SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2700

av Camilla Mårtensen m.fl. (L)

Klimatpolitik för ett friare och rikare Sverige

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att harmonisera Sveriges nationella klimatmål till 2030 med Sveriges åtaganden inom EU, i linje med Miljömålsberedningens förslag och med bibehållen ambitionsnivå, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta det nationella sektorsmålet för transportsektorns utsläpp till 2030 med ett ambitiöst elektrifieringsmål som påskyndar elektrifieringen av transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fossila koldioxidutsläpp ska prissättas genom exempelvis EU ETS, ETS 2 eller nationell beskattning och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samordna koldioxidskatten och EU:s utsläppshandel för en mer likvärdig utsläppskostnad mellan sektorer och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att utsläppstaket och minskningstakten i EU ETS efter 2030 är förenliga med EU:s klimatmål för 2040 och klimatneutralitet senast 2050 och tillkännager detta för regeringen.

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att den fria tilldelningen av utsläppsrätter fasas ut och kombineras med ett effektivt skydd mot koldioxidläckage och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att avfallsförbränning skyndsamt omfattas av EU ETS på likvärdiga villkor inom unionen, utan nationella undantag som snedvrider konkurrensen, och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att fler fartyg omfattas av EU ETS så att även mindre fartyg bidrar till sjöfartens klimatomställning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att anläggningar med hög andel biomassa kan fortsätta delta i EU ETS och att regler som skapar incitament till ökad användning av fossila bränslen avskaffas och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sveriges intäkter från EU ETS ska bidra till en klimatsmart skatteväxling som exempelvis gör klimatinvesteringar möjliga för hushåll med begränsade ekonomiska resurser och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undanröja kvarstående hinder för klimatomställningen genom samordnade åtgärder för fossilfri energi, infrastruktur, tillståndsprocesser och effektiva klimatstyrmedel som gör det möjligt för individer och företag att bidra till att klimatmålen nås och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en leveranssäker tillgång på fossilfri el över hela landet är grundläggande för klimatomställningen och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta reformera tillståndsprocesserna och utforma regelverken proaktivt så att nödvändiga klimatinvesteringar kan genomföras utan onödiga väntetider och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta utveckla miljöprövningen så att verksamheters klimatnytta väger tyngre i avvägningen mot lokal miljöpåverkan, inom ramen för EU-rätten, och tillkännager detta för regeringen.

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten genom effektiva och tidsbegränsade stöd, via Industriklivet och Klimatklivet, ska öka takten i omställningen och att marknaden sedan bäst organiserar omställningen utan statens inblandning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla riktade stöd för kostnadseffektiv energieffektivisering i samband med nödvändiga renoveringar, med krav på minskad klimatpåverkan över byggnadens livslängd, och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta verka för ökad export av varor och tjänster med liten klimatpåverkan, som ett verktyg i det globala klimatarbetet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa långsiktiga villkor för infångning och permanent lagring av koldioxid från cementindustrin och raffinaderier samt säkerställa tillgång till transport och lagring och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka investeringarna i infångning och användning av koldioxid, CCU, för att ersätta nya fossila råvaror och minska de samlade utsläppen och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att negativa utsläpp behöver byggas upp i stor skala medan de fossila bränslena fasas ut, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa tydliga bokföringsregler i linje med Miljömålsberedningens förslag så att avskiljning och permanent lagring av biogen koldioxid, bio-CCS, kan tillgodoräknas som kompletterande åtgärd för Sveriges klimatmål, oavsett om insatserna finansieras av staten eller av företag, och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för långsiktiga och förutsägbara villkor för investeringar i permanenta negativa utsläpp och för en fungerande och tillförlitlig marknad för negativa utsläpp inom EU som kompletterar minskningen av fossila utsläpp och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut det nationella stödet för bio-CCS med minst fyra ytterligare omvända auktioner till 2030 och tillkännager detta för regeringen.

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att fler länder ratificerar tillägget till Londonprotokollets artikel 6 som möjliggör gränsöverskridande transport av koldioxid för säker och permanent lagring under havsbotten, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undanröja rättsliga och praktiska hinder för export av koldioxid till fler lagringsländer och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda nödvändiga regeländringar för säker och permanent lagring av koldioxid inom svenskt territorium och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige fortsatt ska verka för att EU:s mål om utsläppsfria nya personbilar och lätta lastbilar från 2035 ligger fast och för långsiktiga regler som driver på elektrifieringen och värnar företag som gått före i omställningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bredda och förstärka elbilspremien så att fler hushåll med begränsade ekonomiska möjligheter kan köpa eller leasa en elbil samt om att höja den skattefria milersättningen för tjänsteresor med elbil och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka möjligheterna till elbilsladdning vid flerbostadshus och arbetsplatser genom skärpta krav på laddinfrastruktur i såväl nya som befintliga byggnader samt förstärkta investeringsstöd för gemensamma laddlösningar och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur en ny utformning av trängselskatten kan användas till att gynna elbilar och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda elektrifieringen av lätta och tunga ellastbilar, arbetsmaskiner och bussar genom förstärkta och långsiktiga klimatpremier samt kortare handläggningstider för utbetalning av stöden och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta påskynda utbyggnaden av laddinfrastruktur för tunga fordon genom att korta ledtiderna för

anslutning till elnätet, säkerställa tillräcklig nätkapacitet och stärka investeringsstöd till laddstationer och tillkännager detta för regeringen.

33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja biogasproduktionen och prioritera användningen inom industri och de transporter som är svåra att elektrifiera, samtidigt som gas för uppvärmning av byggnader successivt ersätts med andra fossilfria alternativ, och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige fortsatt ska driva på inom International Maritime Organization för bindande globala styrmedel som omsätter klimatstrategin i faktiska utsläppsminskningar och leder till att den internationella sjöfartens koldioxidutsläpp elimineras och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidareutveckla farledsavgifternas miljödifferentiering så att fartygens klimatpåverkan får tydligare genomslag och investeringar i fossilfri drift premieras och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda och samordna utbyggnaden av laddinfrastruktur, landström och försörjning med fossilfria bränslen i svenska hamnar för att möjliggöra sjöfartens klimatomställning och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att stora hamnar inom EU ska tillhandahålla flytande fossilfri gas och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att utveckla internationella styrmedel, inklusive för koldioxidutsläpp och höghöjdseffekter, och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Svenska kraftnät tillsammans med flygplatsägarna och regionnätsägarna ska ges uppdraget att ta fram en plan för hur Sveriges flygplatser ska kunna tillhandahålla fossilfritt flygbränsle, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att söka samarbeten inom Norden för att främja framväxten av fossilfritt flyg och tillkännager detta för regeringen.

41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppmuntra klimatsmarta resor genom att slopa förmånsbeskattningen av arbetsgivarbetalda kollektivtrafikkort tillsammans med statliga satsningar på ökad kvalitet i kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att all kollektivtrafik på väg eller spår drivs med el eller fossilfria bränslen genom samordnade insatser för fordon, laddning och bränsleförsörjning och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta underlätta överflyttning av godstransporter från väg till fartyg och järnväg, bland annat genom bättre omlastningsmöjligheter och anslutningar, och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att stödja forskning för att vidareutveckla lantbrukets åtgärder och metoder för att minska klimatgaser, inklusive metanutsläpp från boskap, och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidareutveckla åtgärderna för att minska utsläppen från gödsel genom exempelvis effektivare gödselhantering och ökad biogasproduktion samt uppföljning av stödens faktiska utsläppsminskningar och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra ett hållbart ökat uttag av biomassa med hänsyn till uttagets klimateffekter på kort och medellång sikt, biologisk mångfald och Sveriges åtaganden för kolupptag i skog och mark och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka ekonomiska incitament för kolinlagring i skog och mark genom bland annat kolinlagringsavtal som ersätter markägare för varaktig klimatnytta och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka Sveriges internationella klimatinvesteringar enligt Parisavtalets artikel 6 för att påskynda klimatomställningen i utvecklingsländer, med krav på verifierade utsläppsminskningar som inte dubbelräknas, och tillkännager detta för regeringen.

49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att internationella klimatinvesteringar ska bidra till verkliga utsläppsminskningar och komplettera Sveriges klimatomställning och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för ett ambitiöst klimatbistånd från EU som ger verifierbar klimatnytta och stärker utsatta länders möjligheter till utsläppsminskningar, klimatanpassning och kompensation för skador och förluster och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att komplettera den nationella klimatanpassningsstrategin med en långsiktig plan för skydd av bostäder och samhällsviktig infrastruktur mot översvämningar, erosion, ras, skred och andra klimatrelaterade risker, med en tydlig ansvarsfördelning, prioritering och finansiering, och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla och samordna tillståndsprocesserna för klimatanpassningsåtgärder så att angelägna skyddsåtgärder kan genomföras snabbare med fortsatt hänsyn till natur- och miljövärden och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Klimatomställningen ska ge människor större frihet och fler möjligheter. Sverige ska visa att snabbt minskande utsläpp kan förenas med växande välstånd. Människor ska kunna ta sig till arbetet, driva företag, resa och förverkliga sina livsprojekt i ett samhälle som elektrifieras.

Klimatförändringarna är en global utmaning som kräver lösningar över gränserna. Sveriges klimatarbete får därför störst genomslag när det bidrar till förändring också i andra länder. Teknik som utvecklas här kan exporteras, framgångsrika reformer kan inspirera andra länder och internationellt samarbete kan göra fossilfria alternativ tillgängliga för fler. Därför hör svensk innovationskraft, frihandel och ett starkt europeiskt klimatsamarbete ihop.

Klimatpolitiken måste vara dubbelt hållbar. Den ska både minska utsläppen och fungera ekonomiskt och socialt över tid. Människor behöver kunna se hur omställningen förbättrar deras vardag och hur de själva kan delta och bidra. En politik som förlorar sitt folkliga stöd och rivs upp innan investeringarna hunnit genomföras ger varken företagen eller klimatet den långsiktighet som behövs.

För oss liberaler hör klimatansvaret ihop med friheten över generationer. Den som föds i morgon ska också kunna välja sitt liv, känna trygghet och bygga sin framtid. Samtidigt behöver dagens generation se en väg framåt som de kan tro på och själva påverka. En politik som utgår från människors drömmar och skaparkraft har större möjlighet att samla stöd för de förändringar som behövs.

Elektrifieringen är kärnan i denna politik. När fossilfri el ersätter bensin, diesel, kol och fossil gas kan utsläppen minska samtidigt som transporter och produktion blir effektivare. För en familj kan elbilen ge lägre kostnader i vardagen. För ett företag kan elektrifiering stärka konkurrenskraften och öppna nya marknader. Båda får möjlighet att lämna ett långvarigt fossilberoende. Klimatpolitiken ska göra sådana steg möjliga för fler.

Vår teknikoptimism bygger på människors förmåga att lösa problem. Forskare utvecklar nya material, entreprenörer prövar affärsidéer och företag investerar i bättre produktionsmetoder. Politikens uppgift är att skapa långsiktiga spelregler. Den som utvecklar fossilfria alternativ ska kunna konkurrera, växa och nå internationella marknader. När smutsiga varor ersätts med rena varor kan svensk innovationskraft minska utsläppen långt utanför våra gränser.

Det kräver en stat som tar ansvar för de gemensamma förutsättningarna. Elförsörjningen måste fungera, tillstånd ska kunna ges i rimlig tid och infrastruktur behöver finnas när nya fordon och produktionsanläggningar tas i bruk. Inom forskning och teknikutveckling kan statliga stöd behövas för att mobilisera privat kapital till samhällsekonomiskt angelägna investeringar som annars riskerar att inte bli av.

Statens uppgift är inte att på förhand utse framtidens vinnare, utan att skapa förutsättningar för fler idéer och tekniker att utvecklas, prövas och konkurrera på marknaden. Framgången mäts i utsläpp som försvinner och lösningar som blir konkurrenskraftiga, snarare än i stödpaketens storlek.

Omställningen behöver också öppnas för fler. Den som bor i hyresrätt ska kunna ladda sin bil hemma. Hushåll utan stora besparingar ska kunna köpa en elbil. Mindre företag ska kunna byta teknik utan att hela verksamheten äventyras. När människors olika villkor får genomslag i politiken stärks både omställningen och stödet för den.

Ekonomisk tillväxt ger utrymme att investera i den nya tekniken och i det samhälle som ska använda den. Därför behöver omställningen också bli en möjlighet till bättre produkter och växande företag. Länder som vill lyfta människor ur fattigdom behöver

kunna se att fossilfria lösningar hjälper dem att göra det. Sveriges uppgift som föregångsland är att visa en väg som är möjlig och attraktiv att följa.

Den som går före ska kunna vinna på det. Trovärdiga regler och en växande efterfrågan på fossilfria produkter ger företag anledning att investera och gör omställningen till en möjlighet för Sverige.

Klimatmål som driver genomförandet

Klimatmålen är till för att göra det tydligt vart Sverige ska. De ska ge företag och hushåll den långsiktighet som krävs för att våga ställa om. Sverige ska nå nettonollutsläpp senast 2045 och därefter negativa utsläpp. Vägen dit ska stärka ett öppet samhälle där fler får möjlighet att leva goda liv.

I takt med att EU:s klimatpolitik har skärpts har behovet av parallella klimatmål förändrats. När målen är uppbyggda på olika sätt riskerar styrningen att bli dubbel och otydlig. Därför bör Sveriges nationella mål såsom miljömålsberedningen föreslagit till 2030 harmoniseras med våra EU-åtaganden, utan att ambitionsnivån sänks.

I transportsektorn behövs också en tydligare styrning mot det teknikskifte som varaktigt kan få bort utsläppen: elektrifieringen. Ett ambitiöst elektrifieringsmål riktar uppmärksamheten mot de investeringar som måste genomföras för att elektrifiera fordonsflottan. Ett sådant mål ska både driva på övergången till elfordon och göra behovet av laddning, nätkapacitet och fossilfri el synligt i den politiska styrningen. Då blir det tydligare var omställningen bromsas och vad politiken behöver göra för att komma vidare.

På så sätt knyts klimatmålen närmare genomförandet. Fler elektriska transporter och en infrastruktur som fungerar i hela landet ska bidra till att Sverige klarar sina klimatmål.

Effektiv prissättning av utsläpp

Marknadsekonomin är det mest kraftfulla system som människan har för att säkerställa att resurser används till rätt saker. Ibland sätts priser bäst naturligt mellan dem som agerar på en marknad. Ibland saknas förutsättningar för att koppla ett pris till de beteenden som ger upphov till en kostnad. Inom klimatpolitiken finns flera exempel på den typen av marknadsmisslyckanden. När utsläpp av växthusgaser inte prissätts får samhället helt enkelt bära kostnaden för klimatpåverkan i stället.

Genom att sätta pris på utsläpp får de som producerar, investerar och konsumerar i stället incitament att väga in klimatkostnaden i sina beslut. Då blir det mer lönsamt att spara, byta tekniska lösningar och utveckla bättre alternativ på andra sätt. Genom priser

kan politiken alltså ge signaler till marknader – till människor och företag – att hitta fossilfria alternativ.

Därför är EU:s två utsläppshandelssystem, ETS I och ETS II och rätt utformade nationella klimatskatter alla exempel på effektiv klimatpolitik inom markandsekonomins ramar. Genom dessa kan det fossilfria konkurrera med det fossila. En sådan prissättning måste vara långsiktig för att företag och hushåll ska kunna lita på att investeringar i fossilfria alternativ lönar sig över tid. Därför är det särskilt positivt när klimatpolitik kan slås fast för hela EU:s inre marknad.

Utfasningen måste gå hand i hand med att fossilfria alternativ blir tillgängliga. En företagare med små marginaler ska ha en rimlig möjlighet att byta teknik innan kostnaderna hotar verksamheten. En familj som behöver bilen måste kunna hitta ett alternativ som fungerar och går att finansiera. Stödet för klimatpolitiken stärks när människor förstår syftet, upplever att ansvaret fördelas rättvist och har ett rimligt alternativ inom räckhåll. Framförhållning och hänsyn till olika ekonomiska villkor gör politiken både mer rättvis och mer verkningsfull.

Även samspelet mellan skatter och utsläppshandel måste vara begripligt. En kostnadseffektiv klimatpolitik förutsätter att jämförbara utsläpp möter likvärdiga kostnader.

En europeisk utsläppshandel som håller riktningen

Sverige kan göra större skillnad för klimatet när vi agerar tillsammans med Europa. Gemensamma regler ger fossilfria produkter en marknad som är långt större än den svenska. Det ger också företag som investerar i renare produktion bättre möjligheter att konkurrera på lika villkor. När efterfrågan växer i hela EU kan en svensk innovation bli en europeisk framgång – och bidra till minskade utsläpp även utanför unionen.

EU:s utsläppshandel är motorn i Europas klimatomställning. Systemet sätter ett tak för utsläppen från de verksamheter som omfattas. Det här utsläppstaket sänks successivt ändå ned till noll. När företagen samtidigt handlar utsläppsrätter med varandra skapas ett pris på utsläpp, vilket ger företagen incitament att ställa om. Politiken bestämmer därmed hur stora de samlade utsläppen får vara, medan företagen själva bestämmer hur de ska minska dem.

I de pågående förhandlingarna om ETS driver flera medlemsländer på för urvattningar. En långsammare sänkning av utsläppstaket och förlängd fri tilldelning riskerar att slå mot företag som redan investerat miljarder i sin omställning. Företag som följt de politiska signalerna får svårare att räkna hem sina satsningar, medan

konkurrenter som skjutit upp arbetet gynnas. Att värna svenska företags konkurrenskraft kräver därför att ETS-systemet värnas.

För en företagare som ska bygga om en fabrik är förväntningarna på framtiden avgörande. Investeringen behöver kunna bära sig också efter nästa val och nästa lågkonjunktur. Om EU backar när förändringen börjar kosta skickas signalen att det kan vara klokare att vänta. Ett fortsatt starkt system ger i stället beskedet att Europas marknad kommer att efterfråga den fossilfria produktion som företaget investerar i.

Den fria tilldelningen av utsläppsrätter har varit ett sätt att skydda europeisk industri mot att produktion flyttar till länder med svagare klimatkrav, så kallad koldioxidläckage. Samtidigt innebär fri tilldelning att företagen inte behöver betala för sina utsläppsrätter, vilket kan försvaga drivkrafterna till omställning. Skyddet mot koldioxidläckage behöver därför finnas kvar men i en annan form.

EU:s gränsjustering för koldioxid, CBAM, är utformad för att motverka just detta problem. Genom att vissa importerade varor får bära en koldioxidkostnad som motsvarar priset på utsläppsrätter minskar skillnaderna i konkurrensvillkor mellan europeiska och utomeuropeiska producenter. Det stärker möjligheterna att fasa ut den fria tilldelningen utan att öka risken för koldioxidläckage, samtidigt som producenter utanför EU får starkare incitament att minska sina utsläpp för att kunna konkurrera på den europeiska marknaden.

Svenska avfallsförbränningsanläggningar ingår redan i utsläppshandeln. Det har skapat drivkrafter för att minska utsläppen från avfallsförbränningen, bland annat genom att minska mängden fossil plast i avfallet och investera i koldioxidinfångning. Men om samma avfall kan förbrännas billigare i ett annat EU-land med svagare krav riskerar utsläppen bara att flytta. Därför bör avfallsförbränning omfattas av likvärdiga regler i hela EU, utan nationella undantag som snedvrider konkurrensen.

Även sjöfarten måste möta tydliga och rättvisa klimatkrav. Större last- och passagerarfartyg omfattas i dag av EU:s utsläppshandel. Om också mindre fartyg inkluderas får fler rederier anledning att investera i renare drift. Det skulle skapa mer likvärdiga konkurrensvillkor genom att likartade transporter i större utsträckning möter samma klimatkostnader, oavsett fartygens storlek. Därför bör även mindre fartyg omfattas av utsläppshandeln.

Företag som redan har lämnat de fossila bränslena bakom sig ska inte få sämre villkor för att de har gått före. Den så kallade 95-procentsregeln innebär att anläggningar där mer än 95 procent av koldioxidutsläppen kommer från hållbar

biomassa utesluts ur utsläppshandeln. Det drabbar många svenska pappers- och massabruk som kommit långt i omställningen, eftersom de förlorar intäkter som uppstår när outnyttjade utsläppsrätter kan säljas till andra. Därför vill Liberalerna att 95-procentsregeln ändras så att anläggningar som gått före kan fortsätta omfattas av utsläppshandeln.

Förutsättningar för omställningen

En familj som vill köra elbil måste kunna ladda den. En fabrik som vill elektrifiera sin verksamhet behöver tillgång till el. Och ett företag som vill lagra koldioxid behöver en fungerande kedja från anläggningen till lagringsplatsen. Klimatomställningen kräver att flera investeringar sker i rätt ordning. Bristande samordning får inte göra att en färdig industrisatsning väntar på en nätanslutning som ingen har planerat för.

Här har staten ett ansvar som enskilda inte kan bära själva. Beslut om elnät, tillstånd och infrastruktur måste fungera ihop. Den som vill investera i en ny, renare anläggning ska i god tid kunna få besked om vilka villkor som gäller och när det går att komma i gång. När de gemensamma förutsättningarna fungerar kan privata initiativ göra resten.

En leveranssäker tillgång på fossilfri el över hela landet är grunden för klimatomställningen. Produktionen måste kunna öka och elnäten klara att föra elen dit den behövs. Om företagen inte kan lita på leveranserna eller bedöma sina framtida kostnader blir det svårare att investera. Detsamma gäller hushåll som överväger ett byte av bil eller uppvärmning.

Sverige behöver därför ett elsystem som kan leverera den el som hushåll och företag behöver där och när den ska användas, till konkurrenskraftiga kostnader. Kärnkraften har en avgörande roll genom att kunna leverera stora mängder fossilfri el oberoende av väder. Långsiktiga villkor för befintlig och ny kärnkraft behövs för att bära industrins omställning och en växande elanvändning. Samtidigt behöver mer fossilfri el bli tillgänglig innan nya reaktorer är på plats.

Havsbaserad vindkraft kan bidra med betydande produktion och behöver kunna utvecklas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Vattenkraft, vindkraft och solenergi bidrar tillsammans med kärnkraften till elförsörjningen. Lagring och frivilliga möjligheter att anpassa elanvändningen kan också hjälpa till att använda kapaciteten bättre. Elproduktionen och näten behöver planeras som delar av samma system, så att ny el verkligen kan nå fram dit den behövs.

När människor ser att elektrifieringen kan ge en tryggare energiförsörjning och hanterbara kostnader stärks stödet för omställningen. Tillgången till el är därmed också en fråga om klimatpolitikens trovärdighet.

Tillstånd som möjliggör klimatsmarta investeringar

Den som vill bygga en fossilfri verksamhet ska möta en rättssäker och effektiv prövning. Långdragna tillståndsprocesser låser kapital och riskerar att investeringar aldrig blir av. Varje onödigt år av väntan kan dessutom innebära ytterligare utsläpp från den gamla teknik som skulle ha ersatts. Miljökraven ska vara höga, men besluten måste komma i rimlig tid.

Tillståndsprocesserna behöver därför fortsätta reformeras. Krav på underlag ska vara tydliga tidigt, myndigheternas arbete samordnas och onödiga omtag undvikas. Regelverken behöver utformas proaktivt för den teknik och infrastruktur som omställningen kräver. Investerare ska kunna få besked om vad som behöver prövas och vilka förutsättningar som måste vara uppfyllda.

Miljöprövningen behöver också ge verksamheters klimatnytta större tyngd i avvägningen mot lokal miljöpåverkan. Ett elnät eller en fossilfri produktionsanläggning kan påverka sin närmiljö och samtidigt möjliggöra stora utsläppsminskningar. Båda sidorna behöver synliggöras inom ramen för EU-rätten. En rättssäker prövning och tidig dialog med dem som berörs gör det lättare att hitta lösningar som håller över tid.

Privat kapital och stöd till forskning och teknikutveckling

En bra idé är inte alltid lätt att förvandla till en färdig fabrik. Steget från forskning och utveckling till den första fullskaliga anläggningen kan vara både dyrt och riskfyllt. Först när tekniken prövas, förbättras och börjar användas i större skala kan kostnaderna sjunka. Men för att nå dit måste någon våga ta den första risken.

Avdrag för klimatinvesteringar kan göra det lättare för företag att ta steget från idé till investering i fossilfri teknik. Innovationspriser kan samtidigt uppmuntra nya lösningar genom att belöna den som lyckas lösa ett konkret problem. Det öppnar för fler aktörer att bidra, också de som ännu inte har stora resurser eller en etablerad ställning på marknaden.

En mer integrerad europeisk kapitalmarknad kan ge växande företag tillgång till fler investerare och större möjligheter att förverkliga sina idéer. Europas sparande behöver i högre grad kunna finansiera de investeringar som krävs för att ställa om. Det ger svenska företag bättre förutsättningar att växa och nya lösningar större möjligheter att spridas inom EU och vidare ut i världen.

I vissa skeden behövs också offentligt stöd. Det gäller särskilt när en teknik ska prövas i stor skala för första gången, eller när kunskapen från ett forskningsprojekt kan komma många andra till del. Ett företag som tar den första risken kan inte alltid räkna hem alla vinster av att andra senare lär sig av försöket och kopierar. Därför kan offentliga stöd till forskning och teknikutveckling vara motiverade så att viktiga investeringar faktiskt kommer till stånd. Ett sådant stöd ska hjälpa fler lösningar över den första tröskeln, inte göra företag permanent beroende av bidrag.

Erfarenheterna från Industriklivet och Klimatklivet behöver tas till vara när ny teknik ska utvecklas och gemensam infrastruktur byggas ut. Samtidigt måste stöden ha tydliga syften, rimliga villkor och följas upp. Offentliga medel ska användas där de kan göra verklig skillnad för utsläppen och där investeringarna annars riskerar att inte bli av.

När tekniken väl har etablerats ska efterfrågan och konkurrensen driva utvecklingen vidare. Företag ska inte vara beroende av offentliga stöd för att kunna fortsätta växa. Den långsiktiga framgången ligger i att fossilfria lösningar blir så användbara och konkurrenskraftiga att kunderna väljer dem på egna meriter.

En liberal klimatpolitik vågar både stödja nya möjligheter och avsluta insatser som inte fungerar. Vi måste kunna fråga vad stödet åstadkom, om pengarna kunde ha gjort större nytta någon annanstans och när det är dags att låta marknaden ta över. Det är så utrymme skapas för nästa idé och förtroendet för gemensamma satsningar värnas.

Underlätta elektrifiering och energieffektivisering

Det ska löna sig att välja el framför fossila bränslen. Skatten på el påverkar både familjens kostnad för att ladda bilen och industrins beslut att elektrifiera produktionen. En lägre och mer likvärdig elskatt gör bytet till el mer attraktivt.

Den billigaste energin är ofta den som inte behöver användas. Bättre isolering, smart styrning och effektivare installationer kan sänka räkningarna och frigöra el till fler. När ett hus ändå ska renoveras finns ett särskilt tillfälle att förbättra energiprestandan utan att behöva göra om arbetet senare. Riktade stöd kan hjälpa fastighetsägare som annars inte har råd att ta vara på den möjligheten.

Samtidigt ska inte varje renovering som sparar energi automatiskt räknas som en klimatvinst. Materialen, byggarbetet och husets energianvändning under många år måste vägas samman. Åtgärderna ska minska den samlade klimatpåverkan och vara ekonomiskt rimliga för dem som bor och arbetar i byggnaden.

Industrins klimatomställning

Svensk industri har vuxit genom uppfinningsrikedom, kunnande och förmågan att sälja sina produkter till världen. Nu finns möjlighet att tillverka stål, cement och andra viktiga varor med betydligt lägre utsläpp. När svenska företag lyckas kan arbetstillfällen och export växa samtidigt som deras kunder får tillgång till renare alternativ.

Samtidigt måste nya metoder kunna fungera varje dag, i stor skala och i konkurrens med företag i andra länder. För att det ska gå behöver industrin tillgång till fossilfri el, kunniga medarbetare, kapital, fungerande transporter och tillstånd som inte fastnar i onödig väntan.

När export av svenska varor och tjänster med liten klimatpåverkan kan ersätta mer utsläppsintensiv produktion i andra länder minskar de globala utsläppen. Det ger den svenska omställningen betydelse långt utöver våra nationella gränser. Därför är internationell konkurrenskraft en del av klimatpolitiken. När företag som ställer om vinner kunder och marknadsandelar kan deras lösningar få genomslag i fler länder.

Elektrifieringen är central för industrins omställning, men behöver kompletteras med lösningar för utsläpp som inte försvinner genom ett byte av energikälla. Vid cementtillverkning frigörs koldioxid ur själva råvaran. Även raffinaderiernas utsläpp behöver hanteras medan verksamheten ställs om.

Infångning och permanent lagring av koldioxid, CCS, kan minska sådana processutsläpp och andra utsläpp som är svåra att undvika. För att investeringar i CCS ska vara möjliga måste det finnas en fungerande kedja för transport och säker lagring av koldioxiden.

Koldioxid kan också bli råvara i exempelvis kemiska produkter och syntetiska bränslen. Infångning och användning, CCU, kan därmed ersätta ny fossil råvara. Klimatnyttan beror på hur mycket energi processen kräver och vad som händer med kolet när produkten används. Att använda koldioxid i ett bränsle är inte detsamma som att lagra den permanent, men kan vara värdefullt om det minskar behovet av nya fossila bränslen.

Koldioxidinfångning och negativa utsläpp

Trots omfattande insatser för att minska utsläppen kommer vissa utsläpp, bland annat från jordbruket, att vara svåra att helt eliminera. På sikt räcker det därför inte att bara släppa ut mindre, vi behöver också ta bort koldioxid ur atmosfären och lagra den permanent. Det arbetet måste börja innan de sista svåra utsläppen återstår.

Att fånga in koldioxid i stor skala är en mycket stor industriell uppgift. Anläggningar måste byggas, investeringar finansieras och tillstånd ges. Koldioxiden ska dessutom

kunna transporteras till en säker lagringsplats. Om varje del av kedjan väntar på nästa riskerar viktiga år att gå förlorade.

Genom bio-CCS kan koldioxid av biogent ursprung avskiljas och lagras permanent. Sverige har särskilt goda möjligheter att fånga in koldioxid från verksamheter som använder biomassa, exempelvis kraftvärmeverk och massa- och pappersbruk. När växter har tagit upp koldioxid ur luften och den sedan fångas in och lagras permanent blir resultatet negativa utsläpp. Rätt utformat kan bio-CCS ge befintlig svensk industri en ny roll i klimatarbetet.

Liberalerna vill att permanent lagrad biogen koldioxid ska kunna räknas som en kompletterande åtgärd mot Sveriges klimatmål, i linje med Miljömålsberedningens förslag. Det avgörande ska vara att infångningen sker i Sverige, att lagringen verkligen är permanent och att samma klimatnytta inte räknas två gånger. Om infångningen finansieras av staten eller av företag ska inte i sig avgöra om den får räknas mot det nationella målet.

Stödet till bio-CCS genom omvända auktioner kom på plats 2024. Styrkan i modellen ligger i att de företagen som kan fånga in och lagra koldioxid till lägst krona per ton vinner auktionen. Det är en modell som kan pressa kostnaderna och hjälpa nya projekt att gå från planering till verkliga investeringar.

Fler auktioner skulle ge fler projekt chans att komma i gång och fler investerare större säkerhet om den fortsatta marknaden. På längre sikt behöver också företag i Europa kunna köpa och sälja trovärdigt certifierade negativa utsläpp. Med gemensamma kvalitetskrav blir det lättare att köpa, sälja och finansiera sådana.

En anläggning ska inte behöva stå stilla för att en enda lagringsplats blir försenad. Därför behöver svenska företag kunna nå flera säkra lager, även i andra länder. Det kräver internationella överenskommelser och tydligt ansvar för transporterna, bland annat inom ramen för Londonprotokollet. Sverige bör också pröva förutsättningarna för lagring inom svenskt territorium. Fler tillgängliga lagringsplatser minskar kostnaderna och sårbarheten.

Elektrifiering som fungerar för människors vardag

Rörlighet är en frihetsfråga. Möjligheten att ta ett arbete, sköta vardagen och hålla kontakt med människor ska finnas i hela landet. För många är bilen helt nödvändig. Elektrifieringen gör det möjligt att förena rörelsefrihet med minskade utsläpp och ett minskat beroende av svängande oljepriser.

Långsiktiga europeiska regler ger fordonstillverkare, batteriföretag och aktörer som bygger laddinfrastruktur skäl att investera. Företag som förbereder sig för utsläppsfria nya bilar från 2035 ska kunna lita på den politiska riktningen. Återkommande ifrågasättanden av reglerna ökar osäkerheten för både tillverkare och kunder och riskerar att försena teknikskiftet. En sådan diskussion pågår i skrivande stund inom EU.

För ett hushåll som behöver bilen varje dag är bytet till elbil ett stort ekonomiskt beslut. Ett riktat stöd kan göra det lättare för fler hushåll att ta steget till en elbil.

Tidöregeringens elbilspremie, som infördes 2026, riktas till hushåll med lägre inkomster i landsbygdskommuner och andra områden med dålig tillgång till kollektivtrafik. Till skillnad från den tidigare breda klimatbonusen utgår elbilspremien utifrån hushållens ekonomiska förutsättningar, vilket gör premien mer träffsäker. Samma finansieringshinder finns dock hos fler hushåll med små marginaler. En bredare premie kan därför ge också dem möjlighet att byta till elbil. Även en förändring av de geografiska avgränsningarna kan övervägas.

Även den som använder elbil i tjänsten behöver rimliga ekonomiska villkor. För elförmånsbilar är den skattefria ersättningen lägre än för andra förmånsbilar. Den som själv bekostar återkommande publik snabbladdning kan samtidigt få betydligt högre kostnader än vid laddning hemma. En ersättning som bättre möter tjänsteresornas kostnader gör det lättare att välja elbil också i arbetet.

Tillgången till laddning får inte avgöras av boendeform. I flerbostadshus krävs ofta en gemensam investering som en enskild hyresgäst eller bostadsrättshavare inte kan genomföra själv. Gemensamma lösningar behöver kunna växa när fler skaffar elbil. Tydliga krav och stöd till den första investeringen kan därför undanröja ett hinder som den enskilde har liten möjlighet att påverka.

Även arbetsplatser är viktiga eftersom bilen där ofta står stilla under flera timmar. Laddningen kan då bli en del av vardagen i stället för ett särskilt ärende. Det underlättar särskilt för dem som saknar egen laddplats hemma.

För den som regelbundet kör i områden med trängselskatt påverkar också den kostnaden valet av bil. Sänkt elskatt för elbilister kan förbättra elbilens ekonomiska kalkyl och premiera utsläppsfri körning. Behovet att hantera trängsel finns samtidigt kvar, vilket behöver avspeglas i utformningen, det är därför angeläget att samlat bereda hur trängselskatten ändamålsenligt kan gynna utsläppsminskningar.

Ekonomi och laddning behöver fungera samtidigt. Ett bidrag till bilen hjälper mindre om hushållet saknar laddmöjlighet, och en laddstolpe gör liten skillnad för den som inte

kan finansiera fordonsbytet. När båda hindren undanröjs kan fler ta steget. Då blir elektrifieringen mer än ett erbjudande till dem som redan har goda förutsättningar, och får större betydelse för både utsläppen och klimatpolitikens förankring.

Tunga fordon och arbetsmaskiner

Även godstransporterna behöver elektrifieras snabbare. För ett åkeri handlar elektrifieringen om mer än att köpa en lastbil. Fordonet ska klara uppdragen, laddningen passa körningarna och investeringen bära sig under många år. Ett mindre företag har ofta begränsat utrymme att hantera osäkerhet kring både teknik och stora inköp.

Klimatpremier är investeringsstöd som kan minska den högre inköpskostnaden för exempelvis en ellastbil jämfört med ett fossildrivet alternativ. De kan hjälpa fler företag att ta steget när den löpande besparingen ännu inte räcker för att bära investeringen. Förutsägbara villkor och snabba utbetalningar är särskilt viktiga för mindre företag med begränsat kapital. Liknande hinder finns när bussar och arbetsmaskiner elektrifieras.

Laddning för tunga fordon kräver ofta stora effektuttag och planering i god tid. Depåer, terminaler och laddstationer längs vägarna fyller olika funktioner. Om nätanslutningen dröjer kan fordonet inte användas som planerat. Samordning med elnätsföretagen och stöd till utbyggnaden kan därför vara avgörande för att en investering ska bli möjlig.

Även biogas är värdefull där elektrifieringen är svår, bland annat som råvara i industrin och för tunga transporter. När uppvärmning i byggnader kan lösas med andra fossilfria alternativ kan mer av den begränsade biogasen användas där den gör störst nytta.

Sjöfartens omställning

Sjöfarten binder samman Sverige med omvärlden och är viktig för handeln. Men fartyg kan välja hamnar och rutter över nationsgränserna, och ett rederi som investerar i renare drift ska inte missgynnas av att konkurrenterna slipper motsvarande krav. Därför behöver sjöfartens utsläpp mötas med gemensamma internationella regler. Bindande globala styrmedel genom FN:s sjöfartsorganisation, IMO, kan minska driva omställningen också på de hav där svensk lagstiftning inte når.

Avgifterna för att använda farlederna påverkar rederiernas kalkyler. När fartyg med lägre klimatpåverkan får en tydligare ekonomisk fördel ökar nyttan av att investera i fossilfri drift. Det kan förstärka effekten av internationella klimatkrav och en bättre energiförsörjning i hamnarna.

Förutsättningarna skiljer sig även mellan en skärgårdsfärja och ett oceangående lastfartyg. Elektrifiering passar särskilt på kortare sträckor med återkommande hamnanlöp. Landström gör att fartyg kan använda el när de ligger i hamn. På längre resor behövs hållbara bränslen. Flera lösningar behöver därför utvecklas parallellt, utifrån fartygens teknik och rutter, tillgången till bränslen och hamnarnas energiförsörjning.

Fartyg och hamnar måste kunna ställa om tillsammans. Ett rederi har svårt att välja ett nytt bränsle om det saknas i de hamnar som trafiken använder. Hamnen behöver i sin tur kunna bedöma efterfrågan innan den investerar. Gemensam planering minskar risken att båda parter väntar på varandra.

Landström gör det möjligt att stänga av fartygens motorer under hamnuppehållet. Det kan minska både utsläpp och luftföroreningar nära bostäder. Laddning och nya bränslen ökar samtidigt kraven på hamnarnas energiförsörjning. Infrastrukturen för flytande gas behöver ge plats åt fossilfria alternativ så att den bidrar till omställningen.

Fossilfritt flyg

Flyget ger människor möjlighet att mötas, studera, arbeta och nå marknader långt bort. Tillgängligheten är viktig för ett land med stora avstånd och omfattande internationella kontakter. Fortsatt rörlighet behöver förenas med ett tydligt ansvar för flygets klimatpåverkan.

Precis som sjöfarten behöver flygets klimatpåverkan mötas med internationella regler. Gemensamma krav ger större genomslag och minskar risken att trafiken bara flyttar till flygplatser med svagare styrning. På sikt behöver styrningen också omfatta flygets övriga klimatpåverkan, bland annat höghöjdseffekterna, i takt med att kunskap och metoder utvecklas.

Elektrifiering kan ge nya möjligheter på kortare sträckor och på lite längre sikt. För andra flygningar behövs hållbara bränslen och fortsatt teknikutveckling. Om tillgången till bränsle och el inte planeras i tid kan nya lösningar bli svåra att använda även när flygplanen finns. Flygplatsernas infrastruktur behöver förberedas för detta. Samarbete mellan flygplatser, elnätsägare och Svenska kraftnät kan ge en gemensam bild av behoven.

Norden har dessutom goda möjligheter att samarbeta för att främja framväxten av fossilfria flyg. Gemensamma erfarenheter av långa avstånd, regionala förbindelser och fossilfri energi ger förutsättningar för samarbete om utveckling och infrastruktur. En

större gemensam marknad kan göra det lättare för nya lösningar att etableras och sedan spridas vidare.

Järnväg och kollektivtrafik

En välfungerande kollektivtrafik ger fler frihet att välja hur de reser. Den kan göra arbetsmarknaden större för den som saknar bil och underlätta vardagen i växande städer. För att människor ska välja kollektivtrafiken behöver resorna vara tillförlitliga, rimligt prissatta och passa människors arbetstider och vardagsärenden.

Arbetsgivarbetalda kollektivtrafikkort kan sänka den anställdes kostnad och göra det mer attraktivt att resa kollektivt även utanför arbetet. När skattereglerna underlättar sådana erbjudanden får arbetsgivare bättre möjlighet att bidra till hållbara resor.

Människor ska kunna lita på att tåget kommer och att bytet till bussen fungerar. Återkommande förseningar och inställda turer gör det oattraktivt att välja kollektivtrafiken, även när viljan finns. Statliga satsningar som förbättrar underhåll, punktlighet och fungerande förbindelser kan därför göra klimatvänliga resor till ett mer pålitligt val i vardagen.

Kollektivtrafiken behöver ställa om utan att trafiken försämras. Elektrifiering kräver samordnade investeringar i fordon och laddning. Där el ännu inte är ett fungerande alternativ behövs andra fossilfria bränslen. Framförhållning i upphandlingarna ger trafikföretagen möjlighet att investera och planera för fossilfri drift.

För godstransporter kan järnväg och sjöfart vara effektiva alternativ till väg. Fungerande anslutningar och terminaler gör det lättare att kombinera transportslagen och välja en lösning med lägre samlade utsläpp. Klimatnyttan beror bland annat på sträckan, hur väl fordon och fartyg fylls och vilken energi de använder. Bättre omlastningsmöjligheter och anslutningar underlättar överflyttningen av godstransporter.

Jordbrukets klimatmöjligheter

Jordbrukets utsläpp har legat på en relativt konstant nivå under de senaste årtiondena. Det visar behovet av fler effektiva lösningar. Det finns potential att minska utsläppen genom bättre metoder och effektivare produktion utan att försätta livskraftiga lantbruk i ekonomiska svårigheter. Svensk matproduktion behöver kunna utvecklas och konkurrera samtidigt som klimatpåverkan minskar.

Till skillnad från industrin beror jordbrukets klimatpåverkan främst på levande biologiska processer. För att minska dessa utsläpp behöver mer resurser läggas på forskning om exempelvis metanreducerande foder och användning av växtnäring, samtidigt som djurhälsa och livsmedelssäkerhet alltid behöver värnas.

Utformningen måste också värna svensk livsmedelsproduktions konkurrenskraft. Om livsmedelsproduktionen flyttar till länder med högre utsläpp per producerad vara kan klimatnyttan gå förlorad. Rimlig framförhållning och möjlighet att finansiera ny teknik är därför viktiga delar av styrningen. Ett konkurrenskraftigt svenskt lantbruk ska kunna producera mat och samtidigt använda och sprida bättre metoder.

Bättre gödselhantering kan minska utsläppen och samtidigt ta vara på resurser som annars går förlorade. Genom att röta gödsel kan metan tas till vara som biogas i stället för att läcka ut i atmosfären. Biogasen kan sedan ersätta fossila bränslen, exempelvis i industrin och tunga transporter.

Skog och mark

Skogen bidrar med många samhällsvärden. Den ger råvaror och arbetstillfällen, binder koldioxid och är livsmiljö för en stor mångfald av arter. Den är också en plats för friluftsliv, återhämtning och naturupplevelser. En liberal klimatpolitik ska ta vara på dessa värden och hantera målkonflikter öppet.

Äganderätten utgör grunden i en liberal skogspolitik. Den som äger sin mark tar också ansvar för att vårda, bruka och ta hand om den över tid. Trygga och långsiktiga villkor gör det möjligt att investera och planera över generationer. När staten begränsar brukandet för gemensamma naturvårdsintressen behövs rättssäkra beslut och rimlig ersättning.

Biomassa kan ersätta fossila material och bränslen, men ett ökat uttag av biomassa innebär samtidigt att mindre koldioxid binds i skog och mark. Det är därför viktigt att bedöma klimateffekterna på både kortare och längre sikt och samtidigt värna biologisk mångfald.

Långlivade produkter och återvinning kan ge fortsatt nytta av samma råvara. Även rester och biprodukter är biomassa, exempelvis tallolja från massaindustrin kan användas till biodrivmedel. Resurserna är dock begränsade och behövs på flera håll. I takt med att vägtransporterna elektrifieras kan hållbara bränslen i stället användas där andra fossilfria alternativ är svårare att hitta. Elektrifiering och ett hållbart brukande av skogen kan på så sätt förstärka varandra.

Mark- och skogsägare kan också bidra genom att binda mer kol i skog och mark. Med långsiktiga kolinlagringsavtal kan en markägare som ökar kolinlagringen få ersättning för den klimatnytta som skapas. Avtalen behöver tydligt ange hur nyttan mäts, hur länge åtagandet gäller och vad som händer om kolet frigörs igen. Det ger

markägaren trygghet och staten möjlighet att följa upp vad pengarna faktiskt åstadkommer.

Torv innehåller kol som har lagrats under tusentals år. När torvmark dräneras för brytning och torven används frigörs detta kol på kort tid. Det motiverar en ordnad utfasning av torvbrytningen och att klimatkostnaden får genomslag under utfasningen. Tydlig framförhållning ger verksamheter och användare möjlighet att utveckla ersättningsmaterial. Restaurering och återvätning kan samtidigt minska utsläppen från lämpliga dränerade torvmarker, med hänsyn till platsens förutsättningar. Det är även angeläget med vidare forskning om att minska torvanvändningens klimatpåverkan.

Internationellt klimatsamarbete

Sveriges klimatpolitik får större kraft genom internationellt samarbete. Ett land som visar att fossilfrihet är förenligt med konkurrenskraft och välstånd ger fler länder skäl att gå i samma riktning. När fler länder prissätter utsläpp och efterfrågar fossilfria produkter blir marknaden större för tekniken som kan lösa problemen. Handel och gemensamma regler kan på så sätt göra omställningen både billigare och snabbare.

Att Sverige är ett förhållandevis litet land är ett skäl att söka större genomslag genom internationellt samarbete och handel. Svenska företag kan exportera tekniken, medan framgångsrika reformer kan inspirera politiken i andra länder. Ett öppet utbyte av kunskap och varor gör att det som fungerar här kan komma fler till del.

EU:s stora gemensamma marknad ger oss möjlighet att påverka klimatpolitiken även utanför Europas gränser (via den så kallade ”Brysseleffekten”). När EU ställer klimatkrav kan andra länder behöva anpassa sig för att exportera sina varor hit. Denna påverkan kan bli ännu större om fler länder och regioner med höga klimatambitioner samarbetar i en så kallad klimatklubb.

Internationella klimatinvesteringar enligt Parisavtalets artikel 6 kan finansiera utsläppsminskningar som annars skulle dröja eller utebli. Genom insatser där kostnaden är lägre kan pengarna generera större klimatnytta och påskynda omställningen i länder med begränsad tillgång till kapital och teknik och där insatser är mycket angelägna för att minska klimatpåverkan. Det kräver höga kvalitetskrav: minskningarna behöver vara verifierade, gå utöver vad som annars skulle ha skett och inte räknas av flera parter. Insatserna får inte heller leda till en negativ utveckling i värdlandet.

Klimatbiståndet behöver möta utsatta länders behov av både utsläppsminskningar och anpassning. Stöd till att hantera skador och förluster till följd av klimatförändringarna är också en del av det internationella ansvaret. För människor som

behöver tryggare försörjning och bättre tillgång till energi måste klimatarbetet ge reella utvecklingsmöjligheter. Genom EU kan Sverige bidra med finansiering, kunskap och teknik som gör detta möjligt.

Samarbetet behöver utgå från att länder har olika ekonomiska förutsättningar. Där en ny anläggning är svår att finansiera eller elförsörjningen behöver byggas ut kan stöd och kunskapsutbyte öppna en väg till fossilfri utveckling. Ett gott partnerskap ger också utrymme för lokala företag och kompetens att växa. På så sätt kan klimatsamarbetet stärka människors egen förmåga att forma sin framtid och bli hållbart även efter att ett enskilt projekt har avslutats.

Klimatanpassning

Hemmet ska vara en trygg plats också när skyfallen blir kraftigare och värmeböljorna längre. Vägar behöver vara framkomliga och dricksvattnet säkert. Genom att förebygga skador kan vi skydda både människor och stora gemensamma värden. Arbetet måste börja i tid, med tydliga besked om vem som ska göra vad och hur åtgärderna ska betalas.

För den som riskerar att få sitt hem översvämmat blir klimatfrågan mycket konkret. Då behöver det gå att få besked om vilka åtgärder som är möjliga och vem som ansvarar för att de genomförs. Enskilda fastighetsägare kan sällan lösa risker som berör ett helt vattendrag eller en kuststräcka. Gemensamt ansvar och framförhållning är därför avgörande för att människor ska kunna känna trygghet och planera sina liv.

Översvämningar, erosion och skred följer inte kommungränser. En åtgärd på en plats kan påverka riskerna på en annan. En långsiktig nationell plan kan hjälpa kommuner och ansvariga myndigheter att se behoven tillsammans, prioritera och genomföra sammanhängande lösningar.

Skydd behöver utformas efter lokala förutsättningar. Vallar, förändrad markanvändning och naturbaserade lösningar kan fylla olika funktioner. Tydliga riskunderlag gör det lättare att välja rätt och undvika att nya bostäder och verksamheter byggs där skyddet blir svårt eller mycket dyrt.

Prövningen av angelägna klimatanpassningsåtgärder behöver också fungera. Samordnade processer och tydliga krav underlättar för den som ska bygga ett skydd. Hänsyn till natur och miljö ska finnas kvar, men följderna av att lämna människor och samhällsviktig verksamhet oskyddade behöver tydligare vägas in.

Camilla Mårtensen (L)

Joar Forssell (L) *Pär Gustafsson (L)*

Roger Haddad (L) *Lina Nordquist (L)*