenter via leverantörernas webbplatser. Om det även ska införas en märkning vid pump bör huvudsyftet vara att ange drivmedlens växthusgasutsläpp per energienhet med en tydlig hänvisning till leverantörens webbplats där den fullständiga informationen om råvaror och ursprung ska finnas. Rapporten bereds i Regeringskansliet.

Motionerna 2016/17:1070 (L) yrkande 18 och 2016/17:1141 (S) i denna del bör lämnas utan vidare åtgärd i avvaktan på det pågående arbetet.

Förnybara bränslen inom flygsektorn

Utskottet ser positivt på de initiativ för en klimatanpassad flygsektor som beskrivs av Miljömålsberedningen enligt ovan. När det gäller inblandning av förnybara bränslen kan utskottet konstatera, i likhet med näringsutskottet, att tilltagande råvarukonkurrens och relativt sett höga kostnader jämfört med vanlig flygfotogen bidrar till att flygbranschens efterfrågan på biodrivmedel hämmas, och därmed även drivkrafterna hos producenterna att engagera sig i att framställa biobaserat flygbränsle. Kan däremot forskning och utveckling på området bidra till sänkta kostnader för biobaserade flygbränslen samtidigt som internationella överenskommelser säkerställer att flyget bär sina miljökostnader ökar förutsättningarna, som näringsutskottet anför, för att det på sikt ska kunna växa fram en konkurrenskraftig marknad för sådana bränslen. Utskottet vill därför nämna den forskning som pågår om förnybara flygbränslen med stöd från EU, Nordiska ministerrådet, Energimyndigheten och Vinnova. En rad initiativ pågår också internationellt för att främja ökad användning av biodrivmedel i flygsektorn. Kommissionen driver projektet European Advanced Biofuels Flightpath i samverkan med myndigheter från medlemsstaterna, flygbolag, flygplanstillverkare och bränsletillverkare. Inom Norden finns ett liknande initiativ, Nordic Initiative on Sustainable Aviation (NISA), där man avser att verka för fler produktionsställen av biojetbränslen i de nordiska länderna. Även Energimyndighetens arbete med omställningen av transportsektorn till fossilfrihet kan nämnas i detta sammanhang. Mot denna bakgrund föreslår utskottet att motionerna 2016/17:3167 (M) yrkande 6 och 2016/17:1141 (S) i denna del lämnas utan vidare åtgärd.

Biogasframställning från havsväxter m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om biogasproduktion i form av odling av sjöpungrar.

Motionerna

Enligt motion 2016/17:1142 av Catharina Bråkenhielm och Kenneth G Forslund (båda S) är biogas ett av de drivmedel som kan användas för att fasa ut fossila bränslen för transporter. Ska produktionen öka behövs dock mer material. Det pågår ett intressant projekt i Bohuslän där sjöpungrar odlas för att sedan rötas till biogas. Energimyndigheten stöder projektet som bl.a. ska undersöka hur mycket biogas som sjöpungrarna kan producera och om odlingarna medför några risker för havsmiljön. Enligt motionärerna bör regeringen främja denna utveckling så att odlingen av sjöpungrar kan öka.

Även i motion 2016/17:2922 av Markus Wiechel (SD) uppmärksammas arbetet med att utveckla produktion av biogas med hjälp av sjöpungrar. I framtiden kan dessa användas inom flera områden då sjöpungrarna innehåller flera attraktiva ämnen. Av den anledningen bör regeringen återkomma med förslag på hur arbetet med att använda sjöpungrar kan utvecklas.

Kompletterande uppgifter

Enligt Energimyndigheten lever sjöpungrar i havet, bl.a. längs den svenska västkusten, och kan liknas vid blåmusslor fast utan hårda skal. De lever på att filtrera alger och organiska partiklar från vattenmassan och kan odlas med liknande tekniker som används för musselodling. Under goda betingelser har sjöpungrar en stor tillväxtkapacitet och kan även ta upp betydande mängder växtnäring från havsmiljön. I projektet Marin biogas utvecklas och testas odling av marin biomassa, i första hand sjöpungrar, som rötas till biogas. Energimyndigheten har beviljat stöd till projektet för perioden 2015–2017. I projektet utvecklas och demonstreras skörde- och avvattningssteknik för storskalig odling. Tekniken används för att bestämma produktionspotentialen i fullskalig odling, som enligt tester i mindre skala är minst 0,6 gigawattimmar biogas per år per hektar havsytta. Samtidigt kan uppemot 15 ton kväve och 1,5 ton fosfor lyftas upp ur havet med biomassan. Denna näring kan återföras till åkermark genom rötresten.

IVL Svenska Miljöinstitutet har uppgett att snabbväxande sjöpungrar som odlas i havet kan användas för att producera biogas. Konceptet testas i ett nystartat forskningsprojekt som får 23 miljoner kronor i stöd från Energimyndigheten och EU. Konceptet bygger på redan etablerad teknik för att odla musslor. Med rätt hantering kan man få de naturligt förekommande och snabbväxande sjöpungrarna att växa på odlingsband nedsänkta i havet.

Sjöpongar får precis som blåmusslor sin näring genom att filtrera stora mängder vatten från plankton och bakterier, vilket gör att kväve och fosfor tas upp ur havet när man skördar. Tillväxthastigheten är cirka två centimeter per månad, varför det snabbt uppstår en betydande biomassa. Efter biogasrötningen fungerar biomassan bra som ekologiskt gödsel. Projektet leds av företaget Marin Biogas och utförs tillsammans med bl.a. Scanfjord i Mollösund, som under en treårsperiod kommer att odla och skörda sjöpongar för leverans till Eons röttningsanläggning i Falkenberg. IVL Svenska Miljöinstitutet ansvarar för forsknings- och utvärderingsaktiviteter. Ett av projektmålen är att undersöka om tekniken fungerar i Östersjön.

Det behövs mer kunskap om hur en storskalig produktion skulle påverka havet och dess olika ekosystemtjänster. I projektet Havsbaserade biodrivmedel och ekosystemtjänster studeras hur en ökad produktion av alger och sjöpongar kan komma att påverka havens ekosystem och ekosystemtjänster. En ökad produktion av dessa förnybara biodrivmedel skulle kunna leda till minskad klimatbelastning, men för att göra en bedömning av den övergripande hållbarheten behöver man veta mer om olika miljökonsekvenser och sociala konsekvenser kopplade till detta. Projektet Havsbaserade biodrivmedel och ekosystemtjänster finansieras av Energimyndigheten och Svenskt kunskapscentrum för förnybara drivmedel, f3 (Fossil Free Fuels), där IVL ingår.

Utskottets ställningstagande

Utskottet är positivt till att nya former av biogasproduktion prövas. Produktionen av sjöpongar är dock under utveckling, och som framgår ovan pågår två forskningsprojekt som behandlar olika aspekter av odlingen. Mot denna bakgrund finner utskottet inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna 2016/17:1142 (S) och 2016/17:2922 (SD). Motionerna avstyrks.

Luftföroreningar m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om etappmål för luftföroreningar, reglering av vedeldning m.m. och rådgivning om sådan eldning.

Jämför reservation 31 (C).

Motionerna

Enligt partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 6 bör ett etappmål för luftföroreningar införas. Dålig luftkvalitet är ett problem i våra större städer och tätorter, och detta beror framför allt på utsläpp från trafiken. För att nå luftrelaterade miljömål i Sverige som beror på utsläpp anser

motionärerna att det behövs insatser på lokal, regional och nationell nivå. Den samhällsomställning som behövs för att nå god luftkvalitet innebär att utsläpp från vägtrafik i tätort, från småskalig vedeldning och från import av luftföroreningar måste begränsas och att takdirektivets utsläppsåtaganden måste uppfyllas.

Enligt motion 2016/17:1981 av Staffan Danielsson och Peter Helander (båda C) bör regeringen uppdraga åt Boverket att omgående införa krav på eldningsutrustning som motsvarar kraven i ekodesigndirektivet (yrkande 2). Enligt direktivet ska nya bestämmelser vara införda senast 2020 för pannor och 2022 för rumsvärmare (kaminer). Vidare är det enligt motionärerna viktigt att de som eldar gör det på rätt sätt. Det förutsätter riktad information om eldning till fastighetsägare. Boverket bör få i uppdrag att, tillsammans med övriga intressenter, genomföra informationskampanjer för ren eldning (yrkande 3).

Kompletterande uppgifter

Miljömålsberedningen föreslår i sitt delbetänkande att det införs en strategi för en samlad luftvårdspolitik som bidrar till att relevanta delar av generationsmålet och de berörda miljökvalitetsmålen nås samt att Sverige kan infria internationella åtaganden om utsläpp av luftföroreningar och luftkvalitet. Förslaget till luftvårdsstrategi omfattar etappmål för luftföroreningar i miljömålssystemet, styrmedel och åtgärder för att nå luftrelaterade miljömål och infria internationella åtaganden samt bedömning av konsekvenser av beredningens förslag till luftvårdsstrategi (En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige, SOU 2016:47).

Beredningen föreslår fyra nya etappmål för luftföroreningar. För det första föreslås ett mål om begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort; andelen persontransportresor med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot målet att på sikt fördubbla marknadsandelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Vidare föreslås begränsade utsläpp från småskalig vedeldning; utsläppen av bens(a)pyren, PM_{2,5}, dvs. partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer, och sot från småskalig vedeldning ska minska kontinuerligt till 2020, och senast 2019 ska det vara klarlagt hur stora utsläppsminskningar från småskalig vedeldning som krävs för att preciseringarna i miljömålet Frisk luft ska nås. Utsläppsminskningarna ska anges i termer av minskade utsläpp av bens(a)pyren, PM_{2,5} och sot. Miljömålsberedningen föreslår även ett mål om begränsad intransport av luftföroreningar; utsläppen av kväveoxider från sjöfarten i Östersjön och Nordsjön ska ha halverats till 2025 jämfört med 2010. Sverige ska till 2020 ha genomfört riktade insatser mot de stora utsläppparländerna öster om EU (Ryssland, Vitryssland och Ukraina) i syfte att minska intransporten av luftföroreningar därifrån. Slutligen föreslås ett mål om att uppfylla takdirektivets utsläppsåtaganden (EU:s direktiv om nationella utsläppstak för vissa luftföroreningar, 2001/81/EG); utsläppen av

kväveoxider, svaveldioxid, flyktiga organiska ämnen, ammoniak och PM_{2,5} ska senast 2025 motsvara de indikativa mål för 2025 som framgår av det reviderade takdirektivet.

Regeringskansliet har uppgett att frågan om begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort är under beredning i Regeringskansliet. Frågan om begränsad intransport av luftföroreningar bereds också. Takdirektivet antogs i december 2016, och Naturvårdsverket arbetar för närvarande med genomförandet av direktivet i svensk lagstiftning. När det gäller begränsade utsläpp från småskalig vedeldning har ett uppdrag lämnats till Naturvårdsverket. Enligt Naturvårdsverkets regleringsbrev för 2017 ska Naturvårdsverket, efter samråd med SMHI, kartlägga utsläppen från småskalig vedeldning och utreda hur stora utsläppsminskningar som samlat krävs för att preciseringarna i miljö kvalitetsmålet Frisk luft ska kunna nås. Analysen ska omfatta behovet av utsläppsminskningar från småskalig vedeldning samt vilken ytterligare minskningar från andra källor kan spela. Särskilt fokus bör läggas på utsläpp av bens(a)pyren, PM_{2,5} och sot. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet, Miljö- och energidepartementet, senast den 30 november 2018.

Regeringen anför i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg. omr. 20) att vedeldning är den största källan till utsläpp av bens(a)pyren och att de högsta halterna uppkommer under vinterhalvåret. De totala utsläppen från svenska källor har minskat något de senaste åren, och de mildra vintrarna har varit en bidragande faktor. Sett över en längre tidsperiod kan ingen tydlig trend utläsas. Enligt en landsomfattande uppskattning av årsmedelvärdet för bens(a)pyren riskerar ca 100 kommuner att överskrida preciseringen och omkring 15 kommuner bedöms ha halter som ligger över preciseringens nivå med mer än 100 procent. Åtgärder behöver enligt propositionen vidtas för att halterna ska komma ned till de nivåer som preciseringen fastställer. Preciseringen innebär att halten av bens(a)pyren inte överstiger 0,0001 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett årsmedelvärde. Under 2015 fattade EU beslut om nya produktkrav för fastbränslepannor och kaminer. De första kraven för pannor om energimärkning gäller från april 2017 och ekodesignkrav från januari 2020. För kaminer kommer ekodesignkraven att börja gälla 2022. Detta innebär en klar förbättring jämfört med nuläget och är ett steg i rätt riktning, även om kraven har en relativt låg ambitionsnivå med tanke på den långa genomförandetiden.

Miljömålsberedningen har i sitt delbetänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) föreslagit att införandet av ekodesignkraven för vedpannor bör tidigareläggas och att möjligheterna att även tidigarelägga införandet av ekodesignkraven för rumsvärmare bör utredas. Enligt beredningen bör plan- och bygglovsförordningen ändras så att även byte av eldstad omfattas av anmälningsplikt så att inga pannor eller rumsvärmare som inte uppfyller gällande krav får installeras. En informationskampanj bör genomföras riktad såväl mot hushåll som mot kommuner om de skärpta kraven, deras respektive skyldigheter och hur eldning sker med så små utsläpp som möjligt. Slutligen har beredningen

föreslagit att ett nationellt sotningsregister som innehåller information om eldningsutrustning och dess miljöegenskaper bör återinföras.

Enligt uppgifter från Regeringskansliet ska införandet av ekodesignkraven för vedpannor tidigareläggas. Tidigareläggande av införandet av ekodesignkraven för rumsvärmare har dock visat sig inte vara möjligt på grund av EU-regler för byggprodukter (Se Boverkets rapport 2016:6 Småskalig vedeldning – Åtterapporteringskrav om tidigareläggande av ekodesign). Boverket har vidare i sitt regleringsbrev fått ett uppdrag att lämna förslag på hur det kan säkerställas att reglerna följs vid byte av fastbränslepannor och vedeldade rumsvärmare. Uppdraget ska redovisas senast den 15 december 2017. När det gäller informationskampanjen om bl.a. hur eldning sker med så små utsläpp som möjligt arbetar Naturvårdsverket och Energimyndigheten med den frågan. Förslaget om att återinföra ett nationellt sotningsregister som innehåller information om eldningsutrustning och dess miljöegenskaper är för närvarande inte aktuellt att genomföra.

Utskottets ställningstagande

Utsläppen av luftföroreningar leder till många dödsfall i förtid varje år. Utsläppen leder också till stora samhällskostnader. Utskottet anser därför att åtgärder för att förbättra luftkvaliteten är angelägna. Arbetet med att begränsa luftutsläppen måste ske både nationellt och internationellt.

När det gäller frågan om etappmål för luftföroreningar kan utskottet konstatera att Miljömålsberedningen har lämnat ett förslag om fyra sådana mål. Som framgår ovan behandlar målen begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort och från småskalig vedeldning, begränsad intransport av luftföroreningar och uppfyllande av det s.k. takdirektivets utsläppsåtaganden. Utskottet har fått upplysningar om att delar av förslaget bereds inom Regeringskansliet, bl.a. begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort och begränsad intransport av luftföroreningar. Vidare arbetar Naturvårdsverket med genomförandet av takdirektivet i svensk lagstiftning. När det gäller begränsade utsläpp från småskalig vedeldning har ett uppdrag lämnats till Naturvårdsverket att kartlägga utsläppen från småskalig vedeldning och utreda hur stora utsläppsminskningar som krävs för att preciseringarna i miljökvalitetsmålet Frisk luft ska nås. Uppdraget ska redovisas i november 2018. I avvaktan på det arbete som pågår anser utskottet att motion 2016/17:821 (C) yrkande 6 bör lämnas utan vidare åtgärd.

Enligt uppgifter från Regeringskansliet ska införandet av ekodesignkraven för vedpannor tidigareläggas. Det har dock visat sig att ett tidigareläggande av införandet av ekodesignkraven för rumsvärmare inte är möjligt på grund av EU-regler för byggprodukter. Boverket har vidare fått ett uppdrag att lämna förslag på hur det kan säkerställas att reglerna följs vid byte av fastbränslepannor och vedeldade rumsvärmare. Uppdraget ska redovisas i december 2017. Förslaget om att återinföra ett nationellt sotningsregister som innehåller information om eldningsutrustning och dess miljöegenskaper är

enligt Regeringskansliet för närvarande inte aktuellt att genomföra. När det gäller informationskampanjen bl.a. om hur eldning sker med så små utsläpp som möjligt, arbetar Naturvårdsverket och Energimyndigheten med den frågan. Mot denna bakgrund ser utskottet inget skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2016/17:1981 (C) yrkandena 2 och 3. Motionerna avstyrks därmed.

Cirkulär biobaserad ekonomi

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om en nationell strategi för biobaserad samhällsekonomi, delningstjänster, styrmedel, konsument- och tillväxtaspekter samt jord- och skogsbrukets roll i en biobaserad ekonomi.

Jämför reservation 32 (C).

Motionerna

Nationell strategi m.m.

För att ta ett samlat grepp om de affärsmöjligheter som en övergång till ett biobaserat samhälle ger bör enligt partimotion 2016/17:820 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 18 en nationell strategi för en biobaserad samhällsekonomi tas fram, detta för att skapa förutsättningar för grön kemi med kemiska produkter och processer som minskar eller helt eliminerar användandet eller bildandet av farliga ämnen, och fasa ut giftiga kemikalier. Motionärerna vill öka och industrialisera träbyggandet och stimulera vidareförädling av förnybara och hållbara drivmedel från jord- och skogsråvara. Primärproduktionen, som uppfödning av djur och odling av spannmål och andra grödor, är viktiga delar av de gröna näringarna som bidrar till ett starkt näringsliv och till att hela landet kan leva och utvecklas.

Även i kommittémotion 2016/17:2022 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 1 framförs krav på en nationell strategi för omställningen till en biobaserad samhällsekonomi. Enligt motionärerna bör strategin bidra till att öka användningen av biobaserade material över tid (yrkande 2) och vara förankrad inom både politiken och näringslivet. I Sverige har vi råvarubasen men även det industriella kunnandet och världsledande forskning på området, och det är samverkan mellan näringsliv och stat som behövs för att förverkliga strategin (yrkande 3). För att ta till vara den potential vi har i Sverige att ställa om till mer biobaserade material och bioekonomi behöver vi skapa långsiktiga spelregler för investerare. I takt med att klimatförändringarnas spår syns tydligare ökar behovet att ersätta fossila material med biobaserade motsvarigheter. Motionärerna anser att marknaden ska vara styrande och efterfrågan finnas därefter, men vid utveckling av ny teknik och när

nischmarknader behöver skapas, finns behov av stöd på vägen. I dag saknas helt styrmedel för nischmarknad och marknadstillväxt, vilket gjort att utvecklingen avstannat i Sverige. Politiken kan svara på detta behov genom att utveckla styrmedel som motsvarar investeringarnas livslängd. Styrmedel kan utformas för att främja denna efterfrågan liksom principen om att förorenaren betalar. Det som är skadligt för miljön bör kosta mer, medan det som är bra för miljön bör beskattas lägre, såsom miljövänliga material och lösningar. Samtidigt kan vi inte riskera att beskatta till den grad att svenska industrier tvingas flytta utomlands och orsaka större miljöskada där, och inte heller överkompensera det klimatsmarta, giftfria och biobaserade då det strider mot EU:s statsstödsregler. Man behöver därför se över vilka styrmedel som kan svara mot behovet av att långsiktigt öka efterfrågan på hållbara biobaserade produkter, framför allt på nischmarknader (yrkande 4). Vidare föreslår motionärerna att berörda myndigheter ges i uppdrag att utveckla uppföljningsmått så att utvecklingen mot en mer biobaserad ekonomi, och ersättning av fossila råvaror, kan följas (yrkande 7). För att främja utvecklingen av biobaserade bränslen och biobaserade material som ersätter material som producerats med fossila råvaror måste dessa prioriteras (yrkande 13). När nischmarknaderna är utvecklade och tekniken är på plats bör dessa produkter prioriteras så att de så långt som möjligt används där störst klimatnytta fås (yrkande 14).

Delningstjänster

Enligt kommittémotion 2016/17:2022 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 12 behöver regler klargöras för beskattning, arbetsvillkor, säkerhet, försäkringar m.m. för s.k. delningstjänster. En form av ökat resursutnyttjande är delningsekonomi där underutnyttjade varor och tjänster kan hyras eller lånas ut utan att man behöver äga tjänsten eller produkten. I denna starka utveckling har politiken inte hunnit med, och därför behöver regler anpassas för att stärka delningstjänsterna.

Styrmedel för omställningen till cirkulär ekonomi m.m.

Enligt kommittémotion 2016/17:2022 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 9 behöver regelverk och styrmedel, i takt med omställningen mot en cirkulär ekonomi och bioekonomi, anpassas så att modern teknik främjas och resurseffektiviteten ökar samtidigt som utsläppen av växthusgaser minskar. I yrkande 10 uppmärksammas frågan om hur cirkulära system kan stimuleras genom den offentliga styrningen för att nya produkter på marknaden ska få ett lägre klimatavtryck. Enligt motionärerna kan bl.a. ett utökat producentansvar för fler produktgrupper såsom textilier vara en metod för att stärka den cirkulära ekonomin och möjliggöra högre resursutnyttjande. Utveckling av nya affärsmodeller såsom leasing-baserade affärsmodeller liksom anpassning till en delningsekonomi kan också bli nya utmaningar i näringslivet. Den offentliga sektorn behöver främja cirkulära system där nya teknologier

integreras i samhället på ett effektivt sätt så att miljöpåverkan minskas och tillväxten ökar.

Konsument- och tillväxtaspekter i en cirkulär biobaserad ekonomi

I kommittémotion 2016/17:2022 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 5 framhålls att bättre information till slutkonsumenter om basmaterialens klimatavtryck i olika slutprodukter behöver utvecklas och stödjas. Enligt motionärerna kan slutkonsumenten ofta ha högre betalningsvilja för en produkt med lägre klimatavtryck såsom biobaserade material.

Enligt samma motion yrkande 8 har Sverige en bättre utgångspunkt än Europa och världen i att utvecklas mot en cirkulär ekonomi. I Sverige återvinner vi betydligt mer, vi har en nästan fossilfri elproduktion, hög grad av cirkulära materialflöden och högproduktiva värdekedjor i industrin. Det finns ändå en potential att öka resurseffektiviteten vid material- och energianvändning i ekonomin. Studier har visat att det kan leda till minskade utsläpp av växthusgaser, samtidigt som vi kan skapa jobbtillfällen och få tillväxt. Arbetet bör avse en utveckling mot en mer cirkulär ekonomi som präglas av hög material- och energieffektivitet för att främja tillväxt samtidigt som vi får lägre klimatpåverkan.

Jord- och skogsbrukets roll

I kommittémotion 2016/17:2022 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 16 föreslås att berörda myndigheter ges i uppdrag att ta fram en strategisk plan för att minska utsläppen av växthusgaser från skogs- och jordbruk och öka kolinlagringen i åker- och betesmark. Enligt motionärerna har skog och jordbruksmark stor potential att binda in koldioxid och fungera som en kolsänka. Samtidigt kan markerna också bidra till stora utsläpp av växthusgaser. Betydande avgångar av koldioxid sker vid bruk av organogena jordar, dvs. jordar med hög mullhalt, medan åkermark orsakar mindre utsläpp av koldioxid.

Tidigare behandling och kompletterande uppgifter

Nationell strategi m.m.

Miljömålsberedningen har i delbetänkandet En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) föreslagit att en offensiv bioekonomistrategi för Sverige bör utvecklas för att främja att nya hållbara biobaserade material och bränslen ersätter fossilbaserade motsvarigheter. Utvecklingen av styrmedel för att nå beredningens förslag till mål bör utformas så att de långsiktigt bidrar till att öka efterfrågan av hållbara biobaserade produkter. Regeringen bör ge Tillväxtverket i uppdrag att i samråd med Naturvårdsverket och Energimyndigheten utveckla uppföljningsmåt så att utvecklingen mot en mer biobaserad ekonomi och substitutionen av fossila råvaror kan följas.

Miljömålsberedningen bedömer att en utveckling av bioekonomin även kan stödja strukturomvandlingen i viktiga branscher. Förverkligandet av bioekonomin kräver engagemang och investeringar från både stat och näringsliv. Samverkan mellan staten och företagen måste till. Strategin bör därför vara förankrad i både näringslivet och politiken. Utvecklingen mot en mer biobaserad ekonomi måste ske på ett sätt som inte äventyrar övriga miljö kvalitetsmål. Biobaserade produkter bör så långt möjligt användas där de gör störst klimatnytta.

Enligt Regeringskansliet är samverkansprogrammet Cirkulär och biobaserad ekonomi ett av regeringens fem samverkansprogram. Samverkansprogrammet Cirkulär och biobaserad ekonomi fokuserar på omställningen mot en cirkulär och biobaserad ekonomi. Till samverkansprogrammet har en samverkansgrupp knutits med representanter från bl.a. näringslivet, högskolan och institut från de branscher som omfattas av programmet. Sex arbetsgrupper arbetar nu för att identifiera och prioritera de åtgärder man behöver vidta för att ta steg mot en cirkulär och biobaserad ekonomi. Arbetsgrupperna arbetar med träbyggnad, cirkularitet, resurseffektivitet, innovativa bioråvaror, biodrivmedel, nya material samt uppskalning och kommersialisering. En agenda för biobaserad näringslivsutveckling bereds för närvarande inom regeringskansliet. Arbetet i samverkansprogrammet pågår t.o.m. 2018.

Delningstjänster

I april 2017 lämnade Utredningen om användarna i delningsekonomin betänkandet *Delningsekonomi – På användarnas villkor (SOU 2017:26)*. Delningsekonomi är när t.ex. korttidshyra av bostäder, bilar eller föremål, samåkning eller tjänster förmedlas mellan privatpersoner via en plattform. Utredningen har haft i uppdrag att göra en beskrivande kartläggning av olika modeller som möjliggör eller underlättar transaktioner där privatpersoner säljer, hyr ut, lånar ut eller ger bort materiella eller finansiella tillgångar, samäger eller samnyttjar sådana tillgångar eller erbjuder tjänster, och analysera olika användares roller och rättsliga ställning vid sådana transaktioner. Uppdraget har även omfattat att resonera om huruvida befintlig lagstiftning är ändamålsenlig eller om det finns eventuella behov av författningsändringar, såväl nationellt som inom EU, framför allt i fråga om förmögenhetsrätt, konsumenträttsliga delar av marknadsrätten, produktsäkerhet, tillsyn och tvistlösning samt att bedöma om det finns behov av andra åtgärder för att främja en positiv utveckling, exempelvis när det gäller information eller samarbete mellan olika samhällsaktörer. Utredningen föreslår bl.a. att Konsumentverket får i uppdrag att informera och vägleda privatpersoner om vad delningsekonomiska transaktioner innebär. Enligt uppgift från Regeringskansliet är utredningen under beredning.

Styrmedel för omställningen till cirkulär ekonomi m.m.

Utredningen Cirkulär ekonomi bedömer i sitt betänkande Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi (SOU 2017:22) att regeringen bör lyfta omställningen till cirkulär ekonomi till strategisk nivå i nära samverkan mellan stat, näringsliv, regioner, kommuner, forskning och civilsamhälle. Samverkan bör syfta till såväl stärkt svensk konkurrenskraft som global hållbarhet och utformas som en del av näringspolitiken och det svenska genomförandet av FN:s Agenda 2030. Det kräver väl förankrade och ambitiösa mål, synligt ledarskap på högsta nivå och en samlad struktur för alla pågående och kommande initiativ. För att initiera arbetet och driva samverkan bör enligt betänkandet en tidsbegränsad delegation för cirkulär ekonomi inrättas direkt under Näringsdepartementet med representation på högsta nivå från politik, näringsliv och andra aktörer.

Utredningen belyser även möjliga vägar för en mer omfattande skatteväxling (öka inslaget av miljöskatter och avgifter till förmån för att sänka skatten på arbete) som kan ge utrymme för betydande skattesänkningar på arbete och därmed för ett ökat tjänsteinnehåll i konsumtionen. Betänkandet innehåller även konkreta förslag om styrmedel för att öka användningen, eller nyttjandegraden, och återanvändningen av konsumentprodukter. Utredningen föreslår ökad tillgänglighet till bilpooler som är ett sätt att öka nyttjandegraden av bilar och på det sättet minska behovet av parkeringsplatser och nytillverkning av bilar. Ett annat förslag går ut på att hushållen, likt vid ROT- och RUT-avdragen, får en skattereduktion när de reparerar eller hyr konsumentprodukter eller köper tjänster för att sälja vidare begagnade produkter. Utredningen föreslår att kommunens avfallsförebyggande roll ska förtydligas. Utredningen lämnar också förslag som ska stärka rätten att reklamera undermåliga produkter. Detta ska stärka förtroendet och öka rättssäkerheten inom begagnathandel och delning. Enligt uppgift från Regeringskansliet är utredningen under beredning.

Konsument- och tillväxtaspekter i en cirkulär biobaserad ekonomi

Regeringen presenterade i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 18) en strategi för hållbar konsumtion. Regeringen anförde att man i högre utsträckning bör beakta konsumtionens konsekvenser för enskilda, samhället och miljön. Exempelvis är den genomsnittliga konsumtionen i Sverige långt ifrån miljömässigt hållbar, inte minst när det gäller utsläppen från svensk konsumtion som sker i andra länder. Strategin tar sikte på vad staten i ett första steg kan göra i samverkan med andra centrala aktörer, såsom kommuner, näringsliv och det civila samhällets organisationer, för att underlätta för enskilda konsumenter att konsumera mer hållbart. Strategin ska bidra till en miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbar konsumtion, men vissa av åtgärderna kan samtidigt relatera till den del av det konsumentpolitiska målet som avser väl fungerande konsumentmarknader. För vissa av åtgärderna utgör även generationsmålet – dvs. målet att till nästa

generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser – och miljömålen riktmärken för strategin, likaså FN:s globala hållbarhetsmål (Agenda 2030), inte minst målet om hållbara konsumtions- och produktionsmönster.

För att den negativa miljö- och klimatpåverkan ska kunna minska behövs enligt regeringen förändringar när det gäller vad som konsumeras och hur. Kunskaperna om sambanden mellan konsumtionsmönstren och konsekvenserna för miljön är delvis bristfälliga. Viktiga insatser görs redan av många myndigheter, forskarsamhället, näringslivet och det civila samhällets organisationer, såväl på lokal och nationell som på global nivå, men en fördjupad samverkan mellan dessa aktörer skulle behövas för att både vidareutveckla och effektivisera arbetet och för att öka kunskaperna på området. Regeringen avser att vidta åtgärder för att samverkan ska fördjupas. Ett forum som agerar samordnare och pådrivare bland aktörer som på olika sätt kan bidra till en mer miljösmart konsumtion och livsstil föreslås därför inrättas. Forumet föreslås hanteras av Konsumentverket (KOV) i samverkan med andra berörda myndigheter. Ett nätverk ska kopplas till forumet. En aktiv samverkan bör eftersträvas med forskare, näringslivet, länsstyrelser, kommuner och landsting, liksom det civila samhällets aktörer. Även aktörer inom miljömärkningsområdet skulle kunna bidra till och ha nytta av forumets verksamhet. Arbetet bör också kopplas till relevanta internationella processer.

Regeringen föreslår även i propositionen en finansiering av ett särskilt uppdrag till KOV att verka för en mer miljösmart konsumtion och livsstil. En betydelsefull del av uppdraget bör vara att, utifrån bl.a. beteendevetenskapliga överväganden, på olika sätt underlätta och stimulera till val av de ur miljösynpunkt mest ändamålsenliga alternativen, dvs. det som brukar gå under benämningen nudging. Arbetet bör ske i samverkan med övriga berörda myndigheter och anknyta till arbetet inom ovan nämnda forum. Verksamheten bör samordnas med det arbete som pågår för att göra miljöinformationen i konsumentupplysningstjänsten Hallå konsument mer känd. Insatserna, som så långt det är lämpligt och möjligt bör vara målgruppsanpassade, kan periodvis bedrivas med vissa områden i särskilt fokus, exempelvis matvanor, transporter, energianvändning, avfallshantering och giftfri vardag.

Regeringen har föreslagit nya regler som innebär att stora företag ska rapportera om hur de arbetar med hållbarhetsfrågor, exempelvis miljö, mänskliga rättigheter och motverkande av korruption. När företag lämnar hållbarhetsupplysningar blir det lättare för bl.a. konsumenterna att ta ställning till vilka företag de vill handla av eller investera i. Som ett led i regeringens arbete med att pröva frågan om Sverige ska bli ett föregångsland för fri och rättvis handel har synpunkter inhämtats från bl.a. det civila samhället. Ett arbete bedrivs inom Regeringskansliet. Med det som grund kommer lämpliga åtgärder att övervägas.

Regeringen nämner i budgetpropositionen att konsumenterna ser miljömärkning som ett viktigt verktyg för hållbara konsumtionsval.

Avgörande för ett bra genomslag för miljömärkningen är, vid sidan av konsumenternas förtroende, att den håller jämna steg med utvecklingen på marknaden. Att det numera inte enbart är enskilda varor som miljömärks, utan även olika typer av tjänster, är ett exempel på detta. Konsumenter kan också intressera sig för enskilda företags miljörelaterade arbete, men ha svårt att värdera arbetssätt och effekter. Denna utveckling, i kombination med den ökande digitaliseringen, kan ställa miljömärkningen inför nya utmaningar. Regeringen vill verka för effektiva tredjeparts-certifierade miljömärkningar som får bra genomslag bland företag och konsumenter, även internationellt. För att få ytterligare underlag till det arbetet ser regeringen behov av ett särskilt samråd med berörda aktörer om miljömärkningens potential och förutsättningar. Med detta som grund avser regeringen att vidta lämpliga åtgärder.

Regeringen gav den 9 mars 2017 Konsumentverket i uppdrag att dels inrätta ett forum för miljösmart konsumtion och dels stimulera miljösmarta konsumtionsmönster.

Miljö- och jordbruksutskottets har i sitt yttrande 2016/17: MJU3y, Kunskap i samverkan till utbildningsutskottet över proposition 2016/17:50 Kunskap i samverkan – för samhällets utmaningar och stärkt konkurrenskraft, anfört bl.a. följande.

Som redovisas i propositionen har regeringen efter diskussioner i Nationella innovationsrådet inrättat fem strategiska samverkansprogram. Den övergripande målsättningen med dessa är att gemensamt samordna innovationsinsatser för att stärka Sveriges konkurrenskraft och samtidigt möta kommande samhällsutmaningar. Programmen ska stärka Sverige och svenskt näringsliv på områden som bedöms vara av särskild betydelse för framtida tillväxt och som samtidigt är centrala för att hantera de omfattande globala utmaningarna. Nationella innovationsrådet har bl.a. identifierat miljö- och klimatteknik som ett område som är centralt för att lösa vårt samhälles utmaningar. Ett av samverkansprogrammen är cirkulär och biobaserad ekonomi.

— — —

Utskottet ansluter sig till regeringens bedömning att det genom samverkansprogrammen skapas goda förutsättningar för ökad samverkan mellan de strategiska innovationsområdena och för att utveckla insatser för att nå övergripande mål. På så sätt kommer man att kunna kraftsamla forsknings- och innovationsarbetet och förbättra förutsättningarna för att forskningsresultaten kommer till nytta.

— — —

Enligt propositionen syftar samverkansprogrammet Cirkulär och biobaserad ekonomi till att kraftsamla regeringens innovationsinsatser relaterade till cirkulär och biobaserad ekonomi och på så sätt bidra till att stärka Sveriges innovations- och konkurrenskraft. I likhet med regeringen anser utskottet att en omställning till en cirkulär och biobaserad ekonomi är nödvändig för att öka resurseffektiviteten och minska miljö- och klimatpåverkan samtidigt som det stärker konkurrenskraften, gynnar näringslivsutveckling och nya jobb. Utgångspunkten bör vara en hållbar

råvaruproduktion och giftfria kretslopp. En biobaserad ekonomi innebär att förnybara, biobaserade produkter används eller ersätter fossila produkter. Den cirkulära ekonomin innebär att man främjar en resurseffektiv återanvändning och återvinning, reparation och uppgradering av produkter och material baserade på såväl förnybara som ändliga råvaror samt att man använder avfall som en resurs.

Omställningen till ett fossilfritt samhälle och ett hållbart utnyttjande av naturresurser är en stark drivkraft för strukturomvandling till en cirkulär och biobaserad ekonomi. Innovationer skapar möjligheter för ökad export, tillväxt och sysselsättning. Utskottet ansluter sig till regeringens bedömning att Sverige har goda förutsättningar för att ställa om till en biobaserad ekonomi och öka värdeskapandet från biobaserade näringar, dvs. skogsbruk, jordbruk, fiskeri och vattenbruk. Det finns en stor potential i att förbättra produktionskedjorna och höja förädlingsvärdet hos de förnybara råvaror som dagens svenska processindustri använder. En effektivare användning av råvaror, biprodukter och avfall och effektivare produktkedjor minskar belastningen på ekosystemen. Som framhålls i propositionen är det viktigt med forskning i samverkan med näringslivet och offentlig sektor på lokal, regional och nationell nivå, både på kort och lång sikt, för att finna innovativa lösningar i linje med de prioriteringar som regeringen redovisar. [...]

Som framhålls i propositionen behövs för att stödja samverkansprogrammet bl.a. en bred satsning som omfattar hela värdekedjor och de möjligheter och effekter en cirkulär och biobaserad ekonomi kan medföra. En omställning till en cirkulär och biobaserad ekonomi är av stor vikt för att uppnå nationella miljö kvalitetsmål, öka konkurrenskraften för svenskt näringsliv på regional och nationell nivå samt bidra till de globala hållbarhetsmålen. För omställningen till en cirkulär och biobaserad ekonomi behövs mer forskning, innovation och samverkan om biobaserade produktionssystem på land och i vatten inklusive hållbar avfallshantering. En sådan satsning kan också bidra till att underlätta anpassning till ett förändrat klimat.

Utskottet konstaterar i likhet med regeringen att tillgången till biomassa är en nyckelfaktor i en framtida bioekonomi. Ett systemperspektiv behöver anläggas, vilket innebär att olika nyttor som ekosystemen bidrar med beaktas. En ökad hållbar produktion av biomassa från de areella näringarna samt tillvaratagande av restströmmar av biomassa och återanvändning av andra substanser är av avgörande betydelse för omställningen till en cirkulär och biobaserad ekonomi. Några viktiga frågor är nya klimatsmarta produkter, produktionens effektivitet, dess positiva bieffekter, effekter på och nytta för miljö och samhälle samt resurseffektivt användande av vatten.

I en framtida cirkulär biobaserad ekonomi kommer även livsmedelskedjan att vara en central del, vilket kräver en systemtäckande forsknings- och innovationssatsning inom livsmedelsområdet. Satsningen bör, som regeringen anför, omfatta hela kedjan från grundläggande forskning om produktionen och dess materialströmmar till "framtidens livsmedel", som bl.a. rör innovativa och smarta produkter, tillvaratagande av restströmmar samt konsumentfrågor. En cirkulär ekonomi och ett samhälle med bättre resursutnyttjande av avfall kräver forskning om bl.a. hållbar produktdesign, resurseffektiva råvaruuttag och processer, ersättning av fossila material och farliga kemikalier, utveckling av marknaderna för sekundärt material och återvinning, mätmetoder och standarder för bl.a. ekologiskt fotavtryck och kvalitetssäkring.

Nya innovativa affärsmodeller som utnyttjar möjligheterna i funktionsförsäljning och ny teknik behöver utvecklas och främjas. Det kan

handla om att dela på resurser, hyra och låna produkter och tjänster och att samlokalisera verksamheter som kan dra nytta av varandra.

Satsningen genomförs via strategiska innovationsområden i samarbete mellan Formas, Vinnova och Energimyndigheten. Som regeringen anför förutsätter en effektiv satsning på cirkulär och biobaserad ekonomi samarbete mellan forskningsfinansiärerna och berörda forskningsutförare, myndigheter och aktörer som t.ex. Sveriges lantbruksuniversitet, Jordbruksverket, Skogsstyrelsen, Naturvårdsverket, Konsumentverket, Kemikalieinspektionen och Tillväxtverket. Samarbete krävs också mellan aktörer med regionalt utvecklingsansvar liksom med näringslivet, branschorganisationer samt enskilda företag. I budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 20 och 23) beräknar regeringen en ökning av Formas två forskningsanslag till följd av satsningen på cirkulär och biobaserad ekonomi.

Kommissionen presenterade i december 2015 ett meddelande och en handlingsplan om cirkulär ekonomi för perioden 2015–2019. Utskottet granskade kommissionens meddelande om en EU-handlingsplan för den cirkulära ekonomin (KOM(2015) 614). I meddelandet presenterade kommissionen en övergripande handlingsplan för att stödja övergången till en mer cirkulär ekonomi, där värdet på produkter, material och resurser behålls i ekonomin så länge som möjligt och avfallsgenereringen minimeras. I utskottets utlåtande 2015/16: MJU13, Cirkulär ekonomi, anför bl.a. följande.

Utskottet ställer sig positivt till kommissionens meddelande om en EU-handlingsplan för att stödja den cirkulära ekonomin. I meddelandet lyfts många goda idéer om att främja delningsekonomin, om nya affärsmodeller och industriell symbios och om att stärka marknader och handel med sekundärt och förnybart material genom olika åtgärder. Utskottet anser att en fungerande cirkulär ekonomi bör vara baserad på giftfria, biobaserade och resurseffektiva kretslopp. För att åstadkomma sådana kretslopp behövs en bättre samordning av avfalls-, kemikalie- och produktlagstiftningen inom EU. En översyn av berörda regelverk på europeisk nivå är enligt utskottets mening angelägen. När det gäller hur enskilda länder använder sina egna naturresurser vill utskottet emellertid understryka att det är en fråga som ska avgöras på nationell nivå.

När det gäller handlingsplanen välkomnar utskottet många av de åtgärder som presenteras i dokumentet. Utskottet stöder kommissionens arbete för att skapa en cirkulär ekonomi där värdet på produkter, material och resurser behålls i ekonomin så länge som möjligt och avfallsgenereringen minimeras. Utskottet vill emellertid betona att giftfria kretslopp är en förutsättning för en resurseffektiv och cirkulär ekonomi. [...] Utskottet ser positivt på det förändringsarbete som kommissionen vill genomföra inom ramen för ekodesigndirektivet för att främja hållbara produkter, ta till vara råvaror av avgörande betydelse och undvika skadliga ämnen. För att kunna ta till vara råvaror av avgörande betydelse i flera produkter (exempelvis mobiltelefoner och pekplattor) och undvika materialåtervinning som leder till att nyproducerade varor och produkter kontamineras med annars förbjudna ämnen anser utskottet emellertid att förändringar kan behövas även i andra rättsakter. Bland annat måste tillgången till information om hälso- och miljöfarliga ämnen som ingår i varor förbättras för alla berörda parter under hela livscykeln, inklusive i avfallsledet. Utskottet hoppas därför att den EU-strategi för en giftfri miljö som kommissionen ska ta

fram till 2018 kommer att innehålla mer konkreta förslag för att möjliggöra ett giftfritt kretslopp.

Utskottet välkomnar även de förslag till åtgärder som nämns inom de prioriterade områdena. Särskilt välkomnas kommissionens avsikt att främja en effektiv användning av biobaserade resurser. Utskottet anser att det är viktigt att inom ramen för den cirkulära ekonomin se till att förnybara, biobaserade produkter används och substituerar fossila produkter. Utskottet ser också positivt på att kommissionen under det prioriterade området plast har för avsikt att vidta åtgärder för att uppfylla målet om att avsevärt minska det marina avfallet. [...] Utskottet välkomnar även åtgärder för att minska livsmedelsavfallet. Det är viktigt att se över de regler som finns på området för att undanröja onödiga hinder mot att förebygga avfall, bl.a. bör man se över datummärkning för produkter som med rätt förvaring kan hålla avsevärt längre än vad som anges på förpackningen. Utskottet vill också påminna om att livsmedelsavfall kan utgöra en viktig resurs inom den biobaserade ekonomin. Utskottet noterar att textilier inte nämns bland de prioriterade områdena i kommissionens handlingsplan. Samtidigt konstaterar utskottet att textilier är en värdefull resurs som för närvarande inte utnyttjas i tillräckligt stor omfattning, trots att miljövinsten vid återanvändning och återvinning är stor jämfört med förbränning.

Avslutningsvis vill utskottet framhålla att det också behövs forskning och utveckling när det gäller teknik för avfallshantering och återvinning, produktdesign som underlättar återvinning samt kompletterande styrmedel.

Av budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 24) framgår att regeringen under 2015 bedrivit ett aktivt påverkansarbete för att kommissionens omarbetade förslag för en cirkulär ekonomi ska innehålla effektiva åtgärder och regelverk för att främja innovation, nya affärsmodeller, giftfria materialflöden, resurseffektivitetskriterier inom ramen för Eko-designdirektivet (2009/125/EC) och grön offentlig upphandling, stärkta marknader och handel med sekundärt och förnybart material samt ett ökat fokus på den biobaserade ekonomin som innebär att förnybara, biobaserade produkter används eller substituerar fossila produkter. Rådsslutser om cirkulär ekonomi antog vid miljørådsmötet den 20 juni 2016.

I januari 2017 lämnade kommissionen en rapport om genomförandet av handlingsplanen för den cirkulära ekonomin, KOM(2017) 33. Enligt Regeringskansliet förväntas under 2017 kommissionens utvärdering av pilotprojekt om miljöavtryck, kommissionens plaststrategi och kommissionens analys av samordning av produkt-, avfalls- och kemikalielagstiftningen samt slutförhandlingen av revideringen av sex avfallsdirektiv.

Jord- och skogsbrukets roll

I budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 23) anför regeringen att energiutvinning från biomassa ökar, inte minst inom skogssektorn. Skogen har en stor roll att spela i övergången till en biobaserad och cirkulär ekonomi där förnybara, biobaserade produkter används eller substituerar fossila produkter. Med ökad produktion av biodrivmedel finns potential att öka takten

mot en fossilfri fordonsflotta. Även inom jordbruket finns stor potential att bidra till en biobaserad och cirkulär ekonomi. Användning av jordbruksråvaror för produktion av biodrivmedel kan ge en betydande minskning av växthusgasutsläppen, och svenska företag ligger i framkant när det gäller produktion av biodrivmedel med hög klimatprestanda och är ledande i den utvecklingen. Metanreduceringsersättningen verkar som katalysator för att utnyttja jordbrukets restprodukter till att producera förnybar energi. De gröna näringarna har en nyckelroll i arbetet med klimatomställningen, en cirkulär och biobaserad ekonomi och ett hållbart samhälle där de nationella miljömålen nås bl.a. genom ökad produktion av förnybara råvaror och förädlade produkter. Regeringen värnar därför goda och långsiktiga villkor för produktionen inom de gröna näringarna samt fortsatta forsknings- och innovationsinsatser som är nödvändiga för att möta framtida klimatförändringar och stärka konkurrenskraften. Svenska mervärden såsom en god djurhållning och låg antibiotikaanvändning stärker också svensk produktions konkurrenskraft. Dessutom behövs ett fungerande innovations- och kunskapssystem för såväl landsbygdens som olika sektorer framtida utveckling, välfärd och konkurrenskraft. De areella näringarna spelar en viktig roll i att möta de globala utmaningarna och i utvecklingen av en biobaserad samhällsekonomi. För detta ändamål beräknar regeringen att anslaget 1:23 Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande: Forskning och samfinansierad forskning behöver ökas med 25 miljoner kronor 2018, 37,5 miljoner kronor 2019 och 50 miljoner kronor 2020 jämfört med anslagsnivån 2016. I utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård föreslår regeringen att motsvarande summa tillförs.

I propositionen En livsmedelsstrategi för Sverige – fler jobb och hållbar tillväxt i hela landet (prop. 2016/17:104) framhåller regeringen att ett effektivt nyttjande av de produkter som jordbruket producerar är en nyckelfaktor för ett hållbart samhälle. Svinnet måste minska längs hela livsmedelskedjan – från producent till konsument. Restprodukter bör också utnyttjas genom nya smarta lösningar som kan säkerställa kretsloppen och utgöra en resurs i en växande cirkulär och biobaserad ekonomi. Inom jordbruket finns det enligt regeringen en stor potential att bidra till en biobaserad och cirkulär ekonomi. Användning av jordbruksråvaror för produktion av biodrivmedel kan ge en betydande minskning av växthusgasutsläppen. Fortsatta insatser behövs för att ytterligare tillvarata de gröna näringarnas möjligheter i klimatarbetet och för att göra jordbruksproduktionen mer klimateffektiv.

Regeringen anför i budgetpropositionen för 2017 att arbetet inom det nationella skogsprogrammet ska bidra till jobb och hållbar tillväxt i hela landet samt till utvecklingen av en växande bioekonomi. Regeringen utformar det nationella skogsprogrammet med utgångspunkt i skogspolitikens jämställda mål samt med viktiga utgångspunkter i underlag från bl.a. arbetsgrupper. För att tillvarata skogens betydelse för ett hållbart samhälle och för en cirkulär och biobaserad samhällsekonomi behövs åtgärder för ökad produktion och tillväxt inom ramen för ett hållbart och variationsrikt skogsbruk. Under 2017 avser

regeringen att återkomma till riksdagen om det nationella skogsprogrammet samt därefter utarbeta en handlingsplan för genomförande. Synergier mellan det nationella skogsprogrammet och regeringens andra strategiska arbeten ska utvecklas, särskilt samverkansprogrammet om cirkulär och biobaserad ekonomi.

Utskottets ställningstagande

En rad arbeten pågår för att lägga grunden för en cirkulär och biobaserad ekonomi, vilket har beskrivits ovan. Regeringen tar t.ex. steg mot en cirkulär och biobaserad ekonomi, bl.a. genom att ta fram en agenda för biobaserad näringslivsutveckling och ett samverkansprogram för cirkulär och biobaserad ekonomi. Samverkansprogrammet är grunden för att – tillsammans med näringslivet, den offentliga sektorn, akademien och organisationer – samla kraft och fokusera på rätt prioriteringar och finna smarta lösningar i de viktiga stegen mot en omställning till en cirkulär och biobaserad ekonomi.

När det gäller hållbar konsumtion har regeringen tagit flera initiativ. En strategi för hållbar konsumtion har tagits fram, och Konsumentverket har fått i uppdrag att dels inrätta ett forum för miljösmart konsumtion och dels stimulera miljösmarta konsumtionsmönster. Arbeten pågår även med att ta fram regler för stora företag om rapportering av hur de arbetar med hållbarhetsfrågor. Ett annat pågående arbete rör frågan om miljömärkning som ett viktigt verktyg för hållbara konsumtionsval.

Som regeringen anför har de gröna näringarna en nyckelroll i arbetet med klimatomställningen, en cirkulär och biobaserad ekonomi och ett hållbart samhälle, bl.a. genom en ökad produktion av förnybara råvaror och förädlade produkter. Regeringen värnar därför goda och långsiktiga villkor för produktionen inom de gröna näringarna. Dessutom behövs ett fungerande innovations- och kunskapsystem för såväl landsbygdens som olika sektors framtida utveckling, välfärd och konkurrenskraft. I propositionen om en livsmedelsstrategi för Sverige (prop. 2016/17:104) framhåller regeringen som nämns ovan att fortsatta insatser behövs för att ytterligare tillvarata de gröna näringarnas möjligheter i klimatarbetet och för att göra jordbruksproduktionen mer klimateffektiv.

Arbetet inom det nationella skogsprogrammet ska bidra till jobb och hållbar tillväxt i hela landet samt till utvecklingen av en växande bioekonomi. I den forskningspolitiska propositionen beskrivs sådana forskningssatsningar inom området cirkulär och biobaserad ekonomi som ska ske i samarbete mellan forskningsfinansiärerna och berörda forskningsutförare, myndigheter och aktörer (prop. 2016/17:50 Kunskap i samverkan – för samhällets utmaningar och stärkt konkurrenskraft). När det gäller delningstjänster bereds betänkandet Delningsekonomi – På användarnas villkor (SOU 2017:26) inom Regeringskansliet. Även betänkandet Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi (SOU 2017:22) är under beredning.

Betänkandet behandlar som framgår ovan bl.a. styrmedel för omställningen till cirkulär ekonomi.

För att möta de globala utmaningarna med klimathot och minskad biologisk mångfald är det enligt utskottet angeläget med en omställning till en cirkulär och biobaserad ekonomi. Genom en sådan utveckling ökar resurseffektiviteten och miljö-, klimat- och hälsopåverkan minskar. Samtidigt gynnas näringslivsutveckling och nya jobb skapas i såväl städer som på landsbygd. Utskottet ser därför positivt på att ett antal arbeten pågår för att lägga grunden för en cirkulär och biobaserad ekonomi. Vidare kan utskottet notera att flera förslag är under beredning. Utskottet föreslår därmed att motionerna 2016/17:820 (C) yrkande 18 och 2016/17:2022 (C) yrkandena 1–5, 7–10, 12–14 och 16 kan lämnas utan vidare åtgärd.

Motionsyrkanden som bereds förenklat

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden som har behandlats tidigare under valperioden.

Jämför särskilda yttrandena 2 (M), 3 (SD), 4 (C), 5 (V) och 6 (L).

Utskottets ställningstagande

De motionsförslag som tas upp i bilaga 3 rör samma eller i huvudsak samma frågor som utskottet har behandlat tidigare under valperioden i betänkandena 2014/15:MJU2 Utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel, 2014/15:MJU13 Klimatpolitik m.m. och 2015/16:MJU20 Klimat- och energimålen – kontrollstation 2015 m.m. Riksdagen avlog motionsyrkandena i enlighet med utskottets förslag. Utskottet se ingen anledning att nu göra någon annan bedömning och avstyrker därför motionsyrkandena.

Reservationer

1. Klimatlag, punkt 1 (SD)

av Martin Kinnunen (SD) och Runar Filper (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag till klimatlag.

Därmed bifaller riksdagen motion 2016/17:3655 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkande 1 i denna del och avslår proposition 2016/17:146 punkt 1.

Ställningstagande

Vi anser att riksdagen bör avslå regeringens förslag i den del som avser en särskild klimatlag. Som ett flertal remissinstanser påpekat framgår det inte hur en klimatlag på något sätt skulle vara bindande när den saknar sanktionsmöjligheter och kan rivas upp av riksdagen när som helst. Det framstår som att lagen enbart är till för syns skull och det är inte ett ansvarsfullt sätt att verka som lagstiftare. Det saknas argument för varför lagstiftning stärker det framtida arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser.

2. Mål för den svenska klimatpolitiken, punkt 2 (SD)

av Martin Kinnunen (SD) och Runar Filper (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen

- a) avslår regeringens förslag till mål för den svenska klimatpolitiken,
- b) ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna 2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 9 och 2016/17:3655 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkandena 1 i denna del och 2 samt avslår proposition 2016/17:146 punkt 2 och motionerna 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 4, 2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S) i denna del och

2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi anser att riksdagen bör avslå förslaget i den del som avser långsiktigt mål för den svenska klimatpolitiken. Enligt Sverigedemokraterna har den svenska klimatpolitiken under lång tid byggt på att Sverige ska gå före andra länder på området och besluta om betydligt större utsläppsminskningar. Regeringens nu aktuella förslag är ännu ett steg i samma riktning. Genom att övertrumfa beslutade mål, beslutade såväl i Sverige som i EU, hoppas man kunna påverka andra länder att gå i samma riktning. Utgångspunkten är på många sätt sympatisk men det saknas något som tyder på att denna strategi fungerar i praktiken. Det existerar inte någon forskning som stöder regeringens föregångsstrategi, och en analys av konsekvenserna av en radikal svensk föregångspolitik på klimatområdet saknas i regeringens proposition. Sverige är och ska vara ett föredöme inom klimatpolitiken men det är inte givet att detta görs bäst genom att ständigt presentera de mest radikala och dyraste utsläppsminskningmålen. Ska andra länder stimuleras att ta efter Sverige är det grundläggande att låga svenska växthusgasutsläpp också kan förenas med hög ekonomisk tillväxt, vilket skapar jobb och välfärd. I förslaget till långsiktigt utsläppsmål slås det fast att Sverige senast 2045 ska sakna nettoutsläpp samt att utsläppen från verksamheter i Sverige ska vara minst 85 procent lägre än 1990. Vi ställer oss frågande till att föreslå betydligt ambitiösare mål än vad som beslutats på EU-nivå samtidigt som det helt saknas förslag på styrmedel och analyser av vad dessa styrmedel får för konsekvenser. Det finns därför inget motiv till varför Sverige i dag bör anta nya mål.

Vidare bör även förslaget avslås i den del som avser etappmål för den svenska klimatpolitiken. Det finns sedan tidigare ett beslut i Europeiska rådet om att EU ska minska utsläppen av växthusgaser mellan 1990 och 2030 med 40 procent, vilket för svensk del motsvarar ca 46 procent. Det rimliga är att Sverige har denna nivå som riktmärke. När det kommer till föreslagna etappmål till 2030 och 2040 anser vi att de i dag är omöjliga att ta ställning till när det saknas en strategi för hur målen ska kunna uppnås. Det är dock positivt att målen inkluderar kompletterande åtgärder men det är samtidigt problematiskt att det saknas analys av hur stora nivåer som ska tillåtas och varför de överhuvudtaget bör begränsas. Eftersom klimatfrågan är global är det viktigt att politiken också bygger på detta faktum. Huruvida utsläppen minskar genom utsläppsminskningar i Sverige, ökade upptag i Sverige eller i andra länder saknar betydelse för arbetet med att minska utsläpp av växthusgaser globalt och därför bör inte någon begränsning av de kompletterade åtgärderna finnas.

Riksdagen bör avslå regeringens förslag i den del som avser sektorsvisa mål. I likhet med Konjunkturinstitutet och Finanspolitiska rådet anser vi att klimatmål bör formuleras i termer av det miljöproblem vi vill lösa och inte i

termer av de medel vi har för att lösa det. Sektorsvisa mål riskerar att driva fram ineffektiva eller t.o.m. kontraproduktiva lösningar. Målet för svensk klimatpolitik ska utgå från hur man så kostnadseffektivt som möjligt kan bidra till minskade utsläpp av klimatgaser på global nivå.

Vi anser vidare att långsiktiga utsläppsmål bör formuleras på ett sätt som möjliggör flexibilitet. Det är att föredra att dessa utformas med ett utsläppsintervall i stället för ett fast mål. Ett problem med ett fast mål är att det kan innebära att måluppfyllelsen påverkas av det rådande konjunkturella läget samtidigt som inte någon hänsyn kan tas till vår omvärld eller teknisk utveckling. Detta riskerar att göra måluppfyllelse betydligt dyrare till ingen betydande nytta. När det kommer till mål om nettonollutsläpp anser Sverigedemokraterna att det är rätt väg att gå men att årtal för måluppfyllelse bör beredas ytterligare bl. a. mot bakgrund av att Sveriges nettoutsläpp av växthusgaser i dag är mycket små. Samtidigt bör en seriös diskussion föras kring hur markanvändning ska redovisas i denna kalkyl.

3. Förstärkning av etappmål, punkt 5 (V)

av Birger Lahti (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3656 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Jag anser att utsläppsmål bör antas till 2030 och 2040 för den icke-handlande sektorn (ESR-sektorn) utan möjlighet till utsläppsminskningar genom kompletterande åtgärder. Jag är positiv till att utsläppsmålen för den icke-handlande sektorn ingår som etappmål i miljömålssystemet. Regeringen föreslår dock att utsläppsmålen till 2030 och 2040 ska kunna nås genom kompletterande åtgärder. Med förslaget kan delmålet för 2030 på minst 63 procent lägre utsläpp nås genom flexibla mekanismer, som t.ex. uppköp av utsläppskrediter i andra länder, med upp till 8 procentenheter av målet. Kompletterande åtgärder öppnar för att Sverige riskerar att tappa fokus på egna nödvändiga utsläppsminskningar och till en viss del får förlita sig på åtgärder med osäker klimatnytta. Dessutom kan beroendet av flexibilitet få till konsekvens att Sverige i internationella sammanhang kommer att driva på för en fortsatt användning av osäkra utsläppskrediter i stället för att de industrialiserade staterna tar ansvar för sina historiska utsläpp genom utsläppsminskningar på hemmaplan.

Jag anser vidare att ett etappmål i miljömålssystemet bör införas som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem) ska minska med minst 80 procent senast 2030 jämfört med 2010. För att utsläppen ska minska i nödvändig omfattning i alla samhällssektorer behöver sektorsmål antas. Våra inrikes transporter står för ungefär hälften av växthusgasutsläppen inom den icke-handlande sektorn. Jag välkomnar därför att propositionen föreslår ett etappmål i miljömålssystemet för att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem). Den föreslagna målsättningen om en 70-procentig minskning av dessa utsläpp till 2030 är dock otillräcklig för att leva upp till riksdagens långsiktiga prioritering (antagen 2009) om att till samma år ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

Jag anser sammanfattningsvis att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett reviderat förslag om etappmål för den svenska klimatpolitiken i enlighet med det som anförs ovan.

4. Konsumtionsbaserat mål, punkt 6 (V)

av Birger Lahti (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:169 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1 och

2016/17:3656 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3 och
avslår motion

2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S) i denna del.

Ställningstagande

Utsläpp som sker i andra länder växer snabbt som en följd av vår konsumtion och är i dag större än Sveriges territoriella utsläpp. Flyg och köttkonsumtion sticker ut som två områden med extra stor påverkan. Naturvårdsverket har efterfrågat en strategi för att minska den svenska konsumtionens klimat- och miljöpåverkan i Sverige och andra länder och identifierat behov av ett kompletterande mål för konsumtionens utsläpp. Enligt verket finns det många olika åtgärder och styrmedel som kan vidtas för att minska de negativa miljö- och climateffekterna av svensk konsumtion. Köttkonsumtionen står i dag för en betydande del av de svenska växthusgasutsläppen. Trots det saknas styrmedel för att minska animaliekonsumtionens klimatpåverkan. På samma sätt utgör utsläppen från flygsektorn, utrikesflyget i synnerhet, ett av våra

snabbast växande utsläpp, och utsläppen har mer än fördubblats de senaste 20 åren, och dess klimatpåverkan är nu ungefär lika stor som de samlade utsläppen från Sveriges personbilar. Vänsterpartiet anser att de konsumtionsrelaterade utsläppen, där t.ex. köttkonsumtion och flygresor ingår, ska inordnas i det klimatpolitiska ramverket genom en kompletterande målstyrning för att stärka Sveriges förutsättningar att nå miljökvalitetsmålen i allmänhet och generationsmålet i synnerhet. Sverige bör anta ett etappmål för att minska de konsumtionsrelaterade utsläppen av växthusgaser.

5. Klimatpolitiskt råd, punkt 7 (SD)

av Martin Kinnunen (SD) och Runar Filper (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3655 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi anser att det saknas behov av ett klimatpolitiskt råd. Såväl behovet av det föreslagna rådet som dess status framstår som mycket oklara. Det finns redan instanser som Finanspolitiska rådet, Riksrevisionen och Konjunkturinstitutet som har till uppgift att granska regeringens åtgärder på bl.a. detta område, vilket gör att det kommer att bli en överlappning av uppgifter.

6. Parisavtalet, punkt 8 (SD)

av Martin Kinnunen (SD) och Runar Filper (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 13.

Ställningstagande

Parisavtalet beskrivs av regeringen som ett rättsligt bindande klimatavtal. Det finns emellertid flera problem med avtalet och med regeringens linje. Avtalet

saknar helt konkreta åtgärder för hur utsläppen ska minska och bygger i stället på frivilliga åtaganden som för många länder handlar om kraftiga utsläppsökningar. Vidare saknas sanktionsmöjligheter för länder som inte håller sig inom ramarna. Parisavtalet ska inte betraktas som ett faktiskt bindande avtal.

7. Påverkan i de internationella klimatförhandlingarna, punkt 9 (M, C, L, KD)

av Jonas Jacobsson Gjörtlér (M), Johan Hultberg (M), Åsa Coenraads (M), Gunilla Nordgren (M), Lars Tysklind (L), Lars-Axel Nordell (KD) och Rickard Nordin (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 7,

2016/17:2670 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD) yrkande 1 i denna del och

2016/17:2767 av Karin Enström m.fl. (M) yrkande 4.

Ställningstagande

Sverige ska vara ett föregångsland där bättre miljö och minskade utsläpp går hand i hand med ekonomisk tillväxt. Sverige och världens länder måste minska sina utsläpp mer än vad de hittills lovat om de uppställda målen ska nås. Sverige behöver fortsätta att vara pådrivande i det internationella klimatarbetet för att åstadkomma den förändring som behövs för att nå målet väl under 2 graders uppvärmning, med sikte mot 1,5 graders uppvärmning, och det är oroande att regeringens ambitioner är otillräckliga. Möjligheten för att nå en överenskommelse om klimatet ligger i förmågan att knyta samman minskad miljöpåverkan med ekonomisk utveckling i alla världens länder och att arbeta med investeringsstrategier i framför allt låg- och medelinkomstländer. De nationella klimatplaner som länderna lämnade in inför mötet i Paris, där de redogör för vilka åtgärder de är beredda att genomföra, är långt ifrån tillräckligt ambitiösa för att nå det gemensamma målet. I kommande förhandlingar gäller det därför att sätta press på länderna så att de agerar och uppdaterar sina planer för att göra dem realistiska och förenliga med det gemensamma målet.

8. Sverige som klimatpolitiskt föredöme, punkt 10 (KD)

av Lars-Axel Nordell (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:2658 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 1.

Ställningstagande

Sverige bör även i fortsättningen driva på för att EU ska vara ett klimatpolitiskt föredöme. Klimatutmaningen är i högsta grad global, och utöver ansvarsfulla nationella åtaganden för minskade utsläpp krävs gemensamma kraftanstängningar internationellt. Genom att visa att det går att kombinera låga utsläpp med god ekonomisk utveckling kan Sverige bidra till att slå hål på den internationellt sett utbredda myten om motsatsen.

9. Åtaganden i de internationella klimatförhandlingarna, punkt 11 (M)

av Jonas Jacobsson Gjørtler (M), Johan Hultberg (M), Åsa Coenraads (M) och Gunilla Nordgren (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjørtler m.fl. (M) yrkande 11 och
avslår motion
2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 1 och 14.

Ställningstagande

Regeringen bör vara pådrivande i FN:s internationella klimatförhandlingar för att ländernas åtagandeplaner ska skärpas i syfte att minska gapet mellan ländernas åtaganden och Parisavtalets ambitioner om att hålla den globala uppvärmningen klart under 2 grader med sikte på 1,5 grad. Det är mycket positivt att världens länder lyckades enas om ett globalt klimatavtal i Paris 2015. Dock återstår mycket arbete. De nationella klimatplanerna som länderna

lämnade in inför Parismötet, där de redogör för vilka åtgärder de är beredda att genomföra nationellt, är långt ifrån tillräckliga för att nå det gemensamma målet. I kommande förhandlingar gäller det därför att sätta press på länderna att agera och uppdatera sina planer för att göra dem realistiska och förenliga med det gemensamma målet.

10. Åtaganden i de internationella klimatförhandlingarna, punkt 11 (SD)

av Martin Kinnunen (SD) och Runar Filper (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 1 och 14 samt avslår motion

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 11.

Ställningstagande

Sverige ska verka för att de frivilliga åtagandena inom ramen för Parisavtalet framöver ska utformas så att de enkelt ska kunna jämföras. Det är problematiskt att det är omöjligt att jämföra ländernas frivilliga åtaganden. Grundläggande måste också vara att det är de länder som släpper ut mest som också ska minska utsläppen mest. Problematiskt är också att kraven är mycket lågt ställda på utvecklingsländerna där potentialen är stor för kraftiga utsläppsökningar i framtiden. Regeringen ska i EU och i globala förhandlingar verka för att bördefördelningen när det gäller minskade utsläpp av klimatgaser ska ha en tydlig koppling till nationernas faktiska utsläpp. Om Sverige på kort och lång sikt ska kunna klara inhemsk industri och handel måste vi ta med i beräkningen vad vi faktiskt släpper ut i förhållande till andra när vi beslutar om Sveriges utsläppsminskningar. Sverige står endast för ungefär 0,15 procent av världens totala utsläpp av växthusgaser. Då är det inte rimligt att Sverige ska krävas på större utsläppsminskningar än andra länder. Räknar man nettoutsläpp, reglerat för nettoupptag av koldioxid av våra växande skogar, hamnar Sveriges utsläpp på omkring 0,05 procent. Regeringens linje vid förhandlingar i EU och på global nivå måste vara att de som släpper ut mest också ska ta de största åtagandena att minska sina utsläpp när det kommer till bördefördelningen inom EU och globalt.

11. Klimatinvesteringar i andra länder, punkt 12 (M)

av Jonas Jacobsson Gjörtler (M), Johan Hultberg (M), Åsa Coenraads (M) och Gunilla Nordgren (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 12 och
avslår motion
2016/17:724 av Sofia Arkelsten (M).

Ställningstagande

Regeringen bör vara pådrivande för att utformningen av kostnadseffektiva flexibla mekanismer inom ramen för FN:s klimatavtal drar lärdom av tidigare flexibla mekanismer såsom CDM-projekten (Clean Development Mechanism). Man bör därför arbeta fram nya flexibla mekanismer, likt dagens CDM och JI (Joint Implementation), som ger länder som under Kyotoprotokollet har åtagit sig vissa utsläppsbegränsningar möjlighet att komplettera sina nationella utsläppsminskningar genom att förvärva utsläppsminskningar från projekt i andra länder. Dessa mekanismer har visat sig vara mycket kostnadseffektiva och gett goda resultat på flera områden såsom klimat, luftkvalitet, hälsa, tekniköverföring och teknikutveckling.

12. Frihandelsavtal om miljövaror, punkt 14 (M)

av Jonas Jacobsson Gjörtler (M), Johan Hultberg (M), Åsa Coenraads (M) och Gunilla Nordgren (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 15.

Ställningstagande

Regeringen bör inom EU driva på arbetet med ett grönt frihandelsavtal. EU har tullar och kvoter på i stort sett alla förnybara energislag. På fossila bränslen har EU inga tullar alls. Det måste bli lättare att handla med miljövänliga produkter. Att underlätta för handeln med miljövänliga och miljöförbättrande produkter är ett alldeles utmärkt sätt att möta klimathot och andra miljöproblem. EU har äntligen börjat förhandla om ett grönt frihandelsavtal, det s.k. Environmental Goods Agreement. Vi ser en annan stor miljövinst i att EU sluter frihandelsavtal, TTIP (Transatlantic Trade and Investment Partnership), med USA. Om avtalet sluts finns det stora möjligheter att påverka detta att bli ett grönt frihandelsavtal.

13. Ansvarsfördelningen för utsläppsminskningar inom EU m.m., punkt 15 (SD)

av Martin Kinnunen (SD) och Runar Filper (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 5 och 15.

Ställningstagande

Vi anser att regeringen i förhandlingarna om bördefördelning inom EU ska verka för att Sverige inte ska åläggas hårdare krav än vad som är genomsnittet bland EU-länderna. Det första förslaget från kommissionen om bördefördelningen är mycket problematiskt. Enligt EU-kommissionens förslag är Sverige det land inom EU som ska minska sina utsläpp mest. Detta är besynnerligt mot bakgrund av att Sveriges utsläpp av växthusgaser per capita redan ligger kraftigt under genomsnittet för industrialiserade länder. Regeringen har genom att frivilligt ta på sig de mest ambitiösa och kostsamma utsläppsminskningar nu bidragit till att andra länder i EU kan komma att sänka ambitionen på området. Bindande mål för att minska utsläppen av växthusgaser ska uppnås utan att äventyra vare sig de enskilda nationernas eller hushållens ekonomi. Det är nödvändigt att åtaganden inom EU kopplas till ansträngningar att komma fram till bindande mål på global nivå. EU står trots allt endast för en liten del av världens utsläpp. Regeringen bör vid förhandlingar inom den klimat- och energipolitiska ramen verka för att EU:s medlemsstaters åtaganden ska kunna justeras utifrån framtida faktiska globala överenskommelser.

14. Markanvändning och skogsbruk, punkt 16 (SD)

av Martin Kinnunen (SD) och Runar Filper (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 8 och
avslår motion
2016/17:2336 av Johnny Skalin (SD).

Ställningstagande

Regeringen bör driva linjen att EU:s medlemsstater vid beräkningen av utsläpp av klimatgaser ska utgå från faktiska nettoutsläpp som inkluderar markanvändning. LULUCF (land-use, land-use change and forestry) ska ingå i medlemsstaternas mål om utsläpp av klimatgaser. Detta är viktigt för att uppnå rättvisa och stimulera till en ansvarsfull skogspolitik. Enligt Sverigedemokraterna vore det dock märkligt om medlemsstaterna efter förhandlingar endast kan tillgodoräkna sig nya förändringar av markanvändning. Utgångspunkten måste givetvis vara att fastställa nationernas faktiska nettoutsläpp med markanvändning inkluderat och sedan utgå från dessa nya siffror i samtliga beräkningar.

15. Ett effektivt europeiskt klimatarbete, punkt 17 (L)

av Lars Tysklind (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:1077 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 10 i denna del.

Ställningstagande

Europa måste gå före om världen ska klara klimatkrisen. Att en union som kan driva på i internationella förhandlingar och ta ansvar för samordning av klimatpolitiken här hemma finns på plats har en avgörande betydelse. År 2005 lanserade EU världens största handelssystem för utsläppsrätter för

växthusgaser. Handelssystemet omfattar endast industriutsläpp. Majoriteten av alla utsläpp träffas därför inte. Ett gemensamt ramverk bör sättas upp för en koldioxidbeskattning av den del som inte träffas av utsläppshandeln, t.ex. transportsektorn. Tillsammans bör vi inom EU komma överens om en gemensam miniminivå för koldioxidbeskattningen.

16. Utvidgning av EU:s utsläppshandelssystem till att gälla alla växthusgaser, punkt 19 (KD)

av Lars-Axel Nordell (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion 2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 20 i denna del.

Ställningstagande

Jag anser att handeln inom EU med utsläppsrätter, som är ett kostnadseffektivt verktyg för att nå klimatmål, behöver utvecklas. Alla växthusgaser bör omfattas av EU:s handelssystem med utsläppsrätter.

17. Nationellt klimatarbete, punkt 20 (S, MP, V)

av Matilda Ernkrans (S), Isak From (S), Sara Karlsson (S), Johan Büser (S), Stina Bergström (MP), Monica Haider (S), Marianne Pettersson (S) och Birger Lahti (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna 2016/17:2670 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD) yrkande 1 i denna del och 2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi anser att Sverige ska vara ett ledande land i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets ambitiösa målsättningar och att vi ska ta ansvar för våra historiska utsläpp. Sverige ska fortsätta vara en internationell förebild

genom sitt nationella klimatarbete och genom att bidra till finansiering av utsläppsminskningar och anpassningsåtgärder i utvecklingsländer. Sverige har visat att det går att förena klimatomställningen med välfärd och god konkurrenskraft. Förra året minskade utsläppen i Sverige i den icke-handlande sektorn, alltså i den sektor där svensk regering och riksdag har direkt möjlighet att påverka. Utsläppen från de inrikes transporterna minskade med 4 procent och det trots att trafikarbetet ökade. Vi konstaterar att detta skett samtidigt som Sverige har en mycket stark ekonomisk positiv utveckling. För att Sverige ska kunna fortsätta gå före i omställningen behövs en långsiktig och stabil klimatpolitik som är brett förankrad över partigränser och riksdagsperioder. Det är viktigt att samhällets olika aktörer ges förutsättningar att inkludera klimataspekten i den strategiska planeringen av sin verksamhet. Regeringen valde därför att under 2014 ge den parlamentariska Miljömålsberedningen i uppdrag att föreslå ett klimatpolitiskt ramverk och en strategi för en samlad och långsiktig klimatpolitik. Miljömålsberedningen har lämnat ett flertal förslag om inriktningen av den svenska klimatpolitiken, med bred parlamentarisk enighet. Regeringen har nu lämnat ett förslag till ett klimatpolitiskt ramverk, med utgångspunkt i Miljömålsberedningens förslag, som behandlas i detta betänkande.

När det gäller det s.k. Klimatklivet har anslaget 1:17 Klimatinvesteringar förlängts till 2020 med 700 miljoner kronor per år 2019–2020 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 20). Regeringen ökar också anslaget med 100 miljoner kronor per år 2017–2018. I vårändringsbudgeten för 2017 (prop. 2016/17:99) föreslår regeringen att Klimatklivet stärks med ytterligare 500 miljoner kronor under 2017 för att öka takten i omställningen till ett fossilfritt Sverige. Åtgärderna som kan få stöd avser bl.a. att installera laddpunkter för elfordon, konvertera från fossilt bränsle till förnybart och utöka produktion av biogas. Klimatklivet väntas, med den föreslagna satsningen, minska de årliga utsläppen med ca 1,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Det motsvarar en femtedel av de totala årliga utsläppen från alla bensinbilar i Sverige. Endast projekt som ger rejäla utsläppsminskningar per investerad krona beviljas stöd. I genomsnitt levererar Klimatklivet 2,7 kilo utsläppsminskning per investerad krona.

Regeringen har klimatet som en av sina huvudsakliga prioriteringar och höjer ambitionen för att skynda på omställningen till ett hållbart samhälle. Att ta täten i klimatomställningen är inte bara moraliskt rätt, det är också ekonomiskt smart. Minskad klimatpåverkan är på lång sikt förutsättningen för en utvecklad ekonomi och ett ökat välstånd. Den gröna omställningen kan skapa nya jobb i hela Sverige. Samtidigt förbättras vår livskvalitet, och vår natur bevaras för våra barn och barnbarn.

Vi anser således att den klimatpolitik som förs i Sverige är långsiktigt effektiv och bedrivs så att minskade utsläpp av växthusgaser förenas med god ekonomisk utveckling.

18. Industrins konkurrenskraft m.m., punkt 21 (SD)

av Martin Kinnunen (SD) och Runar Filper (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 2–4.

Ställningstagande

Regeringen bör göra en analys av effekterna av en föregångspolitik på klimatområdet. En sådan analys bör genomföras skyndsamt så att inte värdefull svensk industri försvinner utomlands till stor skada för samhället men med ringa nytta för miljömålen. Vidare bör regeringen låta utreda riskerna för s.k. koldioxidläckage till följd av ogynnsamma konkurrensförhållanden för svensk industri. Svensk klimatpolitik har länge byggt på att Sverige ska gå före andra länder på området och besluta om betydligt större utsläppsminskningar. Tanken bakom detta är att Sverige på detta sätt ska kunna påverka andra länder i samma riktning. Problemet med denna strategi är att det inte finns något som tyder på att den fungerar. Det finns ingen forskning på området som stöder att denna föregångspolitik på något sätt bidrar till minskade utsläpp. Enligt teorin om koldioxidläckage kan det till och med vara så att denna politik genom s.k. koldioxidläckage bidrar till att öka utsläppen i andra länder. Varken regeringen eller myndigheterna har samlat analyserat och rapporterat hur mycket olika branscher behöver betala för utsläppsminskningarna och om de företag som gynnas verkligen är de som omfattas av en risk för koldioxidläckage. Vi föreslår vidare att ökat fokus bör ligga på insatser för att åstadkomma teknisk utveckling snarare än på att genom ökade skatter minska utsläppen i Sverige. Det är av största vikt att konkurrenskraften för såväl den svenska som den europeiska industrin inte försämras i den utsträckningen att koldioxidgenererande produktion flyttas till länder med en mindre ambitiös klimatpolitik eller där andra miljöhänsyn, arbetsrätt och mänskliga rättigheter är åsidosatta. Det bör göras djupare konsekvensanalyser av att en ambitiös klimatpolitik ensidigt förs i en begränsad del av världen.

19. Nollvisionsstrategi för basindustrin, punkt 22 (M)

av Jonas Jacobsson Gjørtler (M), Johan Hultberg (M), Åsa Coenraads (M) och Gunilla Nordgren (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion 2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjørtler m.fl. (M) yrkande 8.

Ställningstagande

Regeringen bör påbörja arbetet med en nationell nollvisionsstrategi för basindustrin i dialog med branschen. Många delar av klimatpolitiken behöver ses över för att de ambitiösa utsläppsmålen som föreslagits av Miljömålsberedningen ska kunna nås. En av dessa delar är hur basindustrin ska fortsätta att bidra till utsläppsminskningarna. En nollvisionsstrategi för basindustrin bestående av två ben är en bra väg framåt. Det ena benet är utsläppsfri processteknik och det andra benet är s.k. CCS-teknik (koldioxidavskiljning och koldioxidlagring). I nollvisionsstrategin är dialog och samverkan mellan basindustrin och staten nyckeln för att skapa bra förutsättningar för fortsatta utsläppsminskningar parallellt med en växande ekonomi.

20. Skogens roll i klimatomställningen, punkt 23 (M)

av Jonas Jacobsson Gjørtler (M), Johan Hultberg (M), Åsa Coenraads (M) och Gunilla Nordgren (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 23 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion 2016/17:3172 av Jonas Jacobsson Gjørtler m.fl. (M) yrkande 4.

Ställningstagande

Skogen har en central roll i den gröna omställningen och är en av nycklarna för att bryta vårt fossilberoende. Skogsråvara kan användas i produkter som substituerar t.ex. plast och andra energikrävande material och för att ersätta

fossila drivmedel. Skogsmarken i sig binder kol. För att få bästa resultat för klimatets skull behöver skogen brukas. Därför är det viktigt att det nationella skogsprogram som nu tar form på allvar bejakar möjligheterna att minska klimatpåverkan genom insatser som ökar produktionen och ökar uttaget av biomassa. Att skapa förutsättningar för ökad tillväxt och ökad produktion i de svenska skogarna ökar också potentialen för substitution av fossila produkter. Skogsprodukter för byggindustrin både i Sverige och i andra länder bidrar också till att minska klimatpåverkan från andra, mer energikrävande byggmaterial, varför ökad export av trä också kan bidra till minskad klimatpåverkan.

21. Förnybar energi m.m., punkt 24 (C)

av Rickard Nordin (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 24 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen delvis motion
2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 3.

Ställningstagande

Regeringen bör verka för att göra Sverige fritt från fossila bränslen. Tidigare har målsättningen varit ett 100 procent förnybart energisystem inom en generation som ett mål på vägen till 2050-målet. Motionärerna anser nu att detta mål ska tidsättas för att tydliggöra ambitionerna och för att öka sannolikheten att Sverige når tvågradersmålet och kan vara den kraft i den globala omställningen som vi hittills varit. Sverige bör därför bli fritt från fossila bränslen och nå ett 100 procent förnybart energisystem till 2040.

22. Torvbrytning m.m., punkt 25 (SD)

av Martin Kinnunen (SD) och Runar Filper (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 25 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:1772 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkandena 28 och 29.

Ställningstagande

Förutsättningarna för en ökad brytning av torv på påverkad torvmark bör utredas. Torven är ett inhemskt långsamt förnybart bränsle då den nybildas kontinuerligt. I dag klassas torven i Sverige som förnybar vid kraftproduktion och är berättigad till elcertifikat, medan den vid värmeproduktion omfattas av handel med utsläppsrätter då EU klassar torven som fossil energi. Det vore eftersträvansvärt att reducera import av fossila bränslen genom torveldning. Torven kan skapa arbetstillfällen på de platser där torvbrytningen är möjlig och skulle kunna utgöra en viktig sysselsättningsfaktor på landsbygden.

Vidare anser vi att användningen av torv från redan dikade torvmarker inte ska behöva utsläppsrätter inom EU ETS. Regeringen bör verka inom EU för att torv från påverkade torvmarker ska behandlas på samma sätt som övriga biobränslen inom EU:s system för handel med utsläppsrätter.

23. Reduktionsplikt m.m., punkt 26 (M)

av Jonas Jacobsson Gjörtler (M), Johan Hultberg (M), Åsa Coenraads (M) och Gunilla Nordgren (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 26 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 4 och avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 37,

2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S) i denna del och

2016/17:2826 av Carin Jämtin m.fl. (S).

Ställningstagande

Vi anser att ett system med reduktionsplikt bör införas i syfte att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn. Regeringen bör snarast ta fram ett sådant förslag som grundas på drivmedlens klimatprestanda och baseras på hur stora reduktioner av utsläpp av växthusgaser som drivmedlet ger upphov till. Genom successivt ökad inblandning av biodrivmedel minskar de fossila koldioxidutsläppen fram till målnivån för 2030. Under en övergångsperiod behöver det fortsättningsvis finnas ett system som hanterar de höginblandade biobränslen som finns redan i dag, för att undvika att de missgynnas på kort sikt. Reduktionsplikten måste utformas på ett sätt som inte slår mot konkurrenskraften för exempelvis svensk transportnäring. Den bör därför utformas i samråd med berörda parter. Sverige har goda möjligheter att producera stora mängder biobränslen av hög kvalitet, både från skogen och

jordbruket. Utformningen måste dock ske med beaktande av de regelverk som finns på EU-nivå.

24. Reduktionsplikt m.m., punkt 26 (C)

av Rickard Nordin (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 26 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 37 och avslår motionerna

2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S) i denna del,

2016/17:2826 av Carin Jämtin m.fl. (S) och

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtlér m.fl. (M) yrkande 4.

Ställningstagande

Förnybara drivmedel bör främjas med ökad inblandning och kvotpliktsystem. I första hand ska förnybara bränslen främjas med hjälp av en beskattning som sker utifrån klimatprestanda. En annan viktig del för att främja förnybara bränslen är att öka inblandningen av förnybara bränslen i bensin och diesel för att befintliga fordon ska kunna minska sin klimatpåverkan. För att nå målet till 2030 vill motionärerna införa en teknikneutral och ambitiös kvotplikt för förnybara drivmedel, som ålägger drivmedelsbolagen att stegvis minska sina utsläpp. Kvotplikten ska vara kompatibel med EU:s lagstiftning och ska gälla för alla förnybara bränslen. Den ska baseras på bränslets klimatprestanda och bör årligen öka med ambitiösa fastställda kvoter för varje år fram till 2030 enligt en trappstegsmodell för att driva på utvecklingen och ge långsiktiga förutsättningar.

25. Långsiktiga villkor för biodrivmedel, punkt 27 (M, C, L, KD)

av Jonas Jacobsson Gjörtlér (M), Johan Hultberg (M), Åsa Coenraads (M), Gunilla Nordgren (M), Lars Tysklind (L), Lars-Axel Nordell (KD) och Rickard Nordin (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 27 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 28 och
2016/17:2670 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD) yrkande 7.

Ställningstagande

För att nå målet till 2030 behöver många olika förnybara bränslen utvecklas och kommersialiseras och fler transporter elektrifieras. Detta innebär att starkare incitament behövs för fordonsflottan, men även för flyg- och sjötransporter. Möjligheterna att driva företag och bo utanför storstäderna behöver förstärkas. För det behövs bl.a. en fossiloberoende fordonsflotta. För att tydliggöra för branschen behövs långsiktiga och stabila villkor för biodrivmedel. På så sätt underlättas investeringar som har ett längre tidsperspektiv. Att fortsatt främja teknikutveckling och skapa goda och långsiktiga spelregler för användandet av förnybara drivmedel med stor klimatnytta inom detta område är avgörande för vår möjlighet att nå ett hållbart transportsystem. Andelen miljöbilar minskar och fossiloberoendet ter sig allt mer avlägset. Ett system som premierar klimatsmarta bilar framför fordon med större utsläpp, ett s.k. bonus–malus-system, är ett styrmedel i rätt riktning. Det förslag som presenterades i betänkande SOU 2016:33 bör fortsätta att utvecklas. Förslaget ställer orimliga krav på att konsumenten själv ska klara av att göra krångliga beräkningar. Systemet bör utvärderas efter ett år och bonusnivåerna justeras efter två år. Med förslaget uppnås inte heller de långsiktiga spelregler som branschen ständigt efterfrågar.

26. Koldioxidskattebefrielse inom EU, punkt 28 (C)

av Rickard Nordin (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 28 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:2023 av Kristina Yngwe och Eskil Erlandsson (båda C) yrkande 5.

Ställningstagande

Att gynna förnybara drivmedel framför fossila går emot EU:s regler om fri konkurrens. Sverige har därför de senaste åren begärt undantag för att kunna befria climateffektiva biodrivmedel från koldioxidskatt. Ska Sverige ha en möjlighet att bli fossilfritt behöver vi fortsättningsvis kunna utveckla

marknaden för hållbara och klimatsmarta biodrivmedel. Den svenska modellen med koldioxidsskattebefrielse bör gälla inom hela EU.

27. Styrmedel för biodrivmedel m.m., punkt 29 (M, C, L, KD)

av Jonas Jacobsson Gjörtler (M), Johan Hultberg (M), Åsa Coenraads (M), Gunilla Nordgren (M), Lars Tysklind (L), Lars-Axel Nordell (KD) och Rickard Nordin (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 29 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:2670 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD) yrkandena 3–6.

Ställningstagande

Den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. Denna sektor bidrar med den största nationella påverkan på klimatet och innebär både en belastning på miljön och en säkerhetspolitisk risk. Regeringen bör inom EU verka för långsiktiga och teknikneutrala styrmedel som premierar biodrivmedel med hög klimatnytta och verkar för att öka omställningstakten från fossilt till förnybart i transportsektorn. Alla råvaror som är lämpliga för produktion av biodrivmedel ska kunna omfattas av nationella styrmedel. I en tid där transportsektorn är den stora klimatutmaningen i såväl Sverige som hela EU finns det fler anledningar än någonsin att premiera fossilfria alternativ. Därför är det viktigt att styrmedel inte exkluderar särskilda råvaror för produktion av biodrivmedel. Vidare bör regeringen inom EU verka för en revidering av EU:s riktlinjer för stöd till miljöskydd och energi. Dessa riktlinjer beslutades under 2014 och innebär att medlemsländerna från 2020 inte längre får ge livsmedelsbaserade biodrivmedel olika former av driftsstöd, t.ex. i form av undantag från energi- och koldioxidsskatter. Detta är beklagligt i och med att det inte behöver finnas en konflikt mellan matproduktion och biodrivmedel. I slutet av 2015 fick Sverige det positiva beskedet från EU om fortsatt svensk skattebefrielse på biogas t.o.m. 2020 och skattebefrielse eller skattelättnad på andra hållbara biodrivmedel t.o.m. 2018. I och med detta ges hållbara biodrivmedel viss befrielse från energiskatt och hel befrielse från koldioxidsskatt. Det är regeringens ansvar att se till att det finns styrmedel för biodrivmedel som på ett kostnads- och klimateffektivt sätt minskar utsläppen från transportsektorn samtidigt som det inte exkluderar import från tredjeland. Regeringen bör ta fram sådana förslag på styrmedel.

28. Utsläppskrav på fordon och arbetsmaskiner m.m., punkt 30 (C)

av Rickard Nordin (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 30 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 32–35, 54 och 55.

Ställningstagande

De EU-gemensamma koldioxidkraven på personbilar och lätta lastbilar bör skärpas i kombination med att nationella styrmedel tillämpas. Transportsektorn utgör en fundamental kvarvarande utmaning för att klara klimatmålen dels eftersom transportererna orsakar ungefär en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser och dels eftersom majoriteten av fordonsflottan ännu är beroende av fossila bränslen. Genom teknikutveckling kan marknaden påverkas och utvecklingen drivas på ytterligare mot förnybara bränslesnåla bilar. Ett avgörande steg är att skärpa koldioxidkraven på personbilar och lätta lastbilar inom EU, vilket bör ske utan att det ökar utsläppen av luftföroreningar. I kombination med koldioxidskatten kan skärpta koldioxidkrav utgöra viktiga styrmedel och ge tydliga spelregler till marknadens aktörer. Vidare bör Sverige driva på för att det inom EU utvecklas koldioxidutsläppskrav för tunga fordon. Sådana krav saknas i dag. Flera andra betydelsefulla marknader såsom Kina, USA, Japan och Kanada har redan utvecklat och använder dessa typer av krav. För att europeisk lastbilsindustri ska fortsätta att vara konkurrenskraftig behöver motsvarande krav ställas även på den europeiska marknaden.

Regeringen bör vidare verka för gemensamma koldioxidkrav på motorer till arbetsmaskiner inom EU. Likt övriga transportslag är denna fordonspark fossilberoende och i stort behov av omställning för att bidra till klimatmålen i Sverige och internationellt. I dagsläget finns inga krav när det gäller koldioxidutsläpp från arbetsmaskiner. Genom att utveckla EU-gemensamma koldioxidkrav på arbetsmaskiner kan teknikutvecklingen drivas på för att ta fram energieffektiva och klimatsmarta fordon så att fossila bränslen kan ersättas av förnybara och utsläpp av växthusgaser kan minska. Det finns även ett behov av att utveckla definitionen av miljöarbetsmaskiner. Likt miljöbilsdefinitionen för personbilar bör en motsvarande definition utvecklas för arbetsmaskiner. En myndighet bör tilldelas ett samordningsansvar för att bidra till utvecklingen av arbetsmaskiner med bättre miljö- och klimategenskaper. Det finns i dag ingen myndighet som har ett övergripande

helhetsansvar för arbetsmaskiner, utan ansvaret är fördelat på flera myndigheter, även när det gäller miljöaspekter. Naturvårdsverket ansvarar för det övergripande miljömålsarbetet, medan Transportstyrelsen ansvarar för avgasregler och bullerregler för arbetsmaskiner och regler om fordonbränslen, och Energimyndigheten ansvarar för utveckling och förmedling av kunskap om energieffektivisering. Motionärerna framhåller vidare att offentlig upphandling kan användas som verktyg för att driva på utvecklingen av arbetsmaskiner mot miljövänligare alternativ. När det gäller att ställa miljökrav vid upphandling på t.ex. avgasutsläpp, bränsleförbrukning och drivmedel är detta är svårt att göra när alternativ inte finns. Det är därför viktigt att de alternativa bränslena finns först för att inte försvåra för näringen.

29. Miljömärkning av drivmedel m.m., punkt 31 (L)

av Lars Tysklind (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 31 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:1070 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 18 och avslår motion

2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S) i denna del.

Ställningstagande

Jag anser att det behövs olika former av biodrivmedel för att ta steg mot en fossilfri fordonsflotta. Det måste vara lätt för konsumenten att göra rätt, och jag är positiv till att marknaden driver på för olika former av miljömärkning av biodrivmedel.

30. Förnybara bränslen inom flygsektorn, punkt 32 (M)

av Jonas Jacobsson Gjörtler (M), Johan Hultberg (M), Åsa Coenraads (M) och Gunilla Nordgren (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 32 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 6 och

avslår motion

2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S) i denna del.

Ställningstagande

Den största utsläppskällan i Sverige är fordonssektorn. Utsläppsminskningen som under alliansregeringens tid fanns i fordonssektorn har nu avtagit, vilket är mycket allvarligt. Utsläppen från trafiksektorn måste minska, och andelen förnybara drivmedel måste öka bl.a. inom flyget. Regeringen bör därför arbeta aktivt för att underlätta ökad inblandning av förnybara bränslen i flygbränslen.

31. Etappmål för luftföroreningar m.m., punkt 34 (C)

av Rickard Nordin (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 34 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 6 och
avslår motion

2016/17:1981 av Staffan Danielsson och Peter Helander (båda C) yrkandena
2 och 3.

Ställningstagande

Ett etappmål för luftföroreningar bör införas. Dålig luftkvalitet är ett problem i våra större städer och tätorter, och detta beror framför allt på utsläpp från trafiken. För att nå luftrelaterade miljömål i Sverige som beror på utsläpp anser motionärerna att det behövs insatser på lokal, regional och nationell nivå. Den samhällsomställning som behövs för att nå god luftkvalitet innebär att utsläpp från vägtrafik i tätort, från småskalig vedeldning och från import av luftföroreningar måste begränsas och att takdirektivets utsläppsåtaganden måste uppfyllas.

32. En cirkulär biobaserad ekonomi, punkt 35 (C)

av Rickard Nordin (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 35 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2016/17:820 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 18 och
2016/17:2022 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 1–5, 7–10, 12–14 och
16.

Ställningstagande

För att ta ett samlat grepp om de affärsmöjligheter som en övergång till ett biobaserat samhälle ger bör en nationell strategi för en biobaserad samhällsekonomi tas fram, detta för att skapa förutsättningar för grön kemi med kemiska produkter och processer som minskar eller helt eliminerar användandet eller bildandet av farliga ämnen, och fasa ut giftiga kemikalier. Centerpartiet vill öka och industrialisera träbygandet och stimulera vidareförädling av förnybara och hållbara drivmedel från jord- och skogsråvara. Primärproduktionen, som uppfödning av djur och odling av spannmål och andra grödor, är viktiga delar av de gröna näringarna som bidrar till ett starkt näringsliv och till att hela landet kan leva och utvecklas. Strategin bör bidra till att öka användningen av biobaserade material över tid och vara förankrad inom både politiken och näringslivet. I Sverige har vi råvarubasen men även det industriella kunnandet och världsledande forskning på området, och det är samverkan mellan näringsliv och stat som behövs för att förverkliga strategin.

För att ta till vara den potential vi har i Sverige att ställa om till mer biobaserade material och bioekonomi behöver vi skapa långsiktiga spelregler för investerare. I takt med att klimatförändringarnas spår syns tydligare ökar behovet att ersätta fossila material med biobaserade motsvarigheter. Vi anser att marknaden ska vara styrande och efterfrågan finnas därefter, men vid utveckling av ny teknik och när nischmarknader behöver skapas, finns behov av stöd på vägen. I dag saknas helt styrmedel för nischmarknad och marknadstillväxt, vilket gjort att utvecklingen avstannat i Sverige. Politiken kan svara på detta behov genom att utveckla styrmedel som motsvarar investeringarnas livslängd. Styrmedel kan utformas för att främja denna efterfrågan likt principen om att förorenaren betalar. Det som är skadligt för miljön bör kosta mer, medan det som är bra för miljön bör beskattas lägre, såsom miljövänliga material och lösningar. Samtidigt kan vi inte riskera att beskatta till den grad att svenska industrier tvingas flytta utomlands och orsaka större miljöskada där, och inte heller överkompensera det klimatsmarta, giftfria och biobaserade då det strider mot EU:s statsstödsregler. Man behöver därför se över vilka styrmedel som kan svara mot behovet av att långsiktigt öka efterfrågan på hållbara biobaserade produkter, framför allt på nischmarknader. Berörda myndigheter bör ges i uppdrag att utveckla uppföljningsmått så att utvecklingen mot en mer biobaserad ekonomi, och ersättning av fossila råvaror, kan följas. För att främja utvecklingen av biobaserade bränslen och biobaserade material som ersätter material som producerats med fossila råvaror måste dessa prioriteras. När

nischmarknaderna är utvecklade och tekniken är på plats bör dessa produkter prioriteras så att de så långt som möjligt används där störst klimatnytta fås.

Reglerna behöver klargöras för beskattning, arbetsvillkor, säkerhet, försäkringar m.m. för s.k. delningstjänster. En form av ökat resursutnyttjande är delningsekonomi där underutnyttjade varor och tjänster kan hyras eller lånas ut utan att man behöver äga tjänsten eller produkten. I denna starka utveckling har politiken inte hunnit med, och därför behöver regler anpassas för att stärka delningstjänsterna.

Regelverk och styrmedel behöver anpassas i takt med omställningen mot en cirkulär ekonomi och bioekonomi, så att modern teknik främjas och resurseffektiviteten ökar samtidigt som utsläppen av växthusgaser minskar. Frågan om hur cirkulära system kan stimuleras genom den offentliga styrningen för att nya produkter på marknaden ska få ett lägre klimatavtryck bör ses över. Ett utökat producentansvar för fler produktgrupper såsom textilier kan vara en metod för att stärka den cirkulära ekonomin och möjliggöra högre resursutnyttjande. Utveckling av nya affärsmodeller såsom leasing-baserade affärsmodeller liksom anpassning till en delningsekonomi kan också bli nya utmaningar i näringslivet. Den offentliga sektorn behöver främja cirkulära system där nya teknologier integreras i samhället på ett effektivt sätt så att miljöpåverkan minskas och tillväxten ökar.

Bättre information till slutkonsumenter om basmaterialens klimatavtryck i olika slutprodukter behöver utvecklas och stödjas. Slutkonsumenten kan ofta ha högre betalningsvilja för en produkt med lägre klimatavtryck såsom biobaserade material.

Sverige har en bättre utgångspunkt än Europa och världen i att utvecklas mot en cirkulär ekonomi. I Sverige återvinner vi betydligt mer, vi har en nästan fossilfri elproduktion, hög grad av cirkulära materialflöden och högproduktiva värdekedjor i industrin. Det finns ändå en potential att öka resurseffektiviteten vid material- och energianvändning i ekonomin. Studier har visat att det kan leda till minskade utsläpp av växthusgaser, samtidigt som vi kan skapa jobbtillfällen och få tillväxt. Arbetet bör avse en utveckling mot en mer cirkulär ekonomi som präglas av hög material- och energieffektivitet för att främja tillväxt samtidigt som vi får lägre klimatpåverkan.

Berörda myndigheter bör ges i uppdrag att ta fram en strategisk plan för att minska utsläppen av växthusgaser från skog och jordbruk och öka kolinlagringen i åker- och betesmark. Skog och jordbruksmark har stor potential att binda in koldioxid och fungera som en kolsänka. Samtidigt kan markerna också bidra till stora utsläpp av växthusgaser. Betydande avgångar av koldioxid sker vid bruk av organogena jordar, dvs. jordar med hög mullhalt, medan åkermark orsakar mindre utsläpp av koldioxid.

Särskilda yttranden

1. Reformering av EU:s utsläppshandelssystem, punkt 18 (M, C, L, KD)

Jonas Jacobsson Gjörtlér (M), Johan Hultberg (M), Åsa Coenraads (M), Gunilla Nordgren (M), Lars Tysklind (L), Lars-Axel Nordell (KD) och Rickard Nordin (C) anför:

Vi kan konstatera att ett beslut nu har fattats på miljørådet om utformningen av EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) 2021–2030 genom en s.k. allmän inriktning. Vi avstår därför från att reservera oss under denna punkt. Vi vill dock i detta särskilda yttrande redovisa vår syn på den framtida utformningen av EU:s utsläppshandelssystem.

EU:s utsläppshandelssystem är ett kraftfullt styrmedel för att uppnå EU:s klimatmål. Genom att sätta ett tak på utsläppen inom EU och därigenom skapa en marknad med begränsad tillgång på utsläppsätter vars pris regleras av efterfrågan, kommer de mest kostnadseffektiva utsläppsminskningarna att ske allra först. För att fungera ändamålsenligt ska systemet baseras på förutsägbara, rättvisa och långsiktiga regler som är gynnsamma för både klimatet och det europeiska näringslivets konkurrenskraft. Med hänsyn till att EU ETS omfattar 45 procent av alla utsläpp inom unionen är det märkligt att vi i många frågor som rör detta marknadsbaserade verktyg tvingats driva regeringen framför oss.

En skärpning av EU ETS bör ske för att anpassa systemet till EU:s åtaganden i Parisavtalet. Skärpningen bör ske på ett sådant sätt att de mest klimatsmarta företagen premieras och ges tydliga incitament för effektiva och koldioxid snåla processer. Prissignalen via utsläppsätterna måste vara tillräckligt stark för att ge incitament till klimatsmarta investeringar. Eftersom klimatförändringarna är ett globalt problem får utformningen av EU ETS inte bidra till koldioxidläckage. Ett system som förvisso sänker EU:s utsläpp men i stället exporterar såväl utsläpp som jobb är varken eftersträvansvärt eller en förebild för resten av världen. Målet för EU ETS måste vara att generera faktiska utsläppsminskningar, inte att omfördela utsläppen globalt. På sikt bör EU ETS utvidgas till fler sektorer och länkas samman med andra system för handel av utsläppsätter.

2. Motioner som bereds förenklat, punkt 36 (M)

Jonas Jacobsson Gjörtlér (M), Johan Hultberg (M), Åsa Coenraads (M) och Gunilla Nordgren (M) anför:

Utskottet har genom förenklad motionsberedning avstyrkt de motionsförslag som finns i bilaga 3.

I fråga om våra förslag vidhåller vi de synpunkter som företrädare för vårt parti framfört i tidigare reservation och i aktuell kommittémotion men avstår från att ge uttryck för dem i en reservation.

3. Motioner som bereds förenklat, punkt 36 (SD)

Martin Kinnunen (SD) och Runar Filper (SD) anför:

Utskottet har genom förenklad motionsberedning avstyrkt de motionsförslag som finns i bilaga 3.

I fråga om våra förslag vidhåller vi de synpunkter som företrädare för vårt parti framfört i tidigare reservation och i aktuell kommittémotion men avstår från att ge uttryck för dem i en reservation.

4. Motioner som bereds förenklat, punkt 36 (C)

Rickard Nordin (C) anför:

Utskottet har genom förenklad motionsberedning avstyrkt de motionsförslag som finns i bilaga 3.

I fråga om våra förslag vidhåller vi de synpunkter som företrädare för vårt parti framfört i tidigare reservation och i aktuell partimotion men avstår från att ge uttryck för dem i en reservation.

5. Motioner som bereds förenklat, punkt 36 (V)

Birger Lahti (V) anför:

Utskottet har genom förenklad motionsberedning avstyrkt de motionsförslag som finns i bilaga 3.

I fråga om våra förslag vidhåller vi de synpunkter som företrädare för vårt parti framfört i tidigare reservation och i aktuell kommittémotion men avstår från att ge uttryck för dem i en reservation.

6. Motioner som bereds förenklat, punkt 36 (L)

Lars Tysklind (L) anför:

Utskottet har genom förenklad motionsberedning avstyrkt de motionsförslag som finns i bilaga 3.

I fråga om vårt förslag vidhåller vi de synpunkter som företrädare för vårt parti framfört i tidigare reservation och i aktuell partimotion men avstår från att ge uttryck för det i en reservation.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2016/17:146 Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till klimatlag.
2. Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om mål för den svenska klimatpolitiken (avsnitt 5.2, 5.3, 5.5).
3. Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om preciseringen av miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan (avsnitt 5.1).

Följdmotionerna

2016/17:3655 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD):

1. Riksdagen avslår förslaget i de delar som avser förslag till klimatlag samt mål för den svenska klimatpolitiken (avsnitt 5.2, 5.3 och 5.5).
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utsläppsmål bör formuleras på ett sätt som möjliggör flexibilitet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det saknas behov av ett klimatpolitiskt råd och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3656 av Jens Holm m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utsläppsmål till 2030 och 2040 för den icke-handlande sektorn (ESR-sektorn) bör antas utan möjlighet till utsläppsminskningar genom kompletterande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem) ska minska med minst 80 procent senast 2030 jämfört med 2010 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör anta ett etappmål för att minska de konsumtionsrelaterade utsläppen av växthusgaser och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2016/17

2016/17:169 av Jens Holm m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör anta ett kompletterande konsumtionsbaserat mål för utsläpp av växthusgaser och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:724 av Sofia Arkelsten (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den svenska klimatpolitiken bör inriktas så att den bidrar till att minska de globala utsläppen av växthusgaser till en så låg samhällsekonomisk kostnad som möjligt och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:820 av Annie Lööf m.fl. (C):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en nationell strategi för omställningen till en biobaserad samhällsekonomi och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja ”New Climate Economy” – ny climatekonomi – i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att göra Sverige fritt från fossila bränslen och nettoutsläpp av koldioxidequivalerter och att Sverige ska ha 100 procent förnybar energi till 2040, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa etappmål 2030 för utsläpp av växthusgaser och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utarbeta en mer detaljerad strategi för de kompletterande åtgärderna som behövs för att nå nettonollutsläpp och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa etappmål för luftföroreningar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Sveriges ansvar för att driva på det internationella klimatarbetet och bidra till en hållbar utveckling och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att EU bör anta ett mål om 50 procents utsläppsminskning till 2030, varav 10 procent ska genomföras internationellt genom flexibla mekanismer, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa EU:s handelssystem med utsläppsrätter så att det blir ett kraftfullt

- verktyg för att nå det internationellt gemensamma målet om temperaturhöjning väl under två grader och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att EU:s handelssystem ska ge fler tydliga incitament för klimatsmarta investeringar och tillkännager detta för regeringen.
 12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koppla samman EU:s handelssystem med Parisavtalets femåriga översynsmekanism för ambitionsökningar och tillkännager detta för regeringen.
 13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att takten för den årliga reduktionen av den totala mängden utsläppsrätter bör ökas och tillkännager detta för regeringen.
 14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att EU:s handelssystem på sikt bör länkas samman med system för utsläppshandel i andra delar av världen och tillkännager detta för regeringen.
 28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att utforma regler som ger mer långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.
 32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för gemensamma koldioxidkrav på motorer till arbetsmaskiner inom EU och tillkännager detta för regeringen.
 33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla definitionen av miljöarbetsmaskiner och tillkännager detta för regeringen.
 34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tilldela en myndighet ett samordningsansvar för att bidra till utvecklingen av arbetsmaskiner med bättre miljö- och klimategenskaper och tillkännager detta för regeringen.
 35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ställa miljökrav vid upphandling på t.ex. avgasutsläpp, bränsleförbrukning och drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
 37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja förnybara drivmedel med ökad inblandning och kvotpliktsystem och tillkännager detta för regeringen.
 54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa EU-gemensamma koldioxidkrav på personbilar och lätta lastbilar i kombination med nationella styrmedel och tillkännager detta för regeringen.
 55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör driva på för att det inom EU utvecklas koldioxidutsläppskrav för tunga fordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:1053 av Annika Lillemets m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka hur ett system med utsläppstak för koldioxid och medborgarutdelning skulle kunna utformas i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1070 av Jan Björklund m.fl. (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka systemet med utsläppsrätter inom EU och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att marknaden driver på om miljömärkning av biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1077 av Jan Björklund m.fl. (L):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för ett effektivt europeiskt klimatarbete och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1141 av Mathias Tegnér (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av långsiktiga och kraftfulla åtgärder för att minska effekterna på klimatet och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1142 av Catharina Bråkenhielm och Kenneth G Forslund (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om odling av sjöpungar och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1167 av Hanna Westerén (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att främja konsumenters möjlighet till medvetna mat- och klimatval och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1304 av Jan Lindholm (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att minska mängden klimatpåverkande gaser i atmosfären och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna biologisk produktionsförmåga och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av fortsatt forskning om och utveckling av frågor om biokolteknik och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om styrmedel för att stimulera bruket av biokolteknik och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1334 av Stefan Nilsson m.fl. (MP):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett system med klimatmärkning av livsmedel ska införas och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1772 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheter och nivåer för att ge producenter av biogödsel stöd och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en omprövning av regelverket för att kunna ta emot andra substrat än stallgödsel för biogasproduktion utan hygienisering och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att tillsätta en utredning om potentialen i att framställa biogas och gödningsprodukter av alger och tång och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en ökad brytning av torv på påverkad torvmark och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att användningen av torv från redan dikade torvmarker inte ska behöva utsläppsrätter inom EU ETS och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1981 av Staffan Danielsson och Peter Helander (båda C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om genomförande av Miljömålsberedningens förslag och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en informationskampanj om ren eldning och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2022 av Kristina Yngwe m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en nationell strategi för omställningen till en biobaserad samhällsekonomi bör tas fram och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att strategin bör bidra till ökad användning av biobaserade material på sikt och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att strategin bör vara förankrad inom både politiken och näringslivet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vilka styrmedel som kan svara mot behovet av att långsiktigt öka efterfrågan på hållbara biobaserade produkter, framför allt på nischmarknader, och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla och stödja bättre information till slutkonsumenter om basmaterialens klimatavtryck i olika slutprodukter och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra åt ansvariga myndigheter att utveckla uppföljningsmått så att utvecklingen mot en mer biobaserad ekonomi och substitutionen av fossila råvaror kan följas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en utveckling mot mer cirkulär ekonomi som präglas av hög material- och energieffektivitet för att främja tillväxt samtidigt som vi får lägre klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anpassa regelverk och styrmedel för att främja teknikutveckling och styrning mot resurseffektivitet så att minskade utsläpp säkerställs och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur cirkulära system kan stimuleras genom den offentliga styrningen för att nya produkter på marknaden ska få ett lägre klimatavtryck och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regler behöver klargöras för beskattning, arbetsvillkor, säkerhet, försäkringar m.m. för t.ex. delningstjänster och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera biobaserade bränslen och biobaserade material som ersätter material som producerats med fossila råvaror och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att biobaserade produkter så långt som möjligt bör användas där de gör störst klimatnytta, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge berörda myndigheter i uppdrag att ta fram en strategisk plan för att minska utsläppen av växthusgaser från skog och jordbruk och öka

kolinlagringen i åker- och betesmark och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2023 av Kristina Yngwe och Eskil Erlandsson (båda C):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den svenska modellen med koldioxidskattebefrielse ska gälla inom hela EU och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2336 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om integrering av markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (Land use, land use change and forestry, LULUCF) i Sveriges EU-interna åtaganden, i linje med ingångna avtal i och med Kyotoprotokollets andra åtagandeperiod, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:2658 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige fortsatt ska driva på för att EU ska vara ett klimatpolitiskt föredöme och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2670 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatpolitik ska vara långsiktig och effektiv och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inom EU ska verka för långsiktiga och teknikneutrala styrmedel som premierar biodrivmedel med hög klimatnytta och ökar omställningstakten från fossilt till förnybart i transportsektorn, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla råvaror som är lämpliga för produktion av biodrivmedel ska kunna omfattas av nationella styrmedel och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inom EU bör verka för en revidering av EU:s riktlinjer för stöd till miljöskydd och energi och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör presentera konkreta förslag på styrmedel för biodrivmedel som på ett kostnads- och klimateffektivt sätt minskar utsläppen från transportsektorn samtidigt som de inte hindrar eller exkluderar import från tredjeland och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa goda och långsiktiga spelregler för användandet av förnybara drivmedel med stor klimatnytta och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2767 av Karin Enström m.fl. (M):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att EU fortsatt ska vara en pådrivande aktör inom de internationella klimatförhandlingarna och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) bör utvidgas till fler sektorer, successivt skärpas och på sikt länkas samman med andra utsläppshandelssystem, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:2826 av Carin Jämtin m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utfasning av petroleumbaserade produkter och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2922 av Markus Wiechel (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla arbetet med sjöpungar och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2958 av Emma Wallrup m.fl. (V):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att EU:s sociala hållbarhetskrav stärks för både fossila och alternativa drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3074 av Ola Johansson m.fl. (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klargöra villkoren och förutsättningarna för koldioxidlagring med CCS i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska fortsätta det arbete Alliansen påbörjade där minskade utsläpp av växthusgaser förenas med tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett system med reduktionsplikt i syfte att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn bör införas och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör arbeta aktivt för att underlätta ökad inblandning av förnybara bränslen även i flygbränslen och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör påbörja arbetet med en nationell nollvisionsstrategi för basindustrin i dialog med branschen och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vara pådrivande i förhandlingarna inom EU för att EU:s handelssystem med utsläppsrätter, EU ETS, skärps och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vara pådrivande i FN:s internationella klimatförhandlingar för att ländernas åtagandeplaner skärps i syfte att minska gapet mellan ländernas åtaganden och Parisavtalets ambitioner om att hålla den globala uppvärmningen klart under 2 grader med sikte på 1,5 grad och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vara pådrivande för att utformningen av kostnadseffektiva flexibla mekanismer, inom ramen för FN:s klimatavtal, drar lärdom av tidigare flexibla mekanismer såsom CDM och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen verkar för att fler internationella samarbeten likt Climate and Clean Air Coalition genomförs och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att skogens goda effekter för klimatet inkluderas i klimatavtalet och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inom EU bör driva på arbetet med ett grönt frihandelsavtal och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3172 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skogens viktiga roll för klimatomställningen och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3301 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i EU och i globala förhandlingar ska verka för att bördefördelningen när det gäller minskade utsläpp av klimatgaser ska ha en tydlig koppling till nationernas faktiska utsläpp och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör göra en analys av effekterna av en föregångspolitik på klimatområdet och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utreda riskerna för s.k. koldioxidläckage till följd av ogynnsamma konkurrensförhållanden för svensk industri och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ökat fokus bör ligga på insatser för att åstadkomma teknisk utveckling snarare än på att genom ökade skatter minska utsläppen i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen vid förhandlingar inom den klimat- och energipolitiska ramen ska verka för att EU:s medlemsstaters åtaganden ska kunna justeras utifrån framtida faktiska globala överenskommelser och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska driva som svensk linje att EU:s medlemsstater inte ska anta väsentligt större mål om minskning av utsläpp av växthusgaser än världens övriga stora utsläppare och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör driva linjen att EU:s medlemsstater vid beräkningen av utsläpp av klimatgaser ska utgå från faktiska nettoutsläpp som inkluderar markanvändning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sektorsvisa mål inom klimatpolitiken bör avskaffas och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatavtalet från Paris inte ska betraktas som ett faktiskt bindande avtal och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att de frivilliga åtagandena inom ramen för klimatavtalet i Paris framöver ska utformas så att de enkelt ska kunna jämföras och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i förhandlingarna om bördefördelning inom EU ska verka för att Sverige inte ska åläggas hårdare krav än vad som är genomsnittet bland EU-länderna och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett större finansiellt fokus bör läggas på att förbereda Sverige för eventuella framtida klimatförändringar och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara helt klimatneutralt år 2045 och tillkännager detta för regeringen.

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvidga handelssystemet för utsläppsrätter inom EU, ETS, så att det omfattar alla växthusgaser och vidgas till ett globalt handelssystem med gemensamt mål för minskade utsläpp, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till klimatlag

Härigenom föreskrivs följande.

1 § I denna lag finns bestämmelser om regeringens klimatpolitiska arbete, vad arbetet ska syfta till och hur det ska bedrivas.

2 § Regeringen ska bedriva ett klimatpolitiskt arbete som

1. syftar till att förhindra farlig störning i klimatsystemet,
2. bidrar till att skydda ekosystemen samt nutida och framtida generationer mot skadliga effekter av klimatförändring,
3. är inriktat på att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser och att bevara och skapa funktioner i miljön som motverkar klimatförändring och dess skadliga effekter, och
4. vilar på vetenskaplig grund och baseras på relevanta tekniska, sociala, ekonomiska och miljömässiga överväganden.

3 § Regeringens klimatpolitiska arbete ska utgå från det långsiktiga, tidssatta utsläppsmål som riksdagen har fastställt.

Regeringen ska sätta de övriga utsläppsminskingsmål som behövs för att nå det långsiktiga målet.

Arbetet ska bedrivas på ett sätt som ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra.

4 § Regeringen ska varje år lämna en klimatredivisning till riksdagen i budgetpropositionen.

Klimatredivisningen ska innehålla

1. en redovisning av utsläppsutvecklingen,
2. en redovisning av de viktigaste besluten inom klimatpolitiken under året och vad de besluten kan betyda för utvecklingen av växthusgasutsläppen, och
3. en bedömning av om det finns behov av ytterligare åtgärder och när och hur beslut om sådana åtgärder i så fall kan fattas.

5 § Regeringen ska vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan. Handlingsplanen ska lämnas till riksdagen året efter det att ordinarie val till riksdagen har hållits.

Handlingsplanen bör innehålla en beskrivning av

1. Sveriges åtaganden inom EU och internationellt,
2. historiska utsläppsdata som avser växthusgaser fram till den senaste rapporterade utsläppsinventeringen,
3. prognosticerade utsläppsminskningar,
4. utfallet av vidtagna åtgärder för utsläppsminskningar,
5. planerade åtgärder för utsläppsminskningar med en ungefärlig uppgift om när dessa åtgärder kan börja gälla,
6. i vilken grad beslutade och planerade utsläppsminskande åtgärder kan förväntas bidra till att de nationella och globala klimatmålen kan nås,

7. i vilken utsträckning beslutade och planerade åtgärder inom olika utgiftsområden påverkar möjligheterna att nå de nationella och globala klimatmålen, och

8. vilka ytterligare åtgärder eller beslut som kan behövas för att nå de nationella och globala klimatmålen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2018.

BILAGA 3**Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet**

Motion	Motionärer	Yrkanden
36. Motioner som bereds förenklat		
2016/17:821	Annie Lööf m.fl. (C)	2, 8 och 14
2016/17:1053	Annika Lillemets m.fl. (MP)	1
2016/17:1077	Jan Björklund m.fl. (L)	10 idd
2016/17:1141	Mathias Tegnér (S)	
2016/17:1167	Hanna Westerén (S)	
2016/17:1304	Jan Lindholm (MP)	1–4
2016/17:1334	Stefan Nilsson m.fl. (MP)	4
2016/17:1772	Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD)	23–25
2016/17:2767	Karin Enström m.fl. (M)	5 idd
2016/17:2958	Emma Wallrup m.fl. (V)	5
2016/17:3167	Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M)	10 idd och 13
2016/17:3301	Martin Kinnunen m.fl. (SD)	6 och 16
2016/17:3393	Penilla Gunther m.fl. (KD)	20 idd

BILAGA 4

Trafikutskottets yttrande 2016/17: TU6y

Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige

Till miljö- och jordbruksutskottet

Miljö- och jordbruksutskottet beslutade den 4 april 2017 att ge trafikutskottet tillfälle att senast den 2 maj 2017 yttra sig över proposition 2016/17:146 Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige och de motioner som väckts med anledning av propositionen i de delar dessa berör trafikutskottets beredningsområde.

Trafikutskottet begränsar yttrandet till den del i propositionen som behandlar ett etappmål för transportsektorn och kommittémotionerna 2016/17:3655 (SD) yrkandena 1 och 2 i den del som yrkandena berör etappmål samt 2016/17:3656 (V) yrkande 2.

Trafikutskottet anser att miljö- och jordbruksutskottet bör föreslå att riksdagen godkänner propositionen i berörda delar och avslår motionsförslagen.

I yttrandet finns två avvikande meningar (SD och V).

Utskottets överväganden

Propositionen

I proposition 2016/17:146 föreslår regeringen att det inrättas ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. Det klimatpolitiska ramverket består av tre delar: en klimatlag, ett antal klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Det klimatpolitiska arbetet bör utgå från ett långsiktigt, tidssatt utsläppsmål som riksdagen fastställer. Regeringen föreslår att målet ska vara att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp (nä nettoollutsläpp) av växthusgaser till atmosfären, för att därefter endast ha negativa utsläpp. Utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre än utsläppen 1990.

Regeringen föreslår också ett antal etappmål i propositionen. De utsläpp i Sverige som kommer att omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning, den s.k. ESR-sektorn, bör senast 2030 vara minst 63 procent lägre än utsläppen 1990. Senast 2040 bör utsläppen i Sverige i ESR-sektorn vara minst 75 procent lägre än utsläppen 1990.

Regeringen föreslår att växthusgasutsläppen från inrikes transporter utom inrikes luftfart ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Anledningen till att inrikes luftfart inte ingår i målet är att den hör till EU ETS, EU:s utsläppshandelssystem. Regeringen framhåller att förslaget till utsläppsmål för inrikes transporter är ett mål som förutsätter mycket kraftiga trender jämfört med utvecklingen fram till i dag. Vidare pekar regeringen på att det under perioden även fortsättningsvis krävs en snabb teknisk utveckling av fordon och drivmedel som gör det möjligt att ersätta fossildrivna transporter för att målen ska kunna nås. I propositionen anges att parallellt med fokus på fordon och bränslen behövs det även ett ökat fokus på att ändra resvanor samt att effektivisera och optimera transporter och existerande infrastruktur.

Delar av det klimatpolitiska ramverket lagregleras genom att det införs en ny klimatlag.

Motionerna

I kommittémotion 2016/17:3655 yrkande 1 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) begär motionärerna att riksdagen ska avslå propositionen i de delar som bl.a. avser förslaget till ett etappmål för transportsektorn. I yrkande 2 anför man att utsläppsmål bör formuleras på ett sätt som möjliggör flexibilitet. Motionärerna framför att klimatmål bör formuleras i termer av det miljöproblem vi vill lösa och inte i termer av de medel vi har för att lösa problemen. Motionärerna avvisar därför sektorsvisa mål som riskerar att driva fram ineffektiva eller t.o.m. kontraproduktiva lösningar.

Jens Holm m.fl. (V) välkomnar i kommittémotion 2016/17:3656 yrkande 2 ett etappmål i miljömålssystemet för att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläpps-handelssystem). Motionärerna menar dock att den föreslagna målsättningen om en 70-procentig minskning av utsläppen till 2030 är otillräcklig för att leva upp till riksdagens långsiktiga prioritering om att till samma år ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen till 2030. Motionärerna anser därför att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU ETS) ska minska med minst 80 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Utskottets ställningstagande

Trafikutskottet har vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. Utskottet har därför också påtalat vikten av att prioritera arbetet med att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. I propositionen betonar regeringen att utvecklingen av transportsektorns utsläpp av växthusgaser även har avgörande betydelse för att såväl kunna nå de föreslagna bredare etappmålen för 2030 och 2040 som det långsiktiga utsläppsmålet till 2045. Vissa remissinstanser har pekat på att fördelarna med ett sektorsmål för transporter överväger nackdelarna eftersom det behövs för att bl.a. planera för infrastruktur och bebyggelse samt för att tydliggöra de politiska ambitionerna. Utskottet gör därför samma bedömning som regeringen att nuvarande målsättningar bör preciseras och uttryckas som ett etappmål för minskade utsläpp från transportsektorn. Utskottet kan också konstatera att förslaget överensstämmer med den parlamentariska Miljömålsberedningens förslag från juni 2016. Mot den bakgrunden anser trafikutskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör ställa sig bakom regeringens förslag om ett etappmål för transportsektorn.

Utskottet instämmer vidare i regeringens ansats att flera olika åtgärder måste vidtas för att nå det etappmål som föreslås i propositionen. För att klara omställningen måste samhället använda transporter på ett smartare sätt och fossila bränslen måste bytas ut mot hållbara bränslen såsom biodrivmedel. Utskottet anser även att det är av stor vikt att möjligheterna med ny teknik tillvaratas.

Utskottet delar Miljömålsberedningens bedömning att det är en utmaning för Sverige att utforma en politik som i väl avvägda steg bidrar till utsläppsminskningar med bibehållen konkurrensförmåga i bl.a. transportsektorn. Utskottet anser dock att om politiken för en omställning av transportsektorn lyckas väl kan det leda till stärkt konkurrenskraft för Sverige och nya exportmöjligheter. Utskottet vill samtidigt peka på regeringens bedömning i propositionen att de aktörer som är mest beroende av transporter i dag kan påverkas relativt sett mer om inte teknikutvecklingen kompenseras genom att göra klimatsmarta transporter billigare och mer tillgängliga. Regeringen

framför att det därför behövs en stark politik för forskning och innovation för att underlätta utvecklingen av klimatsmarta transporter, parallellt med en politik som bidrar till att tillgängliggöra alternativ. Utskottet anser följaktligen att det är av stor vikt att Sverige ligger i framkant när det gäller att anamma ny teknik och välkomnar därför regeringens uttalanden om forskning och innovation. Utskottet vill även framhålla att den utveckling som krävs för att nå utsläppsmålet samtidigt kan bidra till att lösa andra utmaningar för transportsektorn, exempelvis när det gäller utsläpp av luftföroreningar, buller och en hållbar samhällsplanering. Ett mål som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart) ska minska med minst 70 procent senast 2030 är därför enligt utskottets bedömning väl avvägt och tillräckligt ambitiöst för att sätta press på samtliga inblandade så att den omfattande omställning som krävs verkligen blir av. Mot den bakgrunden bedömer utskottet att motionsförslaget om att skärpa etappmålet ytterligare bör avstyrkas.

Sammanfattningsvis anser trafikutskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör godkänna regeringens proposition i berörda delar och avstyrka motionerna 2016/17:3655 (SD) yrkandena 1 och 2 samt 2016/17:3656 (V) yrkande 2.

Stockholm den 2 maj 2017

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S), Erik Ottoson (M), Jimmy Ståhl (SD) och Lars Tysklind (L).

Avvikande meningar

1. Ett etappmål för transportsektorn (SD)

Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi Sverigedemokrater står upp för en ansvarsfull och effektiv klimatpolitik där det globala perspektivet ges en central plats. Men vi anser att det globala perspektivet tyvärr kommer i skymundan i dagens svenska klimatpolitik, vilket även märks i regeringens proposition. Det saknas en grundläggande insikt om att Sverige, eller EU, inte kan påverka de globala koldioxidutsläppen på egen hand i någon betydande utsträckning. Sverigedemokraterna eftersträvar i stället en miljö- och klimatpolitik som är baserad på humanism och där alla världens människor har en okränkbar rätt att eftersträva en bättre och mänskligare morgondag. Vi anser också att regeringens förslag äventyrar svensk konkurrenskraft utan att göra nytta globalt. Mot den bakgrunden säger vi nej till ett etappmål för transportsektorn.

När det gäller ett etappmål för transportsektorn vill vi också påtala, liksom Konjunkturinstitutet och Finanspolitiska rådet har gjort, att klimatomål bör formuleras i termer av det miljöproblem vi vill lösa och inte i termer av de medel vi har för att lösa det. Sverigedemokraterna avvisar därför sektorsvisa mål som riskerar att driva fram ineffektiva eller t.o.m. kontraproduktiva lösningar.

Vi anser således att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka motion 2016/17:3655 (SD) yrkandena 1 och 2 samt avstyrka motion 2016/17:3656 (V) yrkande 2.

2. Ett etappmål för transportsektorn (V)

Emma Wallrup (V) anför:

Klimatförändringarna är vår tids ödesfråga och en akut utmaning. Om inte utsläppen av växthusgaser kraftigt reduceras de närmaste decennierna riskerar vi bestående negativa effekter för människor och ekosystem. Med en ökande medeltemperatur ökar riskerna för att vi kommer att nå oåterkalleliga förändringar genom s.k. tröskeleffekter i våra ekosystem, vilket skulle kunna hota vår civilisation så som vi känner den i dag. Men klimatutmaningen innebär också en historiskt unik möjlighet att bygga ett bättre och mer hållbart samhälle där social välfärd och global rättvisa kan uppnås inom ramen för ekologiskt hållbara gränser. Mot den bakgrunden har vi i Vänsterpartiet länge förespråkat att sektorsmål ska antas för att utsläppen ska minska i nödvändig omfattning i alla samhällssektorer.

Jag vill påminna om att våra inrikes transporter står för ungefär hälften av växthusgasutsläppen inom den icke-handlande sektorn. Jag välkomnar därför att regeringen i propositionen föreslår ett etappmål i miljömålssystemet för att

minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelsystem). Jag anser dock att den föreslagna målsättningen att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 är otillräcklig för att leva upp till riksdagens långsiktiga prioritering om att till samma år ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Eftersom den statliga utredningen om en fossilfri fordonsflotta (FFF-utredningen) 2013 föreslog ett mål till 2030 på en reduktion av utsläppen från vägtrafiken med 80 procent ser jag inga skäl till att anta en lägre ambitionsnivå. Jag vill även påminna om att en minskning av växthusgasutsläppen med 80 procent är en tolkning av målsättningen som ett flertal aktörer, däribland Trafikverket, redan använt sig av i sin verksamhet. FFF-utredningen konstaterar i sitt slutbetänkande även att åtgärdspotentialerna är tillräckligt stora för att det ska vara möjligt att nå upp till en reduktion av koldioxidutsläppen med 90 procent från 2010 till 2030. Jag anser därför att en reduktionsnivå på 80 procent för sektorn är fullt realiserbar och i enlighet med att Sverige ska gå före i klimatomställningen och bli ett av de första fossilfria välfärdsländerna. Jag anser därför också att ett etappmål i miljömålssystemet bör införas med följande lydelse: Växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU ETS) ska minska med minst 80 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Mot den bakgrunden anser jag att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka motion 2016/17:3656 (V) yrkande 2.