

Motion till riksdagen 2019/20:3481

av **Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD)**

med anledning av prop. 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn av samhällsmålen måste värderas jämförbart i relation till klimatmålen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta konsekvenserna av nedläggningen av Ringhals 1 och 2 för genomförandet av planerade satsningar i propositionen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om offentlig upphandling och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta konsekvenser för produktivitet och konkurrenskraft vid kommuners och regioners klimatarbete och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införandet av krav på klimatdeklaration för företag som uppför byggnader, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta ett snabbspår för strategiska klimatrelaterade projekt och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i kommande budgetar bör inrätta ett statligt stöd till utveckling av tekniker för koldioxidavskiljning och lagring (CCS) och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i kommande budgetar bör avsätta medel för forskning om miljövänligt flyg och tillkännager det för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen som ett led i genomförandet av den nationella strategin för elektrifiering inrättar ett samarbete med andra kärnkraftsländer inom och utom Europa för att utveckla ett

- fåtal standardiserade kärnkraftverk och komponenter och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen som ett led i genomförandet av den nationella strategin för elektrifiering tar fram en plan för fjärde generationens kärnkraft och tillkännager detta för regeringen.
 11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om avfallsförbränningskatt och tillkännager detta för regeringen.
 12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att stärka hårt trafikerade motorleder till bärighetsklass 4 och tillkännager detta för regeringen.
 13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avvakta utredningen Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (dir. 2019:49) innan ett ställningstagande för ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige kan göras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om direktiv om inriktningsplanering gentemot Trafikverket och de regionala planupprättarna och tillkännager detta för regeringen.
 15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att upphandla nattåg till europeiska städer och tillkännager detta för regeringen.
 16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Sveriges järnvägsnät/stambanor och tillkännager detta för regeringen.
 17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att jämställa beräkningen av förmånsvärdet med beskattning av kontantlön och tillkännager detta för regeringen.
 18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa dagens nedsatta förmånsvärde för miljöbilar och att höja förmånsvärdet för bilar som inte är miljöbilar och tillkännager detta för regeringen.
 19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förmånsbeskattning av arbetsplatsparkering och tillkännager detta för regeringen.
 20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om huvudmannskapet för elbilvägar och tillkännager detta för regeringen.
 21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
 22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte införa ett generellt ska-krav för laddstationer för byggregler och tillkännager detta för regeringen.
 23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en ny beskattningsmodell för den tunga vägtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
 24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nollambition för fossila drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
 25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nyförsäljning av bensin- och dieseldrivna bilar år 2030 och tillkännager detta för regeringen.
 26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en konsekvensanalys av skärpta 2030-mål och tillkännager detta för regeringen.

Övergripande om propositionens innehåll

Med propositionen En samlad politik för klimatet (prop. 2019/20:65) ämnar regeringen efter flera års arbete presentera en plan för hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden. Detta innefattar beslutade och planerade åtgärder som ska bidra till att nå de nationella och globala klimatmålen. Man hoppas på detta sätt adressera en av vår tids viktigaste frågor. Kristdemokraternas miljöpolitik grundar sig på förvaltar-skapsprincipen. Människan har ett ansvar att förvalta de ändliga resurserna och naturvärdena. Vi som lever nu ska överlämna en jord som nästa generation kan ha som hem. Politiken ska därför, grundad på försiktighetsprincipen, utformas så att både det offentliga, våra företag, civilsamhället och enskilda ges förutsättningar att göra rätt, dvs. styra mot ett gott förvaltarskap och en hållbar utveckling. Kristdemokraterna välkomnar därför propositionen och stora delar av dess innehåll.

Från Kristdemokraternas sida vill vi inledningsvis betona vikten av klimatfrågan och understryka värdet av att politiken kan samlas och främja resultat som gör att vårt samhälle kan gå en hållbar framtid till mötes. Propositionens tvärsektoriella ambition att integrera klimatperspektivet i övriga politikområden är riktig och på en generell nivå korrekt. I enlighet med Miljömålsberedningen bör också en översyn av olika lagstiftningar göras i relation till utsläppsmålen. Vid målkonflikter måste ändå övriga samhällsmål jämföras utifrån sina meriter. Bara så kan samhället utvecklas i ett förvaltarskap som är ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart.

På flera sätt uttrycker propositionen ambitioner att förändra och utveckla kritiserade eller utdömda satsningar. Propositionens största brist är emellertid frånvaron av energipolitiska överenskommelser som garanterar en koldioxidneutral energiproduktion motsvarande den starkt ökande energikonsumtion som propositionen upprepade gånger tillstår är att vänta. Efter nedstängningen av Ringhals 1 och 2 femdubblas importbehovet av energi under kalla vinterdagar, med gynnande av fossila energikällor som följd. Nedstängningens effekter på nettoexporten av el gör också att ökad produktion i fossildrivna kraftverk expanderar EU:s utsläppshandelssystemets utsläpp. Det motsvarar de 8 miljoner ton koldioxidekvivalenter som EU:s totala utsläpp ökar (Konjunkturinstitutet). Propositionen redogör för Sveriges totala utsläpp av växthusgaser som uppgående till 52,7 miljoner ton koldioxidekvivalenter under 2017. Utsläppen från Sveriges privata bilpark motsvarar 10 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Inrikes flygtrafik motsvarar 0,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Det flertal utökade satsningar på bl.a. laddinfrastruktur, elektrifiering av tunga vägtransporter, elvägar, landström i hamnar, eldrivna arbetsmaskiner och laddning av elfordon i belysningsnät som anges i propositionen undergrävs allvarligt av regeringens energipolitik.

För att undvika att klimatpolitiken blir till dyra och levnadshämmande åtgärder måste den vara kostnadseffektiv och generera resultat. Alltför mycket står på spel för att felsatsningar ska kunna tolereras. Såväl Riksrevisionen som Konjunkturinstitutet har dömt ut regeringens klimatinvesteringsstöd Klimatklivet för dess mycket höga kostnader per reducerad koldioxidekvivalent. Konjunkturinstitutet riktar också allvarlig kritik mot regeringens stöd till solceller och ladda-hemma-stöd och flera andra områden.

Enligt propositionen har Klimatklivet minskat koldioxidutsläppen med 1,45 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år. Som kontrast till det är skogsbrukets nettoupptag ca 44 miljoner koldioxidekvivalenter. Därtill bör nämnas att även jordbruket har ett netto-

upptag i förhållande till utsläpp. Propositionen redogör tydligt för jordbrukets utsläpp men förhåller sig i vaga termer till dess nettopptag.

Grön skatteväxling

Som en del i bekämpandet av konsumtionsbaserade utsläpp anger regeringen ambitionen att genomföra ”en kraftfull grön skatteväxling med höjda miljöskatter som växlas mot sänkt skatt på jobb och företagande”. Denna ambition är svår att åstadkomma i relation till vad som kunnat uppvisas rent resultatmässigt. Punktskatter har med trängselskatten som tjänande exempel svaga förutsättningar att stimulera fram nya miljöfrämjande beteenden och har kommit att främst bli ett fiskalt instrument för att finansiera infrastruktur. Punktskatter är sällan effektiva och riskerar att försvåra för företag som långsiktigt arbetar med omställning och ny grön teknik.

Offentlig upphandling

Regeringen vill ge Upphandlingsmyndigheten i uppdrag att lämna förslag på åtgärder för att offentlig upphandling ytterligare ska kunna bidra till att nå våra klimatmål och att de upphandlingar som ger störst klimatnytta för pengarna ska prioriteras. Utöver det finns det också skäl att pröva möjligheten att i upphandlingsregler prioritera närodlade produkter och väga de aspekter som dessa representerar för helhetsbilden i upphandling. Det skapar möjligheter för t.ex. vildfångat vildsvin i skolbespisningen.

Att sätta ett mål framför andra medför att kommuner och regioner måste välja dyrare men mer klimatsmarta avtal. Konsekvenserna för kommuners och regioners förmåga att leverera välfärd måste vägas mot detta. En förvaltarskapstanke i praktik ska sträva efter att ta klimatpolitisk hänsyn i samverkan med hållbar ekonomi.

Lokalt och regionalt klimatarbete

I propositionen uttrycks en ambition att stärka kommuners och regioners mandat och verktyg för att minska deras klimatpåverkan. Kommuner och regioner är, precis som anges i propositionen, viktiga aktörer i klimatarbetet. Kristdemokraterna är positiva till att kommuner och regioner går före i sin egen verksamhet. Men kommunen eller regionen som myndighet måste följa lagen, inte bli myndighetsutövare på eget bevåg. Vägledande för dessa aktörer är nationell lagstiftning med begränsningar som ska undvika att kommunernas tillämpningar blir konkurrensdämpande och kontraproduktiva. Som exempel kan nämnas kommunala särregler för bostadsproduktion som i sin tillämpning riskerar att bli produktivitetshämmande och fördyrande utan påvisbar klimatnytta. Priserna på bostäder blir väsentligt högre på grund av kommunala särregler. De hinder som regeringen enligt propositionen vill undanröja för att främja kommuners och regioners mandat att stärka sitt klimatarbete måste utöver sin juridiska giltighet värderas även utifrån produktivitet och konkurrensförhållanden, något som propositionen inte är tydlig med.

Av propositionen framgår den kritik som har riktats från bl.a. Riksrevisionen för de enorma brister som satsningen Klimatklivet besitter. I flera fall harmonierar förslagen dåligt med EU:s politik på respektive område; inte sällan motverkas de effekter som uppstår i Sverige av effekter i övriga medlemsstater. Konjunkturinstitutet (KI) har

påpekat allvarliga brister i utformningen av tidigare investeringsstöd, inte minst på grund av bristande kostnadseffektivitet och additionalitet. Visserligen konstaterar KI att Klimatklivet kan påskynda redan beslutade och befintliga klimatåtgärder, men det kan även innebära kostsamma satsningar på åtgärder vilka sannolikt ändå skulle genomföras. Kristdemokraterna motsatte sig redan för två år sedan utformningen av Klimatklivet och är fortfarande kritiska. Regeringen försäkrade att förändringar skulle ske och utökade därmed Klimatklivet i höstbudgeten. Kommande utvärderingar lär utvisa om dessa förändringar kan påvisa Klimatklivets eventuella nytta.

Bygg och anläggning

Regeringen vill införa ett krav på klimatdeklaration för att öka medvetenheten om klimatpåverkan vid byggande och skapa förutsättningar för beteendeförändring hos branschens aktörer. En klimatdeklaration kan vara ett användbart redskap för en byggaktör, i synnerhet för stora aktörer varav flera redan utarbetat sådana. Det bör dock inte vara ett krav. Regeringen gör i propositionen ingen distinktion mellan stora och små aktörer; deklARATIONEN omfattar då samtliga. Redan i dag innebär byråkrati av det här slaget stora kostnader och gör att inträdeskostnaden i branschen är hög. Det krav på klimatdeklaration som regeringen avser att införa den 1 januari 2022 bör därför inte vara ett ska-krav, men får gärna vara en rekommendation.

Industri

Arbetet med att fasa ut processutsläppen inom industrin behöver fortsätta. Ett bra exempel på framåtsyftande teknik är det s.k. Hybritprojektet som fått delfinansiering från Energimyndigheten genom anslaget för Industriklivet. Regeringens uttalade ambition att effektivisera och stärka Industriklivet bör ses i ljuset av den kritik som har riktats mot denna reform från bl.a. Konjunkturinstitutet.

Propositionens ansats att expandera till att inkludera massa- och pappersindustrin eller kraftvärmeanläggningar välkomnas och är ett uttryck för teknikens växande tillämpning. Med mer investeringar i koldioxidavskiljning och lagring (CCS) så att tekniken kan börja praktiseras finns möjlighet till omfattande minskningar i koldioxidutsläpp. Kristdemokraterna föreslog i höstas i vår budgetmotion att Industriklivet skulle utökas med 250 miljoner kronor 2020, med 200 miljoner kronor 2021 och med 100 miljoner kronor 2022. Därmed föreslår vi en något lägre ökning än vad regeringen föreslår. I stället föreslår Kristdemokraterna att ett särskilt anslag inrättas för ett statligt stöd till utveckling av tekniker för CCS.

Propositionen innehåller vällovliga ambitioner för upprättande av en mer effektiv och ändamålsenlig miljöprövning. Regeringen vill därmed tillsätta en utredning om hur detta kan främjas. Detta är en välkommen åtgärd med tanke på att riksdagen tillkännagav (bet. 2016/17: MJU22 förslagspunkt 2 med tillhörande text från s. 11) att regeringen skulle förbättra tillståndsprocesserna och eventuellt utarbeta ett snabbspår för företag som syftar till att åstadkomma betydande minskningar av de egna utsläppen. Genom ett snabbspår för strategiska klimatrelaterade projekt ska en tillståndsprocess kortas till max tolv månader. Kristdemokraterna hade en särskild satsning på detta i vår höstbudget.

Flyget, den teknik som mer än någon annan underlättar för människor att resa mellan jordens alla länder, står för en liten men växande del av klimatpåverkan (3 procent av utsläppen från inrikes transporter). Sverige är ett avlångt land med stora avstånd där inrikesflyget har stor betydelse. Det finns anledning att låta sig inspireras av Norge som har målsättningen att redan om två år ha det första elflyget i kommersiell drift och att 2040 ha hela inrikesflyget elektrifierat. På längre sträckor är troligtvis biobränsle, s.k. biojet, mest aktuellt. För att snabbt öka biojetproduktionen behöver vi fler godkända processer (produktionsvägar) och fler råvaror att göra biojet av. I Sverige kan vi använda lokala råvaror, t.ex. rester från skogsbruk.

Regeringen anser att inhemsk produktion av förnybara drivmedel bör främjas, detta mot bakgrund av att större delen av de biodrivmedel som används i Sverige i dag importeras. Trots detta avskaffade regeringen det stöd till miljöforskning, 100 miljoner kronor årligen, som Kristdemokraterna tillsammans med Moderaterna införde 2018. Kristdemokraterna hänvisar till det särskilda anslag för forskning om miljövänligt flyg vi föreslog under höstbudgeten inom utgiftsområde 22.

Ökad elektrifiering

Regeringen anger ökad elektrifiering som en viktig komponent i omställningen till nollutsläpp och skriver om vikten av ”ett robust elsystem med hög leveranssäkerhet, låg miljöpåverkan och el till konkurrenskraftiga priser”. Men i den förda politiken stänger regeringen i stället ned fungerande anläggningar som levererar precis den formen av produktion. I den nationella strategin för elektrifiering, där elektrifieringens betydelse för att nå fossiloberoende i transportsystemet ska beaktas, måste kärnkraften finnas som lösning om elektrifieringens vinster ska kunna tillvaratas.

Nya, säkrare kärnkraftsreaktorer är något som bl.a. Finland och senast Storbritannien valt att satsa på, som en förutsättning för att behålla den elintensiva industrins konkurrenskraft utan att ersätta dagens elproduktion med fossilbaserad produktion. Sverige borde samarbeta med andra kärnkraftsländer både i Europa och i andra världsdelar för att utveckla ett fåtal standardiserade kärnkraftverk och standardiserade kärnkraftskomponenter. Ett sådant arbete har potential att sänka kostnaderna och korta ledtiderna för byggnation.

Den fjärde generationens kärnkraft kan förbättra och underlätta elförsörjningen i framtiden. Fjärde generationens kärnkraft är mångfalt mer effektiv än dagens teknik, och kan återanvända lagrat kärnbränsle. I dag saknar Sverige en färdplan mot fjärde generationens kärnkraft. Kristdemokraterna föreslår att en sådan plan utvecklas. En färdplan bör inkludera svensk forskning och frågan om en pilotanläggning i Sverige.

Förbud mot prospektering och nyexploatering av fossilgas, kol och olja

Regeringen gör den nyktra bedömningen att Sverige har potential att utvinna flertalet av de innovationskritiska metaller som behövs till energi- och klimatomställningen. Samtidigt gör man bedömningen att prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas bör förbjudas. Ett sådant förbud skulle likt det numera avskaffade tankeförbudet för kärnkraftsforskning verka teknikfientligt.

Avfallsförbränningskatt

Skatteväxlingar som innebär lägre skatter på arbete och företagande och högre skatter på konsumtion, inte minst skadlig konsumtion, kan fungera även för att reducera miljöskadligt beteende. Vi behöver lägre skatter i Sverige rent generellt, men vi behöver också förändra vad det är som beskattas. Regeringen har fattat beslut om att en avfallförbränningskatt ska införas den 1 april 2020. Det är bara ett fåtal månader efter att propositionen vunnit laga kraft. I remissvaren anförde Avfall Sverige och Energiföretagen Sverige att det måste gå minst ett kalenderår mellan det slutliga beslutet om en skatt och när den kan träda i kraft, detta bl.a. med anledning av att kommunernas beslutsprocess för att införa skatten i de kommunala avgifterna förutsätter en tillräckligt lång tid för beredning och kommunala beslut.

Utifrån den kritik som kommer från regeringens egen utredare, Lagrådet, myndigheter och branschen menar vi att det finns stora tveksamheter kring den föreslagna skatten. Vi anser att regeringen bör lyssna till kritiken och i ett första skede förskjuta tidpunkten för införande, så som Kristdemokraterna gjort.

Transporteffektivt samhälle

Regeringen resonerar på goda sätt om hur transportinfrastrukturplaneringen ska bidra till fossilfrihet. Här nämns även att längre och tyngre lastbilar kan verka där överflyttning till sjöfart och järnväg inte är ett realistiskt alternativ. I samband med det missar regeringen att framhålla vikten av att vägarna förstärks till bärighetsklass 4 (BK4), något som är en förutsättning för de tyngre fordonens långsiktiga framfart. Det är därför angeläget att utreda förutsättningarna för att investera i BK4-vägar på särskilt trafik-tunga vägleder.

Ett transporteffektivt samhälle kräver enligt propositionen åtgärder inom flera sektorer, och lokalisering av bostäder är en sådan. Kristdemokraterna kommer noggrant att följa ett förslag från regeringen inte begränsar mångfalden av boendeformer och bostadstyper i landet. Optimal transporteffektivitet får inte gå ut över goda livsvillkor. Hela samhället behöver förvaltas ekologiskt, socialt och ekonomiskt.

Nationellt biljettsystem för kollektivtrafik

Utredningen Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (dir. 2019:49) förväntas presentera sina slutsatser den 30 april 2020. Regeringen föregriper i den aktuella propositionen den pågående utredningen genom att ange att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör vara infört i hela Sverige senast 2022. Förutsättningarna för kollektivtrafiken ser olika ut i olika delar av landet. Kristdemokraterna vill därför avvakta utredningens slutsatser och inte ta ställning för ett genomförande av ett nationellt biljettsystem förrän utredningen presenterat sina slutsatser.

Den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029

Regeringen understryker i propositionen vikten av att punktligheten för tågen ska öka. Man släpar dock efter i sitt eget arbete med transportinfrastrukturen. Den nationella planen för transportinfrastrukturen har de senaste åren uppdaterats vart fjärde år. Av

Trafikverkets informationsmaterial framgår också att den nationella planen uppdateras i fyraårsperioder och sträcker sig över en period på tolv år. Den gällande planen omfattar perioden 2018–2029. Om fyraårsperioden skulle fortsätta borde arbetet med planen för 2022–2033 ha inletts under 2019 genom att regeringen under våren gett Trafikverket och de regionala planupprättarna ett direktiv om inriktningsplanering. Detta har emellertid inte skett. Det är därför angeläget att regeringen snart återkommer till Trafikverket och de regionala planupprättarna med direktiv om inriktningsplanering.

Utrikes tågtrafik

Regeringen vill utreda förutsättningarna för att upphandla nattågstrafik med dagliga avgångar till europeiska städer. Ambitionen är att på sikt uppnå kommersiell bärkraftighet men riskerar att innebära en felaktig allokering av offentliga medel. I synnerhet är det stor risk för undanträngningseffekter gentemot godstrafiken. Om man vill konkurrera med det i dag kommersiellt bärkraftigare flyget är det rimligare att allokera medel för att främja rent flyg. Kristdemokraterna avvisade regeringens satsning i budgetmotionen för 2020.

Nya stambanor för höghastighetståg

Regeringen vill anlägga nya stambanor för höghastighetståg och återuppta en finansieringsdiskussion där Kristdemokraterna antas ingå. Med anledning av det rikstingsbeslut som Kristdemokraterna antog under hösten 2019 avvisar emellertid partiet en sådan initiativ. Kristdemokraternas riksting beslöt att vi ska verka för en upprustning av befintlig järnväg, samt utbyggnad av nya sträckor som behövs för att öka kapaciteten och funktionaliteten i järnvägsnätet, samt att Kristdemokraterna ställer sig negativa till Sverigeförhandlingens förslag om nya banor för höghastighetståg. Det är beklagligt att regeringen och januaripartierna tillsammans med Vänsterpartiet väljer att enbart fokusera på Sverigeförhandlingens höghastighetståg, trots kritik om att investeringen är samhällsekonomiskt olönsam. Kristdemokraterna önskar ett bredare samtal där alla partier får möjlighet att vara med och där vi börjar med att fokusera på att rusta upp de spår som redan finns, bygger bort kända flaskhalsar som skapar problem i systemet och därefter tittar på var det behövs nya spår för att öka funktionaliteten i hela Sverige och Norden.

Förmånsvärdet för bil

Regeringen anger i propositionen en ambition att försämra förutsättningarna för bilförmån genom att jämställa beräkningen av förmånsvärdet med beskattning av kontantlön – detta utifrån att man bedömer att bilförmånen stimulerar innehav av bil och bilkörande för privat bruk. Kristdemokraterna avvisar förslaget och anser att detta är fel av flera anledningar. Regeringens ansats skulle bromsa framväxten av en förnyad miljövänlig bilpark med lägre utsläpp. Om företag har lägre skatt när man köper en miljövänlig bil kommer man att välja detta, vilket gör att fler miljövänliga bilar köps av företag men körs till viss del privat. När företagaren byter bil efter tre år, vilket är en vanlig omloppstid på leasingbilar, kommer det ut en förhållandevis ny miljöbil på marknaden. Kristdemokraterna vänder sig också mot antagandet att innehav av bil i sig

skulle vara fel. I stället förordar Kristdemokraterna i enlighet med partiets utgifts-områdesmotion TU22 (2019/20:2775) att dagens nedsatta förmånsvärde för miljöbilar avskaffas samtidigt som förmånsvärdet för bilar som inte är miljöbilar höjs. Förmånsvärdet för sådana bilar höjs med 20 procent eller maximalt 16 000 kronor.

Parkering vid arbetsplatser

Förekomsten av avgiftsfri bilparkering föranleder regeringen att i propositionen uppdra åt Skatteverket att bedöma omfattningen av detta samt att skärpa efterlevnaden av förmånsbeskattningen. Regeringen fruktar att bilen används för pendling till arbeten. Kristdemokraterna anser inte att detta förslag står i proportion till problemet och avslår således detsamma. Skatteverkets resurser bör användas till andra mer angelägna uppgifter och problem.

Elektrifieringen av vägnätet

Regeringen välkomnar innovativa grepp för att möjliggöra en elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. För att leda arbetet vill de tillsätta en elektrifieringskommission. Kristdemokraterna menar att frågan om huvudmannskapet är en förutsättning för att få fram välfungerande elektrifierade vägar. Ett nytt statligt bolag kan bygga upp ett elvägnät längs med våra större statliga vägar. Väg huvudmannen hyr ut vägutrymme till en operatör som bygger infrastrukturen och tjänar pengar på att sälja el till de transportföretag som kör på vägen. Det statliga bolaget bör också ha möjlighet att sälja aktier m.m. till privatpersoner, företag och pensionsfonder som är intresserade av att investera i framtida miljövänlig fordonstrafik.

Laddinfrastruktur

Kristdemokraterna anslog i höstens budgetproposition extra pengar för stöd till utbyggnad av infrastruktur för laddstolpar. Stödet ska kunna ges till företag, bostadsrättsföreningar, privata och kommunala bostadsföretag samt kommuner runt om i landet och ska kunna användas till publikt tillgängliga laddstolpar för såväl snabbladdning som normalladdning.

I regeringens proposition beskrivs det i dag blygsamt omfattande ladda-hemma-stödet som möjliggör för privatpersoner att söka stöd för installation av laddpunkter för elbilar vid hemmet. För att utvidga det här stödet och ge utrymme för fler personer i olika boendeformer vill regeringen uppdra åt lämplig myndighet att analysera frågan och vid behov föreslå åtgärder för att skapa bättre tillgång till laddinfrastruktur för olika boendeformer. Så långt är allt väl i propositionens brödtext. I rubriceringen blir dock formuleringen skarpare, att ”byggreglerna bör kompletteras med nya krav på laddinfrastruktur”. I regeringens publicerade punktlista som sammanfattar propositionen skruvas det ytterligare varv där man formulerar det med att byggreglerna ”ska” kompletteras med nya krav på laddinfrastruktur. Kristdemokraterna vill inte belägga bostadsproducerande företag med ett dylikt ska-krav. Ett ska-krav av det här slaget bär drag av den misslyckade pumplagen där drivmedelsstationer ålades att ha en etanolkpump oavsett om det fanns behov av det eller inte. Konsekvensen skulle bli en

fördyring av bostadsproduktionen. Det är bättre att behålla ett utvecklat stöd som bostadsrättsföreningar och enskilda fastighetsägare kan söka.

En ny beskattningsmodell

Regeringens proposition har genomgående förslag om att beskatta och fördyra transporter. Den tunga vägtrafiken är en betydande källa till koldioxidutsläpp. I dagsläget beskattas den tunga vägtrafikens negativa klimat- och miljöpåverkan samt vägslitage huvudsakligen när bränslet tankas. Priset tas ut direkt vid dieselpumpen. En nackdel med detta system är att kostnaden blir olika för olika lastbilar beroende på var de tankar sin diesel. Den som tankat diesel i ett annat land, där drivmedelspriset är lägre, får därmed en lägre körkostnad per mil på de svenska vägarna.

Den nuvarande beskattningsmodellen bör enligt Kristdemokraterna ersättas med en modell som tar hänsyn till vilken miljöbelastning fordonets körande har i hela trafiksystemet. Modellen måste ta hänsyn till stad och land, trängsel, tid på dygnet samt fordonens miljöpåverkan. Med dagens moderna teknik kan vi skapa en modell som är avsevärt mer rättvis än dagens modell. Om varje fordon har en uppkoppling till ett digitalt trafikövervakningssystem kan man betala skatt månadsvis utifrån vilken zon fordonet har befunnit sig i. Fördelen med detta är att vi kan komma bort från dagens överbeskattning av landsbygden samtidigt som vi kan få till en mer styrande beskattning i våra storstäder där trängsel samt miljöbelastning är som störst. Vi kan också arbeta med olika beskattning vid olika tider på dygnet, vilket gör att vi även här kan skapa en större styrning via beskattningen. Vägtrafiken kommer således att bli mer likvärdig med exempelvis flyget och järnvägen där de "bästa" avgångstiderna har ett högre värde än de avgångar då resetrycket är lägre. Modellen innebär också en mer likvärdig beskattning mellan svenska och utländska lastbilar. Den nya beskattningsmodellen kan först provas för de tunga godstransporterna och därefter utökas till att även omfatta personbilar.

Utfasningen av fossila drivmedel

Regeringen avser att utreda ett årtal för när fossila bränslen ska vara helt utfasade. Denna nollambition är ambitiös men inte realistisk eller ens önskvärd. Även om fossila bränslen starkt behöver reduceras bör t.ex. inte framförandet av veteranbilar förbjudas.

Förbud mot nyförsäljning av bensin- och dieseldrivna bilar

Regeringen föreslår att en utredning tillsätts i syfte att föreslå ett förbud mot nyförsäljning av bensin- och dieseldrivna bilar från år 2030. För Kristdemokraterna är ambitionen att den svenska fordonsflottan i större utsträckning ska utgöras av fordon med låga eller inga växthusgasutsläpp inte liktydig med detta förbud. I stället för att man jagar specifik teknik bör bränslets miljödestruktiva effekter adresseras. Kristdemokraterna motsätter sig ett sådant förbud.

Europeiskt och internationellt klimatarbete

Precis som propositionen anger bör EU:s klimatpolitik vara i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål. För detta krävs nettonollutsläpp till senast 2050. Propositionen nämner

att detta inte har varit möjligt att uppnå enighet kring i Europeiska rådet. För att få med sig alla medlemsländer pågår därför utvecklingen med framtagandet av Fonden för en rättvis omställning (FRO) för kolberoende regioner och stater. Denna FRO innebär mycket stora belopp som ska tillfredsställa de länder som i dag bromsar ambitionen om nollutsläpp 2050. Systemet är planerat att vara på plats i januari 2021 under förutsättning att enighet kan uppnås. Propositionens målsättning att göra målet om nettonollutsläpp till 2050 rättsligt bindande i en övergripande klimatlag för EU är lovvärd, men skulle tyvärr innebära att förhandlingspositionen för de stater som i dag står i ett kolberoende stärks så att prislappen på FRO ökar avsevärt.

På samma sätt som målsättningen att rättsligt binda målet om nettonollutsläpp till 2050 har sina svårigheter så är propositionens målsättning att skärpa EU:s 2030-mål till minst 55 procent jämfört med 1990 behäftad med utmaningar. Regeringen beskriver hur EU ska vara en global ledare i klimatfrågan och ”visa omvärlden att det går att förena god ekonomisk tillväxt med klimatomställning”. Om målet höjs till 50–55 procent utan en adekvat konsekvensanalys och sedan visar sig ha negativa konsekvenser på ekonomin i mindre utvecklade medlemsstater faller rollen med EU som föredöme. I stället riskerar världens snabbast växande utsläppsländer Kina och Indien att stärkas i sitt motstånd mot utsläppsminskningar. Till följd av detta driver Kristdemokraterna inom ramen för EPP betydelsen av en konsekvensanalys (konkurrens, jobb, socialt och miljö) innan målen höjs.

I likhet med propositionen vill Kristdemokraterna att lagstiftningen i 2030-ramverket skärps med att utsläppshandeln fortsätter utvecklas och görs mer ambitiös i takt med att EU:s klimatmål genomgår nödvändig revidering. Fler sektorer behöver omfattas (inklusive marina [inlands] transporter). Men framför allt behöver fler länder inkluderas. Ett viktigt första steg togs när Schweiz anslöt sig. Att få fler länder att ansluta sig bör bli en prioriterad målsättning för EU:s gemensamma utrikespolitik. Vi bör också se över den fria tilldelningen.

Regeringen anser att Sverige ska driva på för att EU:s övriga sektors- och genomförandelagstiftning på klimatområdet ska skärpas, såsom utsläppskrav för lätta och tunga fordon inom EU ETS. Det bör dock noteras att de nuvarande överenskommelser som slutits för dessa fordonstyper slöts för knappt ett år sedan. En översynsklausul i direktivet för utsläppskrav på personbilar föreskriver en utvärdering 2023 och eventuell revidering av 2030-målen och införande av bindande reduktionsmål för 2035 och 2040 och framåt. För tunga fordon fastställs CO₂-utsläppsminskningens mål för 2025 baserat på de genomsnittliga koldioxidutsläppen för de tunga fordon som registrerats under perioden den 1 juli 2019 till 30 juni 2020. Industrin vet alltså inte hur mycket en 15-procentig minskning innebär förrän tidigast den 30 juni 2020. Regeringen tycks fränkopplad från denna process och anför redan en revidering. Industrin behöver långsiktig stabilitet för att klara att ställa om. Det skapar sedan trovärdighet gentemot resten av världen och i synnerhet de utvecklingsländer som bedömer EU:s eventuella framgångar i omställningen när de beslutar om sina egna steg.

Kjell-Arne Ottosson (KD)

Magnus Jacobsson (KD)

Magnus Oscarsson (KD)

Larry Söder (KD)

Désirée Pethrus (KD)

Sofia Damm (KD)

Hampus Hagman (KD)

Marcus Jonsson (KD)

Camilla Brodin (KD)