

Motion till riksdagen 2021/22:3436

av **Jessica Rosencrantz m.fl. (M)**

Klimatpolitik för hoppfulla

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram beräkningskonventioner för klimatnytta och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Klimatpolitiska rådet ska ges ett nytt uppdrag att utvärdera effektiviteten i regeringens enskilda klimatreformer och vid behov föreslå nya, effektivare åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kommande klimathandlingsplan från regeringen tydligt ska redovisa effekterna av regeringens förslag för att minska utsläppen och hur dessa bidrar till att uppnå de nationella och internationella klimatmålen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vilka varor och tjänster som bör omfattas av striktare informationskrav gällande klimat- och miljöpåverkan med utgångspunkt i en livscykelanalys och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva på för krav på utökad information om personbilars totala klimat- och miljöpåverkan vid nybilsförsäljning och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Industriklivet som ett viktigt och långsiktigt stöd till omställningen av industrin och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Naturvårdsverket i uppdrag att mäta den globala klimatnyttan av svensk export och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det ska vara ett mål för det svenska klimatarbetet att öka exportens klimatnytta och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Naturvårdsverket i uppdrag att föreslå åtgärder för att öka klimatnyttan av svensk export och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att etablera samarbeten med relevanta länder kring CCS och bio-CCS, inklusive lagringsplats, och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast få på plats en finansieringsmodell för CCS och bio-CCS och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att EU:s system för handel med utsläppsätter anpassas till användningen av CCS och bio-CCS och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undanröja rättsliga hinder för att möjliggöra storskalig CCS och bio-CCS i Sverige och EU och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra miljötillståndprocesserna kortare och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändringstillstånd ska vara huvudregel i miljöprövningsprocesser och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta bonus-malus-systemet för bilar med en nollutsläppsbonus och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla nya bilar som säljs 2030 ska kunna drivas på el, annat fossilfritt drivmedel eller på ett bränsle med en hög inblandning av biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att EU skärper utsläppskraven på bilar vid nyförsäljning och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidga informationskravet vid nyförsäljning av bilar till att även innefatta totala ägarkostnader och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Upphandlingsmyndigheten i uppdrag att sprida kunskap om möjligheten att inkludera livscykelanalys som en bedömningsfaktor vid offentlig upphandling och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om teknikneutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria transporter och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om reduktionsplikten som ett viktigt verktyg för transportsektorns omställning och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommuner möjlighet att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljö- och klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för kommuner att bättre kunna reservera parkeringsplatser för delningsfordon och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om teknikneutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria tunga transporter och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket i syfte att underlätta utbyggnad av laddinfrastruktur för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.

27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om forskning och utveckling av ny teknik för att minska utsläppen från flygplan och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på erbjudande om klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på redovisning av klimatdeklarationer vid flygresor för att styra mot en minskad klimatpåverkan genom att ge konsumenter mer information vid köpet och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska driva på för ökad takt i implementeringen av ett gemensamt europeiskt luftrum, Single European Sky, för att bl.a. minska utsläppen från flyget och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ta en aktiv roll för att EU gemensamt ska driva på för en omförhandling av Chicagokonventionen i syfte att sluta en överenskommelse om ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp från flygbränsle och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftfullt driva på inom IMO för en kostnadseffektiv minskning av den internationella sjöfartens klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör vara pådrivande för att sjöfarten inkluderas i EU:s system för handel med utsläppsrätter och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva på för en harmonisering av kompensationen för indirekta effekter och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om den svenska skogens klimatnytta och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genom substitution ersätta fossilbaserade produkter och energi med fossilfria alternativ från skogsnäringen och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka användningen och produktionen av inhemska biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för långsiktiga och förutsägbara regler för förnybara bränslen på EU-nivå och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för långsiktiga regler som tillåter skattenedsättning för både grödebaserade biobränslen och andra generationens biobränslen som är hållbart producerade och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i samband med översynen av direktivet för förnybar energi ska verka för att det inte innehåller restriktioner av andelen biodrivmedel från grödor som är hållbart producerade och tillkännager detta för regeringen.

41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om forskning och utveckling av och investeringar i alternativa gröna bränslen för transporter och industrin och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om teknikneutralt forskningsstöd för att reducera flygets utsläpp och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att utsläppsminskningar från kompletterande åtgärder ska få användas för att uppnå EU:s klimatmål och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande så att EU tar initiativ till multilaterala förhandlingar om sänkta eller avskaffade tullar på miljövänliga varor och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för en nystart för FN:s klimattoppmöten med finansministrarnas närvaro och förhandlingar om ett globalt minimipris på utsläpp av koldioxid och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en sammanlänkning av EU:s system för handel med utsläppsrätter (ETS) med andra länders och regioners motsvarande system för handel med utsläppsrätter och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för ett nytt ramverk för internationellt samarbete och klimatinvesteringar under Parisavtalets artikel 6 och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör inrätta ett program för internationella utsläppsminskningar under Parisavtalets artikel 6 och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av klimatbistånd för att hjälpa fattigare länder att kunna prioritera klimatpolitik och genomföra långsiktiga åtgärder för att minska utsläppen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Moderaternas syn på klimat-, energi och miljöfrågorna präglas av teknikoptimism och hoppfullhet. Vi är övertygade om att människan genom tekniska framsteg, vetenskap och fakta kan lösa de problem vi står inför. Våra förslag är effektiva och ser till politikens globala konsekvenser. Den politik vi för tar vara på – och utvecklar – innovationskraften i det svenska näringslivet samt de tillgångar som finns i Sverige.

Klimatfrågan är global. Moderaternas politik på området tar därför sikte på såväl att minska Sveriges utsläpp av växthusgaser som att uppmuntra andra länder att höja sina klimatambitioner och infria de löften de givit. Vi säkerställer en trygg och stabil elförsörjning, ställer om industrin och transporterna samt möjliggör en ökad cirkularitet i ekonomin. Genom detta stärks den svenska konkurrenskraften i en värld där alltmer handlar om att möta den utmaning som klimatförändringarna utgör.

Sverige står för ca 0,2 procent av världens utsläpp. Det innebär att även om Sverige nådde nettonollutsläpp imorgon så skulle det inte räcka för att stoppa klimatförändring-

arna. Sveriges roll på den internationella arenan är därför att föregå med gott exempel som fler länder vill ta efter. För detta krävs att vi lyckas kombinera ökat välbefinnande med lägre utsläpp. Det gör vi genom att bedriva en resultatutvärderad klimatpolitik som på ett effektivt sätt leder till verkliga utsläppsminskningar, en stabil och fossilfri energiförsörjning och en tro på tekniska lösningar för att slutligen nå negativa utsläpp. Moderaterna har visat att en sådan klimatpolitik är möjlig. Under den moderatledda regeringens tid vid makten minskade utsläppen med omkring 20 procent, samtidigt som ekonomin växte med nästan tio procent.

Socialdemokraterna och Miljöpartiet prioriterar ineffektiva åtgärder med höga kostnader för varje utsläppsminskning och en tillväxtfientlig agenda. Mot detta är Moderaterna den tydligaste politiska kraften. Den politiska konflikten i svensk klimatpolitik står mellan tillväxtfientlighet och teknikoptimism och mellan symbolpolitik och resultat.

Klimatutmaningen är global. Inget land kan ensamt lösa problemen med uppvärmningen. Efter fleråriga förhandlingar enades världens länder år 2015 om ett klimatavtal i Paris. Genom avtalet har länderna förbundit sig till att hålla den globala ökningen av medeltemperaturen väl under två grader och göra ansträngningar för att den inte ska överstiga en och en halv grad. Den breda uppslutningen bakom Parisavtalet är bra och nödvändig eftersom den signalerar att klimatutmaningen tas på allvar och att världens länder känner ett gemensamt ansvar för att hejda klimatförändringarna.

Eftersom Parisavtalet saknar krav på exakt hur stora åtaganden varje land ska göra finns en risk att det sammantagna arbetet blir mindre än målen kräver. Därför är det viktigt att COP 26 i Glasgow leder till nationella klimatåtaganden som är betydligt mer ambitiösa än hittills och som överensstämmer med åtagandena i Parisavtalet. Agenda 2030 och hållbarhetsmålen är på många sätt ett kompletterande ramverk till Parisavtalet. Jämte hållbarhetsmål nummer 17 som direkt behandlar klimatförändringarna är det många av målen som är sammanlänkade med klimatmålen. Det finns många möjliga synergieffekter. Åtgärder för att minska klimatförändringarna ökar möjligheterna att nå mål nummer tre om hälsa, mål nummer sju om ren energi och mål nummer 14 om hav, för att ge några exempel. Detta visar att klimatfrågan inte är isolerad utan påverkar hela vårt samhälle.

Under de rödgrönas regeringstid har takten i utsläppsminskningarna minskat och utsläppen minskar enligt expertmyndigheterna för långsamt för att vi ska nå våra klimatmål. Klimatpolitiska rådet har år efter år riktat skarp kritik mot regeringens politik. Sverige behöver en regering som på riktigt kan göra skillnad för klimatet. För det krävs en moderatledd regering.

I vår partimotion *En klimatpolitik för minskade utsläpp och framtidens jobb* beskriver vi fler förslag på klimat- och energiområdet.

Beräkningskonventioner för klimatnytta och uppföljning av klimatpolitiken

En politisk åtgärd är verkningsfull om den ger extra nytta utöver vad som hade skett om åtgärden inte vidtagits, det vill säga additionell nytta. Därför är det den additionella nyttan som ska eftersträvas. Att från politikens sida lägga pengar på och ta åt sig äran för åtgärder som hade vidtagits oberoende av politiska satsningar är inte ansvarsfullt eller effektivt. Både Konjunkturinstitutet och Riksrevisionen har kritiserat regeringens klimatsatsningar för att vara ineffektiva. Kritiken riktas bland annat mot regeringens

viktigaste reform, Klimatklivet. Trots detta väljer regeringen att prioritera fortsatt höga anslag till Klimatklivet. Riksrevisionen har också riktat kritik mot regeringen för dess rapportering till riksdagen: ”Riksrevisionen bedömer att regeringen i sin rapportering till riksdagen har valt att återge en ensidigt positiv bild av det som Naturvårdsverket rapporterat. Det saknas även en samlad bedömning av de samhällsekonomiska effekterna av stödet för att möjliggöra en fullständig bedömning av stödets effekter.”

En annan viktig aspekt att ta hänsyn till i bedömningen av klimatnytta är risken för koldioxidläckage. Så fort vi genomför åtgärder i Sverige för att sänka utsläppen finns en risk att den utsläppsgenererande aktiviteten flyttar till ett annat land. Det kan till och med leda till större utsläpp globalt om varuproduktionen flyttas till länder där produktionen av samma varor genererar högre utsläpp än i Sverige. Regeringens klimatpolitik riskerar att bidra till att flytta utsläppen utomlands samtidigt som de samhällsekonomiska konsekvenserna för Sverige är negativa. En nationell skatt på internationella flyg är ett exempel – det skapar drivkrafter för resenärer att flyga från våra grannländer.

Utgångspunkterna för Moderaternas klimatpolitik, och för vår politik i stort, är att klimat- och kostnadseffektivitet måste stå i centrum. Under åtta år med Alliansen vid makten redovisade vi alltid sysselsättningseffekter av alla delförslag i arbetsmarknads- och skattepolitiken, något som nuvarande regering slutat med. Nuvarande regering redovisar heller inte hur stora utsläppsminskningar klimatpolitiken totalt eller genom enskilda reformer förväntas ge upphov till. I frånvaron av beräkningskonventioner tillåts symbolpolitik alltför ofta övertrumfa åtgärder som på allvar skulle kunna sänka utsläppen i både Sverige och världen. Ett viktigt förslag för att ha ordning och reda i klimatpolitiken är att beräkningskonventioner tas fram för att bedöma klimatnyttan med alla förslag. Moderaterna vill också att samtliga åtgärder för klimatet ska beräknas och redovisas i budgeten.

Det klimatpolitiska rådet, som är en del av det klimatpolitiska ramverk som riksdagen antog 2017, har ett uppdrag att utvärdera regeringens politik från ett brett samhällsperspektiv. I dag ska det klimatpolitiska rådet analysera hur klimatmålen ska nås på ett kostnadseffektivt sätt, både kort- och långsiktigt.

Moderaterna vill att det klimatpolitiska rådet ska få ett tydligare mandat att utvärdera även klimat- och kostnadseffektiviteten i regeringens beslutade och genomförda reformer, i syfte att åskådliggöra vilka som är mest effektiva och gör störst skillnad för klimatet. Idag saknas en sådan samlad utvärdering. I de fall reformerna bedöms vara ineffektiva bör rådet peka på alternativa reformer som bättre uppfyller kravet på effektivitet och resultat. Utvärderingarna kommer då också att kunna tjäna som underlag till kommande regeringars klimathandlingsplaner.

Med utgångspunkt i Miljömålsberedningens förslag i En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) beskriver regeringen i den klimatpolitiska handlingsplanen att regelverket ska tydliggöras så att konsekvensanalyser ska göras av effekter för klimatet inom de politikområden där det är relevant. Moderaterna är positiva till att effekterna på klimatet av nya lagar och regler analyseras. Det är dock viktigt att konsekvensanalyserna inte enbart ser till effekterna för Sveriges nationella utsläpp. Konsekvensanalyserna får inte leda till en politik där Sverige sänker sina utsläpp med följderna att utsläppen ökar globalt. Det strider mot det övergripande målet om att minska utsläppen globalt för att nå Parisavtalets mål. Konsekvensanalyserna måste därför även innehålla eventuella effekter för de globala utsläppen.

Enligt klimatlagen ska regeringen vart fjärde år lägga fram en klimatpolitisk handlingsplan till riksdagen för att visa hur regeringens politik sammantaget bidrar till att uppnå Sveriges klimatmål. I december 2019 lade regeringen fram En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan. Det är den första handlingsplanen i sitt slag i Sverige. Eftersom en ny klimathandlingsplan presenteras en gång per mandatperiod läggs det bara fram ytterligare sex handlingsplaner innan år 2045 när Sverige enligt vårt klimatmål ska ha nått nettonollutsläpp. Varje enskild klimathandlingsplan spelar följaktligen en stor roll för klimatarbetet och möjligheterna att nå klimatmålet.

Viktiga delar i en resultatnriktad klimatpolitik är att genomförda och planerade reformer utvärderas med avseende på klimatnytta. Det är förutsättningen för att skaffa sig gedigna beslutsunderlag i syfte att kunna bedriva en bättre politik i framtiden. Enligt klimatlagen ska handlingsplanen därför innehålla utfallet av vidtagna åtgärder för utsläppsminskningar samt i vilken grad beslutade och planerade utsläppsminskande åtgärder kan förväntas bidra till att de nationella och globala klimatmålen kan nås.

Regeringens handlingsplan innehåller inget av detta. Det framgår inte av handlingsplanen vare sig hur vidtagna åtgärder har påverkat utsläppsminskningarna eller i vilken grad beslutade och planerade åtgärder förväntas bidra till att klimatmålen nås. Kritiken mot bristande redovisning av klimatnyttan i regeringens klimathandlingsplan har bekräftats av Klimatpolitiska rådet – expertmyndigheten med uppdrag att utvärdera regeringens klimatpolitik. I sin årliga utvärdering av regeringens politik, med särskilt fokus på handlingsplanen, kritiserade rådet regeringens handlingsplan för att inte leva upp till de krav på redovisning som ställs i klimatlagen.

Regeringen har fått kritik av experter och myndigheter för att deras reformer saknar effektivitet och additionell nytta. Mot denna bakgrund är det än viktigare att den klimatpolitiska handlingsplanen innehåller det som regeringen själv varit med om att besluta i klimatlagen. Moderaterna kräver därför att regeringens kommande klimathandlingsplaner ska innehålla en redovisning av utfallet av vidtagna åtgärder för utsläppsminskningar samt i vilken grad beslutade och planerade åtgärder kan förväntas bidra till att nå de nationella och globala klimatmålen, detta i enlighet med vad klimatlagen föreskriver.

Hållbar konsumtion

I miljö- och klimatarbetet, liksom i vår politik i övrigt, tar vi vår utgångspunkt i människan. Välinformerade konsumenter med mer pengar kvar i plånboken kan göra stor skillnad för miljön och klimatet genom att använda sin konsumentmakt.

Från politiskt håll bör vi stärka konsumenterna, dels genom skattelättnader som skapar större ekonomiskt utrymme och större möjligheter att göra medvetna val, dels genom krav på information om produkters miljö- och klimatpåverkan.

För att kunna göra rätt val behöver det bli lättare att få kunskap om produkters miljö- och klimatpåverkan. Livscykelanalyser har under senare år blivit kraftfulla verktyg för att ge en helhetsbild av den miljöpåverkan som en produkt har under hela sin livslängd. I en sådan analys ingår en bedömning av den miljöpåverkan som sker i samband med bland annat råvaruuttag, tillverkningsprocess och avfallshantering kopplat till produkten. Genom livscykelanalyser kan vi få en mer rättvisande bild av olika produkters miljöpåverkan, exempelvis elbilar och bensinbilar, och bättre möjligheter att jämföra dem med varandra. Dessutom ger livscykelanalyser producenter möjlighet att rikta sina miljöinsatser mot de områden där deras produkter har som störst negativ miljöpåverkan.

Bilen är, efter bostaden, många hushålls största investering. Många vill vara med och bidra till ett bättre klimat genom att köpa en miljövänlig bil. Men då måste man också kunna känna sig trygg med att köpet verkligen är miljövänligt. I dag ställs krav på information om bilars bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp vid försäljning och marknadsföring. Dessutom måste information lämnas gällande producentansvar och hur bilen återvinns.

Men det är inte bara dessa faktorer som avgör hur miljövänlig en bil är. För att få en rättvisande bild behöver vi veta hur bilen och dess delar har producerats, hur mycket energi som har gått åt i produktionen och varifrån den energin har kommit. Det spelar exempelvis stor roll om elbilens batteri har tillverkats med vattenkraft eller med kolkraft. Samtidigt bör man kunna få upplysning om förhållandena vid utvinning av de råvaror som krävs för biltillverkningen. Därför föreslår vi utökade krav på redovisningen av bilars totala klimat- och miljöpåverkan.

Offentlig upphandling

Offentlig upphandling är ett kraftfullt verktyg för förändring. Tack vare stora och långsiktiga inköp kan det offentliga, om rätt krav ställs, bidra med efterfrågan på klimatsmarta produkter och tjänster och styra konsumtionen i en mer hållbar riktning.

Med den nya lagen om offentlig upphandling finns tydligare utrymme att ställa krav på miljöhänsyn. Bland annat finns möjlighet att värdera ett anbud utifrån livscykelanalys. Det är bra, eftersom det offentliga bör sträva efter att agera klimatsmart i möjligaste mån. Samtidigt kräver upphandling ofta tid och resurser. Därför bör Upphandlingsmyndigheten få i uppdrag att särskilt sprida kunskap om möjligheten att inkludera livscykelanalys som en bedömningsfaktor vid värderingen av olika anbud, samt på vilket sätt detta kan ske i praktiken. Moderaterna anser det också viktigt att regeringen agerar för att den nya miljöbilsdefinitionen inte utesluter att till exempel biogasbilar kan komma ifråga vid offentlig upphandling.

Nollvision för basindustrin

Svensk industri står i dag för cirka en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser, och det är framför allt basindustrin som står för denna tredjedel. Med basindustri avses energiintensiva industrier vars produkter säljs till tillverkningsindustrier som ytterligare förädlar råvarorna.

De industrier som släpper ut mest koldioxid är stål, cement och petroleumraffinerier. Tillsammans står de för 12 procent av världens totala koldioxidutsläpp. Gemensamt för industrierna är att utsläppen är processrelaterade och att produkterna handlas globalt. Det senare är också anledningen till att dessa industrier, liksom all annan industriverksamhet, mer eller mindre helt befriats från koldioxidbeskattning. Visserligen omfattas utsläppen av EU:s handel med utsläppsrätter (ETS), men de sektorer inom utsläppshandeln som är globalt handlade och därmed är utsatta för en risk för koldioxidläckage har fri tilldelning av utsläppsrätter. Det är problematiskt att ensidigt öka kostnaden för att släppa ut koldioxid, då det direkt skulle slå mot den svenska – och förhållandevis miljövänliga – produktionens konkurrenskraft. Konsekvensen skulle bli minskad svensk export, och på sikt riskerar den svenska produktionen att konkurreras ut till förmån för produktion i andra länder. Eftersom Sverige redan har världens kanske tuffaste

klimatkrav så innebär detta också att produktionen förläggs till länder och regioner med mindre stränga krav. Med stor sannolikhet skulle följden bli ökade utsläpp globalt. Risken för koldioxidläckage betonas i Miljömålsberedningens delbetänkande Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. I det skriver beredningen att klimatpolitiska förslag ska ta hänsyn till riskerna för koldioxidläckage när det är relevant. Moderaterna menar att klimatpolitiken inte aktivt ska bidra till koldioxidläckage eller att enskilda anläggningar som regleras av EU ETS godtyckligt ska prövas. EU ETS är förmodligen det mest effektiva verktyget för att minska utsläppen i världen och regeringen ska inte genom nationella åtgärder undergräva det.

För att reducera basindustrins utsläpp till noll krävs omfattande insatser längs hela kedjan. Det är än så länge omöjligt att göra stål utan att generera betydande koldioxidutsläpp. Det pågår dock flera projekt med syftet att eliminera stålindustrins processutsläpp genom att använda vätgas i produktionen. Om vätgasdriven produktion blev möjlig, skulle det innebära en stor minskning av de svenska utsläppen. Enbart SSAB står för runt en tiondel av Sveriges totala utsläpp.

Genom Industriklivet kan företag söka stöd för investeringsprojekt och pilot- och demonstrationsprojekt som syftar till att minska industrins processrelaterade utsläpp, som framförallt men inte enbart uppstår i järn- och stålindustri, mineralindustri, raffinaderier och kemiindustri. För att skapa långsiktiga spelregler och förutsättningar för industrin att ställa om vill Moderaterna fortsätta att satsa på Industriklivet.

Svensk klimatpolitik måste ha ett internationellt perspektiv. Styrmedel i Sverige som syftar till minskade utsläpp nationellt får inte leda till utsläppsökningar utanför landets gränser. Moderaterna vill se en ambitiös klimatpolitik på hemmaplan för att nå det långsiktiga målet om nettonollutsläpp senast år 2045. Men utsläppsminskningar i Sverige måste också leda till utsläppsminskningar globalt.

Den svenska industrin är koldioxideffektiv. Forskning visar att svensk export av varor bidrar till minskade globala utsläpp. Genom att tränga undan varor som genererar högre utsläpp vid tillverkningen i andra länder bidrar den svenska industrin till att de totala utsläppen i världen är lägre än vad de annars skulle vara. Sverige exporterar alltså utsläppsminskningar. En viktig del av svensk klimatpolitik är därför att behålla hög tillväxt och konkurrenskraft i svensk industri så att vi kan exportera ännu mer klimatsmarta produkter. Klimatpolitiken får inte styra mot mindre utrikeshandel för att minska de inhemska koldioxidutsläppen eftersom detta skulle leda till ökade globala utsläpp. Översynen av lagstiftningen för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag får därför inte påverka svensk konkurrenskraft negativt.

Moderaterna vill att utsläppen med hänsyn till exportens klimatnytta ska börja mätas och följas upp på samma sätt som Naturvårdsverket i dag mäter territoriella och konsumtionsbaserade utsläpp. Naturvårdsverket bör därför få ett nytt uppdrag att beräkna och redovisa klimatnyttan av Sveriges export. För att kunna styra mot successivt ökad klimatnytta bör det vara ett mål för det svenska klimatarbetet att öka exportens klimatnytta. Naturvårdsverket bör därtill få i uppdrag att föreslå åtgärder för att öka klimatnyttan av svensk export.

Vi vill förhindra att politiken skapar dåliga förutsättningar för svensk industri och därmed tvingar klimatsmart produktion att flytta till andra länder.

CCS och bio-CCS

För att minska utsläppen och nå våra klimatmål är även koldioxidavskiljning och lagring en del av lösningen. FN:s klimatpanels (IPCC) kalkyler bygger på att CCS blir en gångbar lösning. Utöver CCS och CCU förväntas även bio-CCS bli ett viktigt verktyg. Biomassa som förbränns för energiändamål kan i princip betraktas som koldioxidneutral, eftersom det kol som frigörs till atmosfären vid förbränning tidigare har tagits upp från luften och i motsvarande mån minskat koncentrationen av koldioxid. Om koldioxiden från exempelvis kraftproduktionen i sin tur fixeras och lagras via CCS-teknik kan man under vissa förutsättningar räkna med att mer kol försvinner från atmosfären än vad som tillförs.

CCS och bio-CCS behövs för att Sverige ska bli klimatneutralt 2045 och därefter åstadkomma negativa utsläpp. SNS Konjunkturråd har beräknat potentialen i CCS och konstaterar att nästan hälften av Sveriges koldioxidutsläpp kan tas bort om CCS och bio-CCS införs på de 27 svenska industri- och energianläggningarna med störst utsläpp av fossil och biogen koldioxid. FN:s klimatpanel utgår i sina kalkyler för att uppnå Parisavtalets mål från att CCS och bio-CCS blir gångbara lösningar. Också EU-kommissionen förlitar sig i sina prognoser på CCS och bio-CCS för att EU ska bli klimatneutralt till 2050.

CCS-tekniken är mogen att skala upp och industrin är redo. Men incitamenten att tillämpa CCS på svenska punktutsläpp är för låga i dagsläget, trots att potentialen är stor och kostnaden i paritet med den svenska koldioxidskatten. Det är inte troligt att åtgärderna kommer att drivas fram av de styrmedel som finns i dag, där prissättningen av fossila utsläpp styrs av EU ETS och biogena utsläpp inte prissätts alls. Det behövs således ekonomiska styrmedel tillsammans med regelförändringar för att CCS ska kunna tillämpas.

Regeringen bör snarast få på plats en finansieringsmodell för bio-CCS i enlighet med Energimyndighetens förslag. Moderaterna anslog redan i 2021 års budget medel för en sådan. Vi vill även få på plats en finansieringsmodell för all CCS och inte bara bio-CCS.

Moderaterna vill ha en finansieringsmodell på plats snarast för att kunna etablera ett stöd till företag som vill bygga fullskaliga anläggningar för att avskilja och lagra koldioxid. De bästa möjligheterna till lagring av koldioxid i närtid är utomlands och till att börja med i Norge. Den norska regeringen aviserade i början på hösten 2020 att den planerar en satsning på CCS på totalt 25 miljarder svenska kronor över en tioårsperiod. Satsningen består av både en fullskalig anläggning för att fånga upp koldioxid och ett beslut om att lagra koldioxid i berggrunden utanför norska västkusten. Även i Storbritannien pågår projekt på området. I Göteborg pågår arbete kring möjligheterna att transportera infångad koldioxid till hamnen. Nu måste Sverige vara aktivt och samarbeta med relevanta länder kring CCS och bio-CCS, inklusive kring lagringsplatser, så att tekniken kan bli verklighet.

De uppdrag som Energimyndigheten fick i slutet av 2020 och som omfattar att etablera ett nationellt center för CCS, ta fram ett förslag till avtal som möjliggör export av infångad koldioxid samt lämna förslag på utformning av ett system för driftstöd är därför välkommet.

Vidare vill Moderaterna att regeringen verkar för att fler länder skriver på London-protokollets tillägg som möjliggör transport av avskild koldioxid, så att den möjligheten permanentas bortom den provisoriska tillämpning som nu tillåts.

I anslutning till nästa översyn av EU:s system för handel med utsläppsrätter vill Moderaterna att systemet ska anpassas till CCS och bio-CCS. Därtill måste regelverken

ändras så att transporter av koldioxid på andra sätt än genom rörledningar tillåts utan att bokföras som utsläpp. Det måste också bli tillåtet med statsstöd till transporter på fler sätt än genom rörledningar. Fartygsbaserad transport av koldioxid till en lagringsplats är det enda realistiska alternativet i Sverige under en överskådlig framtid.

Snabbare handläggning

Många företag vittnar i dag om långa handläggningstider för miljötillstånd när de vill investera och utveckla sina verksamheter. Detta gäller också för alla de verksamheter som skapar klimatnytta. I stället för att mötas av hinder borde de uppmuntras. Verksamheter som väljer att investera och utvecklas skapar både ekonomiskt värde och miljönytta som behövs för klimatomställningen. För miljöförbättrande åtgärder bör processen därför förenklas och påskyndas. I dag begränsas företagens möjligheter att investera och utvecklas ofta av att miljötillståndprocesserna tar lång tid. Det leder till att investeringar uteblir eller förläggs till andra länder, med konsekvenser för både konkurrenskraften och klimatet. Moderaterna vill att miljötillståndprocessen tidsmässigt ska kortas ned och att ändringstillstånd blir huvudregel i miljöprövningsprocesser. Idag kräver myndigheter ofta att hela verksamheten ska prövas på nytt vid en förändring.

Ytterligare förändringar som skulle förbättra miljöprövningsprocesserna är att införa lagstadgade tidsgränser samt att se över kraven på bästa möjliga teknik i miljöbalken för att undvika överlappning med EU-regler.

Forskning och innovation

I april 2021 beslutade riksdagen om de kommande fyra årens satsning på forskning och innovation. I sitt förslag presenterade Moderaterna en stor satsning på klimatet, eftersom vi anser att en ambitiös forsknings- och innovationspolitik är en viktig försäkring för att mildra konsekvenserna av klimatförändringarna. Vi välkomnade därför att regeringen fortsatte den moderatledda regeringens tidigare strategiska forskningsområde om klimatet men framhöll samtidigt vikten av att det finns en helhetssyn på klimatfrågans många dimensioner såsom den svenska skogens roll i ett fossilfritt samhälle.

Inom ramen för den moderata budgetsatsningen på klimatet avsätter vi medel för forskning och innovation på området grönt bränslestöd. Vi menar att det förutom forskning finns ett behov av test- och demoanläggningar på området gröna bränslen, såsom biobränslen, vätgas och biogas.

Transporter

Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp och det är angeläget att minska utsläppen härifrån.

När vi utformar vår gröna transportpolitik måste vi beakta att Sverige är ett land med stora avstånd. Många är beroende av bilen för att kunna ta sig till jobbet, och både råvaror och produkter måste kunna transporteras såväl inom landet som till andra länder. För Moderaterna är det viktigt att det finns förutsättningar för tillväxt i hela landet och att människor ska ha möjlighet att bo och verka där de vill. Sverige är också ett handelsberoende land. Det finns en nära koppling mellan ökad internationell handel och ökade

godstransporter, till sjöss, på land och i luften. Samtidigt värnar vi miljön. Därför vill vi inte straffa transporter som sådana utan fokuserar i stället på åtgärder för sänkta utsläpp.

Utsläppsminskningarna från transportsektorn går för långsamt. Enligt en analys från Trafikverket måste utsläppen minska med cirka åtta procent per år fram till 2030 om målet att minska utsläppen med 70 procent från inrikes transporter ska nås till 2030.

För att bryta beroendet av fossila bränslen och för att anpassa transporter efter behov och önskemål i olika delar av landet är en viktig utgångspunkt att vi inte premierar eller utesluter någon klimatsmart modell. Även om elektrifieringen spelar en avgörande roll behöver också vätgas, biodrivmedel och andra miljövänliga tekniker beredas plats i omställningen och konkurrera om vilken teknik som är mest klimat- och kostnadseffektiv.

Fler förslag om Moderaternas transportpolitik går att läsa i Moderaternas kommittémotion i trafikutskottet.

Vägtransporter

Av transportsektorns tredjedel av Sveriges utsläpp står vägtrafiken för över 90 procent. Att minska utsläppen från vägtrafiken är därför särskilt angeläget. Det måste finnas en legitimitet och acceptans hos det stora flertalet för klimatpolitiken om den ska vara långsiktigt framgångsrik. Sverige ska ha en ambitiös klimatpolitik, men det måste gå att leva i hela Sverige och använda sin bil för att få vardagen att gå ihop. Det är utsläppen som ska minska, inte resandet.

I dag bevittnar vi en snabb utveckling av elbilsmarknaden och många fordons-tillverkare planerar helt eller delvis att fasa ut förbränningsmotorn och övergå till tillverkning av elbilar under 2020-talet. Politikens främsta uppgift är att möjliggöra denna utveckling i form av att säkerställa ren el, utbyggda elnät och en fungerande laddinfrastruktur.

Det är samtidigt angeläget att politiken är tydlig med det långsiktiga målet som är fossilfrihet. På EU-nivå diskuteras mål och styrmedel till 2035.

Konsumenters totalkostnad vid bilköp – inköpspris, drivmedelskostnader och servicekostnader – är ofta lägre för elbilar än för motsvarande bensin- eller dieslbilar. Inköpspriset kan i många fall än så länge dock vara högre för elbilar, och kompenseras först över tid med lägre driftkostnader. Kunskapen om detta är dock låg bland konsumenterna. I nuläget har konsumenter rätt att ges information om hur mycket bilen släpper ut. Men enbart det ger inte en fullständig bild av totalkostnaden för att äga en bil. Moderaterna anser därför att informationskravet bör utvidgas till att även innefatta totala ägarkostnader, för att på så vis förenkla jämförelser mellan olika bilmodeller.

Elektrifiering är en nyckel för att nå våra klimatmål och minska utsläppen från transportsektorn. För att fler ska köpa en elbil behöver det finnas en infrastruktur som gör att människor kan ladda längs med våra vägar. I Riksrevisionens granskning av Klimatklivet har myndigheten framfört kritik mot programmet och konstaterat att stödet bör avgränsas och ges utifrån identifierade marknadsmisslyckanden. Myndigheten tar som exempel just stöd för spridning av tank- och laddstationer i syfte att bygga upp ett nätverk av stationer.

I enlighet med det har Moderaterna ett teknikneutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria transporter, med fokus på utbyggnad där det är samhällsekonomiskt motiverat men där det än så länge inte finns marknadsförutsättningar att bygga ut i tillräcklig omfattning. Stödet bör kunna användas till att medfinansiera

investeringar i bland annat publik laddinfrastruktur. Stödet bör också omfatta till exempel infrastruktur för tankning av bränslecells-/vätgasbilar.

Även för att omställningen av tunga fordon ska ta fart behöver infrastruktur för fossilfri laddning och tankning komma på plats. Moderaterna vill därför även att tank- och laddinfrastrukturstödet för tunga transporter ska vara teknikneutralt och kunna omfatta till exempel laddinfrastruktur, elvägar och tankstationer för grön vätgas. Lastbilstillverkarna Volvo och Daimler har inlett en mångmiljardsatsning på vätgas, med målsättningen att den första vätgaslastbilen ska rulla på vägarna efter 2025.

Energieffektivisering är också viktigt för att minska utsläppen från tunga transporter. Moderaterna har därför under lång tid föreslagit att längre och tyngre lastbilar ska tillåtas på svenska vägar. De utvärderingar som har gjorts av bland annat skogsindustrin, visar att tyngre lastbilar med en vikt på 74 ton sänker koldioxidutsläppen per transporterat ton med cirka 10 procent. Det är därför välkommet att nuvarande regering har öppnat upp för tyngre lastbilar på det svenska nätet. Däremot krävs det en förstärkning av vägnätets bärighet, för att reformen ska få full effekt. Vidare bör vi driva på för att tyngre lastbilar ska tillåtas i EU.

Biobränslen

Nya förbränningsmotorer blir allt mer effektiva och utvecklingen av fossilfria alternativ går framåt. Elektrifieringen av framför allt de lättare fordonen har tagit fart och laddbara bilar i någon form stod för en tredjedel av nyregistreringen i Sverige 2020. Däremot utgör laddbara bilar endast fem procent av fordonsflottan och nästintill hela bilparken, inklusive laddhybrider, har alltså någon form av förbränningsmotor i dag. Med tanke på att bilen i genomsnitt har en medellivslängd på 18 år är det ett rimligt antagande att vi kommer att ha en stor andel förbränningsmotorer på våra vägar under ganska lång tid framöver. Vi måste också ta hänsyn till att bilen utgör en av hushållens största investeringar och att omställningen av personbilsflottan därför tar tid. Med den vetskapen behöver vi skapa styrmedel som uppmuntrar minskade utsläpp från förbränningsmotorerna. Där spelar biobränslen en avgörande roll. Men även konvertering av förbränningsmotorer till biogasdrift är ett sätt att minska utsläppen.

Det viktigaste styrmedlet för att öka användning av biobränslen i Sverige är reduktionsplikten, som gäller sedan 2018 och skärptes 2021.

Reduktionsplikten syftar till att minska utsläppen genom att drivmedelsleverantörer successivt måste öka inblandningen av biodrivmedel i fossil bensin och diesel fram till 2030. Moderaterna vill se förutsägbara regler för reduktionsplikten, med regelbundna kontrollstationer, som bidrar till att utsläppen minskar så kostnadseffektivt som möjligt.

Energimyndigheten presenterade redan sommaren 2019 ett förslag på utökad reduktionsplikt. Först under våren 2021 lämnade regeringen en proposition om detta till riksdagen.

Att regeringen inte agerat tillräckligt snabbt och kraftfullt för att minska transportsektorns utsläpp framgår av propositionen. Där står att läsa att de indikativa nivåer som angavs vid reduktionspliktens införande – och som då bedömdes vara tillräckliga för att reduktionsplikten skulle bidra till att nå etappmålen för transportsektorns omställning – nu överges till förmån för betydligt högre reduktionsnivåer.

En dramatisk ökning av reduktionsnivåerna ställer naturligtvis höga krav på en politik som ger förutsättningar för en hög produktion av och tillgång till hållbara biodrivmedel för att inte drivmedelspriserna ska öka kraftigt.

Regeringen har givit Energimyndigheten i uppdrag att undersöka ytterligare styrmedel för att främja biodrivmedelsanläggningar. Det är dock otillräckligt när regeringen samtidigt för en politik som minskar möjligheterna till produktion av biodrivmedel, till exempel genom ambitioner att undanta större arealer skog från produktion, med minskad tillgång till restprodukter från skogen som följd. Moderaterna vill till skillnad från regeringen öka produktionen i skogen och stärka skogsägarnas äganderätt.

För att öka produktionen av biodrivmedel såsom flytande biobränslen, biogas och även vätgas satsar Moderaterna på stöd till forskning, utveckling och investeringar i alternativa gröna bränslen. Kostnaderna för att utveckla och producera biobränslen och vätgas i Sverige är generellt sett högre än för fossila bränslen och motsvarande importerade produkter och tekniken behöver utvecklas ytterligare för att stå sig i konkurrensen. För att få igång en storskalig inhemsk produktion satsar Moderaterna på ett stöd till gröna bränslen.

För att användningen av biobränslen ska göra riktig klimatnytta är det viktigt med hållbarhetskrav och krav på spårbarhet, så att bränslebytet inte leder till att det svenska transportsektorsmålet nås med följderna att utsläppen från sämre reglerade sektorer ökar. Därför är det bra att riksdagen antagit nya hållbarhetskriterier.

Sverige har särskilt goda möjligheter att producera hållbara biodrivmedel från grödor, skog och avfall. Trots det importerar vi lejonparten av de biodrivmedel som används i dag. Det beror bland annat på oförutsägbara regler för förnybara bränslen på EU-nivå. Moderaterna verkar för att förbättra förutsättningarna långsiktigt för hållbara biodrivmedel. När EU:s statsstödsregler ses över som en del i den gröna givna måste en skattenedsättning, som inte bygger på undantag, tillåtas för både grödebaserade biodrivmedel och andra generationens biodrivmedel som är hållbart producerade.

Likaså behöver reglerna i direktivet för förnybar energi ändras i samband med den planerade översynen. Moderaterna vill att restriktionerna, så länge produktionen är bevisat hållbar, för andelen biodrivmedel från grödor som får räknas av mot målet till medlemsländernas mål i 2030 ska tas bort. Moderaterna är vidare starkt kritiska till de av EU presenterade kriterierna för taxonomin då det gäller investeringar i bland annat biobränslen. Vi befärar att detta kan orsaka stora problem för biobränslets vidare utveckling.

Andra styrmedel

Luftföroreningar påverkar både miljön och människors hälsa negativt. Det är angeläget att verktyg för att minska problemen med dålig luftkvalitet kommer på plats. Det är också särskilt viktigt att ge kommunerna möjlighet att utifrån varje enskild kommuns förutsättningar och behov minska de skadliga partiklarna och förbättra luftkvaliteten, klimatet och hälsan. Vi vill bland annat ge kommuner möjlighet att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordonets miljö- och klimatpåverkan.

Vi ser att nya tjänster växer fram där plattformar erbjuder delning av motorfordon som bil, motorcykel eller moped. Det är tjänster som kan innebära stora nyttor för den enskilde men också för samhället i stort genom ökat resursutnyttjande och minskad trängsel. För många människor, inte minst i våra större städer, är möjligheten att dela bil ett bra och prisvärt alternativ till den privatägda. En genomsnittlig bil står oanvänd 97 procent av tiden, vilket innebär att parkerade bilar tar mycket mark i anspråk i våra städer men också att fordonsparken underutnyttjas. Bildelning möjliggör ett större resursutnyttjande och den enskilde behöver bara betala för bilen när han eller hon faktiskt har

användning för den. Idag finns dock ingen laglig rätt för kommuner att reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. Moderaterna har länge drivit denna fråga liksom många kommuner runt om i Sverige. I april 2020 föreslog regeringens utredning ”Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon” att möjligheten införs och det är viktigt att regeringen agerar skyndsamt för att få regelförändringen på plats. Moderaterna vill också att kommuner ska ges möjlighet att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljö- och klimatpåverkan för att uppmuntra användningen av miljövänliga bilar.

Det av regeringen införda bonus malus-systemet för bilar har fått kritik av såväl Riksrevisionen som Konjunkturinstitutet för att vara ett dyrt styrmedel som inte direkt leder till minskade utsläpp från bilar. Utvärderingar av nämnda expertmyndigheter visar att systemet, som riktar sig mot bilinköp snarare än körning, tvärtom riskerar att leda till ökad bilåkning och att en så kallad rekyleffekt uppstår. Det i sin tur ger upphov till ökade utsläpp. Moderaterna vill i grunden reformera och ersätta det nuvarande bonus malus-systemet med ett mer effektivt styrmedel för att minska utsläppen från bilar. Vi anser att en nollutsläppsbonus i kombination med en skrotningspremie vore bättre styrmedel.

Flyg

Med en stor förväntad ekonomisk tillväxt och befolkningstillväxt är det inte rimligt att anta att efterfrågan på flygandet kommer att minska i framtiden. Människans nyfikenhet driver henne att se nya platser och byta erfarenheter och upplevelser med andra. Inom de närmaste 20 åren beräknas antalet flygresenärer fördubblas. Sammantaget ökar utsläppen från flyget och för att nå klimatmålen måste vi minska flygets utsläpp.

Flyget står i dag för 2–3 procent av människans totala koldioxidutsläpp. I Sverige stod flyget år 2018 för cirka 6,7 procent av landets koldioxidutsläpp, varav inrikesflyget i dagsläget står för knappt en procent. Räknar man även in effekterna av flygets utsläpp av vattenånga och kväveoxider på hög höjd, som ofta dock inte gäller inrikesflyget, och påverkan från kondensstrimmor blir flygets totala klimatpåverkan ungefär dubbelt så stor som den som enbart orsakas av utsläppen av koldioxid. Uppräkningen av flygets totala klimatpåverkan är dock fortfarande osäker och kräver fortsatt forskning.

Utvecklingen för att minska flygplanens klimatpåverkan går snabbt framåt, med bränsleeffektivare tekniker, bibränslen och elflyg. Utsläppen per flygkilometer minskar.

Flygbranschen måste ges förutsättningar att investera i ny teknik, effektivisering, modernisering, flygsätt och drivmedel. Parallellt med detta måste politiken genom styrmedel bidra till att flyget ställer om. Politiken kan inte bara tala om att minska utsläppen från flyget, utan vi måste också få på plats konkreta verktyg. Branschens aktörer behöver också långsiktiga besked och spelregler.

Tillgången på bibränslen för flyget är fortfarande begränsad, men precis som för vägtransportsektorn krävs långsiktiga styrmedel för att skapa en efterfrågan. Moderaterna har därför länge velat se en reduktionsplikt för ökad inblandning av biodrivmedel i flygplansbränsle, enligt samma principer som gäller för reduktionsplikten för vägtransporter. Riksdagen har nu fattat ett sådant beslut efter att regeringen sent omsider presenterat ett förslag. Det är bra. Nu behövs tillräcklig mängd bibränslen för att lyckas och därför har Moderaterna ett grönt bränslestöd för en storskalig inhemsk produktion av bibränslen och utveckling av el- och vätgasteknik.

Svenska flygbranschen förutspår att redan inom några år kommer mindre passagerarflygplan med eldrift finnas i trafik i Sverige. Fördelarna med elflyg är många. De klimatpåverkande utsläppen minskar både under flygningen och vid tillverkningen av planen. Dessutom minskar bullernivåerna. Moderaterna avsätter pengar i budgeten för att ta fram ny teknik för omställningen av transportsektorn. De kan användas för utveckling av elflyget och andra utsläppsminskande alternativ. Det handlar om att accelerera utvecklingen för att ställa om hela flyget, inte bara nationellt utan globalt, genom stöd till forskning och utveckling med ny teknik.

Moderaterna motsätter sig den nationella flygskatten, som bygger på att straffa avstånd i stället för utsläpp. Skatten ger därmed inte heller flygbolagen några incitament att sänka sina utsläpp och ställa om till nyare teknik. Inom Sverige och EES innebär skatten dessutom dubbla styrmedel, eftersom flyget omfattas av EU:s handel med utsläppsrätter. Därutöver riskerar den att flytta flyg till länder utan flygskatt, såsom Danmark, men också att på vissa sträckor flytta transporter till vägtrafik. Vidare finns en betydande risk att långflygningar inte längre utgår från Sverige. Skatten är ineffektiv, då den endast förväntas leda till begränsade utsläppsminskningar. Enligt utredningen handlar det om en minskning med 0,08–0,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Det kan jämföras med Sveriges totala koldioxidutsläpp som år 2019 låg på knappt 52 miljoner ton koldioxid.

Därtill kan läggas, vilket bland annat Konjunkturinstitutet visat, att en minskning av utsläppen från flyget som en konsekvens av den svenska flygskatten inte har en direkt effekt på de totala utsläppen i EU. Flyget tilldelas egna utsläppsrätter i EU:s handelssystem, EUAA. Men dessa räknas inte med i den totala mängden utsläppsrätter som är i omlopp och påverkas därför inte av den nya marknadsstabilitetsreserven och den automatiska annulleringsmekanismen som gäller för det landbaserade handelssystemet. Det innebär att om en aktör i systemet minskar sina utsläpp ökar utsläppsutrymmet för andra aktörer i motsvarande grad.

Som ytterligare ett komplement vill vi uppman till klimatkompensation för flygresor. Fly Green Fund är ett exempel på ett initiativ som möjliggör klimatkompensation som används till utveckling av nya biodrivmedel. Av intäkterna går 75 procent till inköp av bioflygbränsle och 25 procent till att stötta kontinuerlig och storskalig produktion i Sverige.

Vi föreslår att det ska bli obligatoriskt för aktörer som säljer flygbiljetter att erbjuda klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp.

Vi vill också införa krav på redovisning av klimatdeklarationer för att styra mot en minskad klimatpåverkan vid flygresor genom att ge konsumenten mer information vid sitt köp.

Det europeiska flygtrafikledningssystemet hanterar dagligen runt 26 000 flygningar. Ineffektivitet inom det europeiska luftrummet beräknas kosta cirka 2 till 3 miljarder euro per år. Flygtrafiken växer för varje år, vilket kräver ett effektivare användande av luftrummet. EU:s program Single European Sky bidrar till ett effektivt och miljömässigt bättre användande av luftrummet genom att möjliggöra för ett gemensamt europeiskt luftrum där flygbolag kan frångå landgränser och i stället flyga den rakaste och snabbaste sträckan. Det skapar kortare väntetid i luften innan flygen kan landa. Flygets utsläpp skulle därmed minska med 10 till 12 procent genom att ha ett gemensamt luftrum. Det är oroande att arbetet med att få systemet på plats drar ut på tiden. Implementeringen av Single European Sky bör prioriteras.

Som en följd av Chicagokonventionen (Convention on International Civil Aviation) från 1944 tillåts ingen beskattning av flygbränsle. Det saknas i dag ett brett stöd bland ICAO:s medlemsstater för att göra de ändringar som krävs i Chicagokonventionen. I stället har ICAO valt att införa ett globalt marknadsbaserat klimatstyrmedel för det internationella flyget, kallat Corsia (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Systemet baseras på målsättningen att nå en koldioxidneutral tillväxt år 2020. Även om vi välkomnar initiativet från branschen, menar vi att det mest effektiva vore att införa en möjlighet till koldioxidbeskattning av flygbränslet, som till skillnad från den svenska flygskatten ska baseras på utsläppen och inte resorna i sig.

Sjöfart

Redan i dag transporteras globalt sett omkring 90 procent av alla varor till sjöss. Andelen sjunker till 70 procent om man utgår från värdet av varorna som transporteras. Sjöfarten är det mest använda transportslaget för varor med stor volym, som ska färdas långt och är pris- men inte tidskänsliga. När dessa förutsättningar föreligger finns egentligen inget alternativ som kan konkurrera, bortsett från på vissa kortare sträckor. Transporter via sjöfart är många gånger effektiva om man ser till drivmedelsförbrukningen per vikt och sträcka. Den inrikes sjöfarten i Sverige är underutnyttjad om man ser till kapaciteten som farleder, slussar och hamnar har. Det vore därför bra för klimatet om större andel gods- och persontransporter flyttades över till sjöfarten. Svensk sjöfart inkluderas i utsläppsmålet om att minska växthusutsläppen med 70 procent mellan 2010 och 2030, vilket kommer att kräva åtgärder. Fartyg har en lång livslängd, vilket innebär att enbart inköp av nya energieffektiva fartyg inte kommer lösa utsläppsproblematiken på kort sikt utan att resurser även måste läggas på att minska utsläppen från befintliga fartyg.

Sjöfarten står i dagsläget för cirka 2,5 procent av de globala växthusgasutsläppen. Sjöfarten verkar på en global marknad och ytterligare nationella regleringar riskerar att svensk sjöfart och industri får konkurrensnackdelar i jämförelse med andra länder. Dessutom har nationella särkrav relativt liten verkningsgrad i jämförelse med internationella åtaganden. Mot denna bakgrund är internationella åtgärder inom ramen för FN:s internationella sjöfartsorganisation, IMO, viktiga för att minska utsläppen från den internationella sjöfarten.

Sverige bör vara pådrivande för att sjöfarten inkluderas i EU:s system för handel med utsläppsrätter på samma sätt som flyget. Regeringen måste också kraftfullt driva på inom IMO för en kostnadseffektiv minskning av den internationella sjöfartens klimatpåverkan.

Järnväg

Svensk järnväg har stora problem. Dessa är trängsel på spåren i pendlingsområdena, brist på plats på spåren vid vissa platser och vid vissa tider samt bristfälligt underhåll. Sverige behöver en robust järnväg med bra underhåll. Moderaterna vill kombinera kraftiga underhållsinsatser med investeringar i kostnadseffektiva och kapacitetshöjande åtgärder på järnväg runt omkring i landet. Det behövs mer av underhåll, fler spår i befintligt nät och helt ny kapacitet. Moderaterna vill prioritera de järnvägssatsningar som ger ekonomisk lönsamhet. Detta innebär satsningar för att bygga bort flaskhalsar samt nybyggnation på sträckor där sådana är samhällsekonomiskt försvarbara.

Moderaterna ser infrastrukturen som en helhet där alla trafikslag behövs och där effektivitet, samhällsekonomisk nytta och klimathänsyn är det som ska styra investeringar. Regeringens politik baseras istället på antagandet att det bara är spårbunden trafik som är miljöpolitiskt försvarbar och att bil, båt och flygplan även framöver förutsätter fossila motorer. Det är inte sant. Stora världsledande företag investerar miljarder i forskning kring motorer drivna på el och fossilfria bränslen. Vi har ännu bara sett början på en stor och för klimatet avgörande förändring av fordonsflottan från fossildrivet till fossilfritt.

En trygg och fossilfri energiförsörjning

Sverige ska ha ett tryggt energisystem med pålitliga leveranser av el och annan energi och bidra till en effektiv omställning av klimatet samt ligga i framkant vad gäller utvecklingen av ny grön teknik.

Vårt elsystem är ett av de bästa i världen, med betydligt lägre utsläpp jämfört med länder i vår närhet. De låga utsläppen är mycket tack vare en unik mix av fossilfri kraftproduktion i kärnkraft, vattenkraft, kraftvärme och förnybar elproduktion såsom vindkraft.

Men Sveriges energisystem står också inför stora problem som måste lösas, både för att Sverige ska klara klimatomställningen och nå de ambitiösa klimatmålen och för att möjliggöra ett robust elsystem som förser Sveriges hushåll, företag, industrier och kritiska samhällsfunktioner med el.

För att Sverige ska klara klimatmålen är elektrifiering ett nyckelord. Merparten av de svenska utsläppen kommer från industrier och transporter. Det är här utsläppen måste minska om vi ska ha en chans att sänka utsläppen och nå klimatmålen. Det betyder att det måste ske en utveckling från fossila bränslen till fossilfria drivmedel. Då behövs helt enkelt mer el.

Sverige står inför ett långsiktigt och ökande behov av el. Enligt Energiföretagen Sverige visar en scenarioanalys för elanvändningen i Sverige att om de hittills aviserade satsningarna på elektrifiering blir verklighet kommer Sveriges elbehov att mer än fördubblas till 2045. Vi måste rusta elsystemet inför denna utmaning.

Konjunkturinstitutet har visat att en politik som ökar den svenska nettoexporten av fossilfri el och tränger undan fossilbaserad elproduktion i andra länder leder till att utsläppen i EU minskar. Därför är en stor fossilfri elproduktion bra klimatpolitik både i Sverige och i EU. Regeringens beslut att stänga Ringhals 1 och 2 riskerar därmed att leda till att de totala utsläppen tvärtom ökar. Moderaterna vill därför se en ökad produktion av och en ökad sammanlänkingsgrad mellan elnäten i Europa.

Mer om vår energipolitik går att läsa i näringsutskottets kommittémotion om Moderaternas energipolitik.

Globala utmaningar och möjligheter

Genom den europeiska energiunionen länkas Europa samman. Detta är en viktig process som binder ihop våra marknader, ökar handeln med el och bidrar till att trygga elförsörjningen även i Sverige. När marknaden växer ökar intresset för att investera i klimatsmart el i Sverige. Resultatet blir ett säkrare och mer klimatsmart Europa. Sverige bör driva på för en gemensam energimarknad där långsiktiga konkurrenskraftiga spelregler råder.

Kärnkraften tillsammans med vattenkraften gör att Sverige har en mycket låg andel fossila bränslen jämfört med andra länder. Ju mer fossilfri el Sverige exporterar och som tränger undan smutsig el i andra länder, desto bättre. Moderaterna vill att Sverige ska exportera mer el från kärnkraft till andra länder i Europa. Vi vill därför påskynda sammanlänkningen av medlemsländernas elnät genom ökade investeringar och höjd målsättning inom ramen för EU:s energiunion. Sammanlänkningen av den nordiska elmarknaden kan tjäna som ett föredöme. Vi vill också ersätta EU:s mål för förnybar energi med ett mål om fossilfri energi, där kärnkraften inkluderas. Vi menar att en ambitiös politik för företagande, frihandel och innovationer går hand i hand med en modern energipolitik.

Kompensation för indirekta effekter

Den svenska energiproduktionen utgör i stort en konkurrensfördel för det svenska näringslivet. Det betyder dock inte att det inte finns utrymme för förbättring. Elnätet är sammankopplat med våra grannländer, vilket leder till att fossil energi också påverkar priset. Eftersom den sista kilowattimmen bestämmer priset på all el som säljs påverkar EU ETS indirekt elpriset, trots att elen inte har några utsläpp. Dessa indirekta effekter får medlemsstaterna kompensera för, men det nuvarande systemet för kompensation motarbetar dock hela utsläppshandelns syfte. Länder som ännu inte ställt om sin elproduktion ges en konkurrensfördel gentemot länder som faktiskt minskat sin andel fossilbaserad elproduktion, detta eftersom endast el producerad med fossila bränslen genererar de intäkter som används för kompensationen. Ett sådant system är i grunden orimligt. Att harmonisera kompensationen för indirekta effekter på EU-nivå skulle i förlängningen gynna länder som har ställt om sin elproduktion och på så sätt främja övergången till ett fossilfritt samhälle. En harmonisering är också något som Moderaterna och partigruppen EPP drev i förhandlingarna om den nya utsläppshandeln.

Skogens möjligheter

Skogen har en central roll i den gröna omställningen och är en nyckel för att bryta vårt fossilberoende. Skogsråvara kapslar in koldioxid och genom substitution ersätts fossilbaserade produkter och energi med fossilfria alternativ från skogsnäringen. I praktiken sker substitution när trävaror ersätter betong i byggnadskonstruktioner, när träförpackningar ersätter förpackningar i plast eller när biobaserad energi används i stället för olja i bränslen och drivmedel. En förutsättning för detta är dock att skogen kan brukas effektivt och hållbart.

Fundamentet för ett långsiktigt hållbart skogsbruk utgörs av äganderätten. Samtidigt ger markägare och företagare inom de gröna näringarna i växande omfattning uttryck för oro över att äganderätten håller på att urholkas.

Under det gångna året har två utredningar med stor betydelse för skogsbruket redovisat sina betänkanden: skogsutredningen och artskyddsutredningen. Skogsutredningen tillsattes med ambitionen att stärka äganderätten och rättssäkerheten för markägare och företag – samt att se till att den enskilda skogsägare som drabbas av inskränkningar i sin ägande- och brukanderätt får den ersättning han eller hon har rätt till. Artskyddsutredningen tillsattes för att skapa rättssäkra regler kring artskydd, öka förutsägbarheten och tydliggöra när markägare kan få ersättning.

Utredningarnas förslag går i en helt annan riktning. Istället för att stärka äganderätten, rättssäkerheten och möjligheterna till ersättning vid inskränkningar föreslår de nya och omfattande inskränkningar i brukandet, kraftigt utökade naturhänsyn samt ökande administrativ börda på skogsägarna.

Få andra branscher kräver sådan långsiktighet som skogsindustrin. Skogsägaren, och kommande generationer, måste kunna räkna med att få skörda frukterna av sitt arbete.

Att skapa förutsättningar för ökad tillväxt och ökad produktion i de svenska skogarna underlättar omställningen till ett mer hållbart samhälle. En brukad skog växer snabbare än en skog som inte brukas och kan därför lagra mer koldioxid. När träden avverkas och används som träprodukter fortsätter de att binda kol under hela sin livslängd. Slutligen kan produkterna användas till energiproduktion.

Skogen och produkter från skogen, vilka i många fall ersätter fossilbaserade motsvarigheter, binder mer än Sveriges totala utsläpp. Mycket av produkterna går dessutom på export och bidrar till att sänka utsläppen utomlands. Sverige har stora möjligheter att dra större nytta av skogen i klimatomställningen, inte minst genom att öka den inhemska produktionen av hållbara biobränslen. Trots att Sverige är till två tredjedelar täckt av skog så importerar vi cirka 85 procent av våra biodrivmedel.

De senaste 20 till 30 åren har skogsbruket också bidragit till den biologiska mångfalden. Mängden död ved ökar, precis som gammal skog och grova lövträd. Dessutom blir skogsbruket allt mer precisionsinriktat och kalhyggenas storlek minskar.

Den aktivt och hållbart brukade skogen gör störst nytta för miljön och klimatet. Statistik från SCB visar att en tredjedel av Sveriges skogsmark är undantagen från att brukas. Om kraven på att skydda mer skog fortsätter kommer Sverige snart i praktiken att få ett avverkningsstak. Det skulle innebära en kraftig inskränkning i skogsägarnas frihet och försvåra för skogens bidrag till klimatomställningen. Moderaterna anser därför att gränsen, arealmässigt, för hur mycket skog som kan tas ur produktion har passerats.

Moderaterna vill i stället säkerställa att redan skyddad skog underhålls i syfte att bibehålla höga naturvärden och stärka den biologiska mångfalden. Naturvårdsverket har uppmärksammat att skyddade områden inte långsiktigt underhålls, vilket medför att områdena förlorar sina höga naturvärden. Moderaterna vill säkerställa att områden med höga naturvärden förvaltas väl.

Det hållbara aktiva skogsbruket är en förutsättning för att Sverige ska kunna fortsätta övergången till en cirkulär bioekonomi med värnandet om höga naturvärden och biologisk mångfald. Moderaterna vill därför stärka enskilda skogsägarens rätt att bruka skogen. Vi vill därför tillsätta en äganderättsutredning för de gröna näringarna och ge människor på landsbygden möjlighet att äga mer skog.

EU har formellt ingen beslutanderätt när det kommer till skogspolitiken, men alltfler strategier och dokument försöker bakvägen ta över den nationella kompetensen och reglera skogsbruket. När ramlagstiftning som behandlar utsläpp och upptag inom skogs- och marksektorerna implementeras i Sverige är det avgörande att den svenska skogsnäringen inte begränsas. Moderaterna förutsätter att regeringen följer riksdagsmajoritetens beslut och inför en nationell plan som inte reducerar Sveriges avverkningsnivåer utan möjliggör ett fortsatt aktivt svenskt skogsbruk.

Sverige har goda möjligheter att utveckla en ekonomi som i ännu högre grad är bio-baserad. Genom att inrätta en nationell bioekonomistrategi menar vi att vi tillsammans med de gröna näringarna kan skapa större miljö- och klimatnytta. Moderaterna har därför, tillsammans med en majoritet i riksdagen, krävt att en nationell bioekonomi-

strategi inrättas. Arbetet med en sådan pågår nu sedan början av 2021, och resultatet ska enligt regeringen presenteras till hösten 2021. Det är ytterst viktigt att strategin är väl förankrad, och att den främjar samverkan mellan både stat och näringsliv för att underlätta de omställningar som krävs i exempelvis skogsindustrin och lantbruket.

Vi ser även ett stort behov av att skapa bättre förutsättningar och långsiktiga spelregler för förnybara biobränslen samt säkerställa en bred råvarubas. Detta krävs för att branschen ska våga göra större investeringar exempelvis i anläggningar för produktion av biobränslen.

Internationella avtal och förhandlingar

Sverige ska behålla sin pådrivande roll i de internationella klimatförhandlingarna. Parisavtalet är viktigt och vi ska fortsätta att utveckla det. Parisavtalet har ett nedifrån-och-upp-perspektiv för att sänka utsläppen. Varje land får i princip bestämma hur stor dess kapacitet för utsläppsminskningar är och förväntas sedan genomföra åtgärder i linje med det. Parisavtalets faktiska betydelse beror i hög utsträckning på om de samlade åtagandena höjs i samband med den globala översynen vid COP 26 i Glasgow. Moderaterna anser att det är dags att försöka få på plats även nya verktyg.

Ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp

Moderaterna vill att Sverige ska ta initiativ till förhandlingar om ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp inför klimatmötet i Glasgow och kommande klimattoppmöten därefter. FN:s klimatpanel lyfter fram ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp som ett av de viktigaste verktygen för att minska utsläppen och nå målet i Parisavtalet. Beräkningar från Internationella energimyndigheten, IEA, visar att ett pris på en krona per kilo koldioxid skulle räcka för att halvera utsläppen till 2050. Förslaget har också lyfts av en rad tunga svenska ekonomer och klimatforskare i en färsk rapport från SNS Konjunkturinstitutet.

Trots detta har bara ett 30-tal länder och delstater infört någon typ av beskattning av koldioxidutsläpp. I de flesta länder är det fortfarande helt eller nästan gratis att släppa ut koldioxid. Det är orimligt. Ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp skulle ändra på detta och vara ett steg på väg mot principen att den som orsakar skador i miljön och på klimatet ska betala fullt ut för dessa. Det minskar också risken för att utsläpp flyttas mellan länder. Svenska företag slipper konkurrera med företag som inte behöver betala för sin klimatpåverkan.

Ett globalt minimipris på koldioxid skulle framförallt göra förbränningen av kol olönsam. Kolet står för nästan 30 procent av världens totala energitillförsel och enligt IEA förväntas kolförbrukningen öka med över 40 procent till 2040. Att få kolet att stanna i marken är en nyckel till att hejda klimatförändringarna. Inom EU har arbetet med att fasa ut kol redan börjat genom EU:s system för handel med utsläppsrätter, EU ETS, som sätter ett pris på utsläpp. Priset har ökat de senaste åren och gjort det olönsamt att elda kol. Förra året minskade användningen av kol med nästan 20 procent i Europa.

Det blir inte enkelt att enas om ett globalt pris på utsläpp. Men för att underlätta förhandlingarna måste viktiga principer respekteras: För det första måste den nationella suveräniteten värnas. Skatten ska tas in på nationell nivå och det ska inte finnas några krav på hur intäkterna ska användas. För det andra får skatten inte ersätta redan

fungerande och ambitiösa system för prissättning av koldioxidutsläpp, såsom EU ETS eller nationella koldioxidskatter. I stället ska ett globalt minimipris komplettera dessa system. För Sverige skulle det alltså inte innebära någon förändring av koldioxidskatten – däremot skulle fler länder vara med och betala för sina utsläpp.

För att skapa acceptans för skatten bör den inledningsvis tas ut på en låg nivå, för att kunna höjas successivt. FN:s klimatpanel har visat att också ett förhållandevis högt pris, i nivå med den svenska koldioxidskatten, inte påverkar rikare länders välfärd nämnvärt. Det skulle däremot drabba utvecklingsländer hårdare och bör därför till en början hållas på en låg nivå.

Det har inte tidigare gjorts några seriösa försök att komma överens om ett pris på utsläpp under FN:s klimatkonferenser. Vi menar att det är hög tid nu. Lika självklart som att klimatministrarna deltar på klimattoppmöten borde det vara att finansministrarna gör det, med start 2021.

Ett steg på vägen mot ett globalt pris på utsläpp av koldioxid är att sätta ett minimipris på koldioxid inom EU. Trots att koldioxidskatt är ett av de mest kostnadseffektiva verktygen för att minska utsläppen är det i dagsläget endast elva av EU:s medlemsländer som har en nationell koldioxidskatt, inom de sektorer som inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem.

Genom att införa ett minimipris på EU-nivå skulle det i praktiken innebära en utjämning av konkurrensförutsättningarna inom EU. I dag har EU redan krav på minimiskatt på bland annat energi. Förslaget innebär alltså inte att EU ges beskattningsrätt, utan skatten tas ut på nationell nivå där också storleken bestäms. På EU-nivå ska det endast bestämmas vad själva prisgolvet ska vara. Det ska fortfarande vara möjligt för länder med redan högre koldioxidskatter att behålla dessa. Den svenska nivån på koldioxidskatten kommer alltså inte att påverkas av ett sådant beslut. Sverige bör verka för att ett minimikrav på koldioxidskatt införs.

Sverige ska bedriva en ambitiös klimatpolitik för att nå det nationella målet om nettoutsläpp senast år 2045. Men globala utsläppsminskningar måste vara det yttersta syftet med klimatpolitiken. Vi tror att Sverige kan bidra till att minska utsläppen globalt – utan att tumma på ansvaret för att minska utsläppen på hemmaplan. Tyvärr har den nuvarande regeringen med Miljöpartiet i spetsen ett snävt nationellt perspektiv i klimatfrågan, som hindrar den från att driva frågor globalt som gör skillnad på klimatet på riktigt.

Utveckla EU:s system för handel med utsläppsrätter

Ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp ska vara ett komplement till och inte ersätta fungerande och ambitiösa system som till exempel EU:s system för handel med utsläppsrätter, ETS. EU är på många sätt ett globalt klimatföredöme eftersom vi trots vitt skilda förutsättningar mellan länder har enats om världens mest ambitiösa system för att reglera utsläpp med ett pris på utsläpp som är lika i alla EU-länder. Vi behöver bygga ut och förstärka det här systemet. Steg som tas för att koppla samman EU:s utsläppshandelssystem med andra länders motsvarigheter bör påskyndas. EU har redan kopplat samman ETS med motsvarande utsläppshandelssystem i Schweiz. Vi anser att Sverige bör driva på för att fler sammanlänkningar sker med andra länder. Sverige bör också verka för att systemet ska utvidgas till flera sektorer som inte omfattas idag, t ex sjöfarten.

När nu EU har skärpt sina klimatmål till 2030 och 2050 är det nödvändigt att också skärpa ambitionen i EU ETS för att nå de nya klimatmålen. Moderaterna ser därför

positivt på stora delar av det förslag till utvecklat ETS som presenterades under 2021, och som bland annat omfattar en utvidgning till sjöfarten och en gradvis utfasning av flygets fria tilldelning. Därutöver är det viktigt att också ställa ökade krav på de sektorer som inte ryms inom EU ETS utan inom den så kallade bördefördelningen och att de kraven ställs på alla medlemsstater.

Handelsavtal

Genom handelsavtal har Sverige möjlighet att påverka andra länder. Den huvudsakliga kompetensen att förhandla handelsavtal finns dock i Bryssel. Därför är det viktigt att en svensk klimatpolitik alltid har med sig det europeiska perspektivet. Sverige bör exempelvis vara pådrivande för att länder som vidtar verkningfulla åtgärder och sänker sina utsläpp ska belönas med mer fördelaktiga handelsavtal, genom att tullar på klimatsmarta varor sänks eller tas bort.

Det gröna frihandelsavtalet, Environmental Goods Agreement, som EU förhandlade om med 16 andra medlemmar i Världshandelsorganisationen, WTO, ligger på is sedan förhandlingarna bröt ihop 2016 och sannolikheten att de återupptas i sin nuvarande form får betraktas som små. Det behövs således nya alternativ och lösningar. Vi vill därför att Sverige ska vara pådrivande för att EU tar initiativ till multilaterala förhandlingar om att sänka eller avskaffa tullar på klimatsmarta varor och tjänster.

Internationella klimatinvesteringar

I samband med COP 26 är det viktigt att det kommer på plats ett fungerande ramverk för internationellt samarbete och klimatinvesteringar i Parisavtalets artikel 6, som ersätter regelverket i Kyotoprotokollet, inte minst Clean Development Mechanism (CDM). CDM är ett av de mest kostnadseffektiva verktygen inom klimatpolitiken och bidrar till snabbt minskade utsläpp, ekonomisk utveckling och tekniköverföring i och till fattigare länder. CDM möjliggör för industriländer att investera i projekt för att minska utsläppen i andra delar av världen och att antingen avräkna de uppnådda utsläppsminskningarna mot de egna klimatmålen eller använda investeringarna som ett slags klimatbistånd. Investeringarna måste följa ett uppsatt regelverk och utsläppen verifieras av FN för att säkerställa additionalitet och undvika dubbelräkning.

Sverige har alltsedan början av 2000-talet använt klimatinvesteringar för att åstadkomma stora och långsiktigt hållbara utsläppsminskningar över hela världen. Hittills har Sverige inte räknat av utsläppsminskningarna mot det nationella klimatmålet. Men för att nå klimatmålet till 2045 och dessförinnan etappmålet till 2030 är det tillåtet att tillgodoräkna sig internationella klimatinvesteringar. I betänkandet ”Vägen till en klimatpositiv framtid” föreslår Klimatpolitiska vägvalsutredningen att Sverige redan nu ska inrätta ett program för att genomföra internationella klimatinvesteringar i syfte att åstadkomma verifierade utsläppsminskningar i andra länder inom ramen för Parisavtalet.

Klimatbistånd

Globala problem kräver globala lösningar och internationellt samarbete. Fortfarande dominerar världens energitillförsel av fossila bränslen, som står för över 80 procent av användningen.

Moderaterna vill nu trappa upp stödet internationellt för att de fossila bränslena ska stanna i marken. Det är en förutsättning för att hålla uppvärmningen under två grader i linje med Parisavtalet. Sverige är en av världens största biståndsgivare per capita. Men vi lägger en relativt liten andel på klimatbistånd, som syftar till att minska utsläppen av växthusgaser. Moderaterna vill att biståndspolitiken i högre utsträckning än i dag ska användas till insatser för att långsiktigt minska utsläppen av växthusgaser genom att minska beroendet av fossil energi.

Utvecklingsländer drabbas ofta hårdare av klimatförändringarna än rika länder. Men det finns en uppenbar risk att dessa länder varken har resurser eller förmåga att prioritera klimatpolitiken. Många gånger har utvecklingsländer i Parisavtalet dessutom villkorat sina egna åtgärder med stöd från rikare länder. Sverige kan därför bidra genom att hjälpa dessa länder att ställa om sina samhällen samtidigt som de tillåts att göra samma välståndsresa som Sverige en gång i tiden gjorde.

EU är världens största biståndsgivare och ger över 50 miljarder euro om året i bistånd för att motverka fattigdom och skynda på den globala utvecklingen. Sverige bör använda sin trovärdighet i biståndsfrågor för att säkerställa att klimatbistånd prioriteras i den gemensamma biståndspolitiken.

Det krävs nya incitament för fler länder att göra sin del av den globala omställningen.

För att ytterligare öka takten i utvecklingsländers klimatarbete kan skuldavskrivning genom internationella valutafonden, IMF, vara ett verktyg. Detta är en fråga som bland annat adresserats av Bidenadministrationen i USA och som även Sverige bör överväga. För ett land som vidtar verkningsfulla åtgärder för att långsiktigt minska utsläppen kan skuldavskrivning övervägas. Skuldavskrivningen frigör då kapital inom länderna som kan användas direkt till fattigdomsbekämpning, ekonomisk tillväxt och hållbar utveckling. Skuldavskrivning ska inte göras lättvindigt, men det är en effektiv metod för att möjliggöra ett mer gynnsamt ekonomiskt klimat i de fattigaste länderna och inte göra dem beroende av att andra länder gör investeringar i deras länder som skapar inlåsnings-effekter i energisektorn, likt Kina gjort i flera afrikanska länder. Dessa skuldavskrivningar måste alltid villkoras med att landet i fråga inte genomför andra investeringar i fossil energi.

Jessica Rosencrantz (M)

John Widegren (M)

Betty Malmberg (M)

Marléne Lund Kopparklint (M)