

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2019/20: MJU16

En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag om inriktning för det klimatpolitiska arbetet.

Propositionen är den första klimathandlingsplan som regeringen, i enlighet med klimatlagen, överlämnar till riksdagen. I propositionen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen.

Utskottet anser att riksdagen bör avslå samtliga följdmotionsyrkanden och de yrkanden från allmänna motionstiden 2019/20 om klimatpolitik som behandlas i betänkandet.

I betänkandet finns 60 reservationer (M, SD, C, V, KD, L) och sju särskilda yttranden (M, SD, C, V, KD, L).

Behandlade förslag

Proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan.

Cirka 100 yrkanden i följdmotioner.

Cirka 90 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2019/20.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	5
Redogörelse för ärendet	12
Ärendet och dess beredning.....	12
Propositionens huvudsakliga innehåll	12
Utgångspunkter för klimatpolitiken.....	13
Utskottets överväganden.....	16
Inledning.....	16
Inriktning för det klimatpolitiska arbetet.....	16
Tvärsektoriella åtgärder.....	27
Åtgärder per sektor.....	42
Ett transporteffektivt samhälle.....	60
Hållbara förnybara drivmedel och infrastruktur för alternativa drivmedel.....	78
Kompletterande åtgärder	92
Europeiskt och internationellt klimatarbete	96
Övriga motioner	103
Motioner som bereds förenklat.....	107
Reservationer	108
1. Regeringens förslagspunkt, punkt 1 (M)	108
2. Översyn av samhällsmålen, punkt 2 (SD)	109
3. Översyn av samhällsmålen, punkt 2 (V).....	110
4. Översyn av samhällsmålen, punkt 2 (KD).....	110
5. Redovisning av utfallet av vidtagna åtgärder, punkt 3 (M, KD)	111
6. Uppdrag till Klimatpolitiska rådet, punkt 4 (M, KD)	112
7. Konsekvensanalyser i övrigt, punkt 5 (SD)	113
8. Konsekvensanalyser i övrigt, punkt 5 (V)	114
9. Översyn av all relevant lagstiftning, punkt 6 (V)	115
10. Översyn av all relevant lagstiftning, punkt 6 (KD).....	116
11. Övriga motioner om klimatpolitikens inriktning, punkt 7 (V).....	116
12. Prissättning av växthusgasutsläpp, punkt 8 (V).....	117
13. Finansmarknaden, punkt 9 (V)	120
14. EU:s system för handel med utsläppsrätter, punkt 10 (M).....	121
15. EU:s system för handel med utsläppsrätter, punkt 10 (V)	122
16. EU:s system för handel med utsläppsrätter, punkt 10 (KD)	123
17. Konsumtionsbaserade utsläpp, punkt 11 (V)	123
18. Klimatarbetet i den offentliga sektorn, punkt 12 (V).....	125
19. Klimatarbetet i den offentliga sektorn, punkt 12 (KD)	126
20. Klimatdeklarationer, punkt 13 (KD).....	127
21. Industri och export, punkt 14 (M).....	128
22. Industri och export, punkt 14 (SD)	129
23. Industri och export, punkt 14 (V)	130
24. Samarbete med kärnkraftsländer, punkt 15 (M, KD).....	131
25. Samarbete med kärnkraftsländer, punkt 15 – motiveringen (L)	132
26. Kärnkraftsfrågor i övrigt, punkt 16 (M, SD, KD).....	132
27. Kärnkraftsfrågor i övrigt, punkt 16 – motiveringen (L).....	133
28. Elproduktion i övrigt, punkt 17 (V)	133
29. Cirkulär ekonomi, punkt 18 (V)	134
30. Cirkulär ekonomi, punkt 18 (KD)	136

31. Skogens bidrag för att minska utsläppen, punkt 19 (M, KD)	136
32. Skogsbruk, jordbruk och annan markanvändning i övrigt, punkt 20 (M).....	137
33. Skogsbruk, jordbruk och annan markanvändning i övrigt, punkt 20 (V)	139
34. Skogsbruk, jordbruk och annan markanvändning i övrigt, punkt 20 (KD)	140
35. Etappmål för flyget, punkt 21 (V)	141
36. Infrastrukturfrågor, punkt 22 (V).....	141
37. Infrastrukturfrågor, punkt 22 (KD).....	144
38. Järnväg och kollektivtrafik, punkt 23 (V).....	145
39. Järnväg och kollektivtrafik, punkt 23 (KD)	148
40. Cykling, punkt 24 (V).....	149
41. Ekonomiska styrmedel, punkt 25 (V)	150
42. Ekonomiska styrmedel, punkt 25 (KD)	151
43. Laddinfrastruktur och elvägar, punkt 26 (KD)	152
44. Stoppdatum för fossila drivmedel, punkt 27 (SD, KD)	153
45. Stoppdatum för fossila drivmedel, punkt 27 (V)	153
46. Förnybart bränsle och utfasning av fossila drivmedel i övrigt, punkt 28 (M).....	154
47. Förnybart bränsle och utfasning av fossila drivmedel i övrigt, punkt 28 (V)	155
48. Förnybart bränsle och utfasning av fossila drivmedel i övrigt, punkt 28 (KD)	155
49. Energieffektiva och klimatsmarta fordon, punkt 29 (V).....	156
50. Energieffektiva och klimatsmarta fordon, punkt 29 (KD)	158
51. Avskiljning och lagring av koldioxid, punkt 30 (M)	159
52. Avskiljning och lagring av koldioxid, punkt 30 (KD)	160
53. Utsläppsminskningar i andra länder, punkt 31 (M)	161
54. Utsläppsminskningar i andra länder, punkt 31 (V)	162
55. EU, punkt 32 (V)	163
56. EU, punkt 32 (KD)	164
57. EU, punkt 32 (L).....	165
58. Klimat- och handelspolitik, punkt 33 (V).....	165
59. Klimatmålen, punkt 34 (V).....	168
60. Klimatanpassning, punkt 35 (C).....	169
Särskilda yttranden	170
1. Motioner som bereds förenklat, punkt 36 (M)	170
2. Motioner som bereds förenklat, punkt 36 (SD)	170
3. Motioner som bereds förenklat, punkt 36 (C).....	170
4. Motioner som bereds förenklat, punkt 36 (V)	170
5. Motioner som bereds förenklat, punkt 36 (KD).....	170
6. Motioner som bereds förenklat, punkt 36 (L).....	171
7. En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (C)	171
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	173
Propositionen	173
Följdmotionerna	173
Motioner från allmänna motionstiden 2019/20	183

<i>Bilaga 2</i>	
Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet	193
<i>Bilaga 3</i>	
Civilutskottets yttrande 2019/20:CU3y	194
<i>Bilaga 4</i>	
Försvarsutskottets yttrande 2019/20:FöU6y	201
<i>Bilaga 5</i>	
Näringsutskottets yttrande 2019/20:NU6y.....	207
<i>Bilaga 6</i>	
Skatteutskottets yttrande 2019/20:SkU8y	239
<i>Bilaga 7</i>	
Trafikutskottets yttrande 2019/20:TU5y	253

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Inriktning för det klimatpolitiska arbetet

1. Regeringens förslagspunkt

Riksdagen godkänner det som regeringen föreslår om inriktningen för det klimatpolitiska arbetet.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2019/20:65 och avslår motion 2019/20:3482 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 1.

Reservation 1 (M)

2. Översyn av samhällsmålen

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:3479 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 4,

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3 och

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 1.

Reservation 2 (SD)

Reservation 3 (V)

Reservation 4 (KD)

3. Redovisning av utfallet av vidtagna åtgärder

Riksdagen avslår motion

2019/20:3482 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 2.

Reservation 5 (M, KD)

4. Uppdrag till Klimatpolitiska rådet

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 2 och

2019/20:3482 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 3.

Reservation 6 (M, KD)

5. Konsekvensanalyser i övrigt

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:3479 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 1, 2 och 5 samt

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1 och 7.

Reservation 7 (SD)

Reservation 8 (V)

6. Översyn av all relevant lagstiftning

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2275 av Patrik Engström m.fl. (S),

2019/20:2445 av Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP) yrkande 1,

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2 och 23 samt

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 6.

Reservation 9 (V)

Reservation 10 (KD)

7. Övriga motioner om klimatpolitikens inriktning

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:1096 av Joakim Järrebring (S),

2019/20:3045 av Anna Wallentheim m.fl. (S),

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 5 och

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8.

Reservation 11 (V)

Tvärsektoriella åtgärder

8. Prissättning av växthusgasutsläpp

Riksdagen avslår motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 9–11, 13 och 14.

Reservation 12 (V)

9. Finansmarknaden

Riksdagen avslår motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 15 och 16.

Reservation 13 (V)

10. EU:s system för handel med utsläppsrätter

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:529 av Désirée Pethrus (KD) yrkande 10,

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 29,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 8,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 8,

2019/20:3333 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 20 och

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 12.

Reservation 14 (M)

Reservation 15 (V)

Reservation 16 (KD)

11. Konsumtionsbaserade utsläpp

Riksdagen avslår motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 18–20.

Reservation 17 (V)

12. Klimatarbetet i den offentliga sektorn

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2445 av Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP) yrkandena 2 och 3,

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 21 och 22 samt

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 3 och 4.

Reservation 18 (V)

Reservation 19 (KD)

Åtgärder per sektor

13. Klimatdeklarationer

Riksdagen avslår motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 5.

Reservation 20 (KD)

14. Industri och export

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:595 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 6,

2019/20:3479 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 3,

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 25–28 och

2019/20:3482 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 4.

Reservation 21 (M)

Reservation 22 (SD)

Reservation 23 (V)

15. Samarbete med kärnkraftsländer

Riksdagen avslår motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 9.

Reservation 24 (M, KD)

Reservation 25 (L) – motiveringen

16. Kärnkraftsfrågor i övrigt

Riksdagen avslår motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 2 och 10.

Reservation 26 (M, SD, KD)

Reservation 27 (L) – motiveringen

17. Elproduktion i övrigt

Riksdagen avslår motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 29 och 65.

Reservation 28 (V)

18. Cirkulär ekonomi

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 24, 30 och 31 samt

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 11.

Reservation 29 (V)

Reservation 30 (KD)

19. Skogens bidrag för att minska utsläppen

Riksdagen avslår motion

2019/20:2667 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 16.

Reservation 31 (M, KD)

20. Skogsbruk, jordbruk och annan markanvändning i övrigt

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 38,

2019/20:2760 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 5,

2019/20:2858 av Rebecka Le Moine (MP) yrkandena 1 och 2,

2019/20:3106 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 10,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 7 och 43,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 27, 50 och 51 samt

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 32–35.

Reservation 32 (M)

Reservation 33 (V)

Reservation 34 (KD)

Ett transporteffektivt samhälle

21. Etappmål för flyget

Riksdagen avslår motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 37.

Reservation 35 (V)

22. Infrastrukturfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 42–48, 50 och 53 samt

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 12 och 14.

Reservation 36 (V)

Reservation 37 (KD)

23. Järnväg och kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 56–62 och

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 13, 15 och 16.

Reservation 38 (V)

Reservation 39 (KD)

24. Cykling

Riksdagen avslår motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 51, 52, 54 och 55.

Reservation 40 (V)

25. Ekonomiska styrmedel

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 38 och 49 samt

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 17–19.

Reservation 41 (V)

Reservation 42 (KD)

Hållbara förnybara drivmedel och infrastruktur för alternativa drivmedel

26. Laddinfrastruktur och elvägar

Riksdagen avslår motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 20–22.

Reservation 43 (KD)

27. Stoppdatum för fossila drivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 39 och

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 24.

Reservation 44 (SD, KD)

Reservation 45 (V)

28. Förnybart bränsle och utfasning av fossila drivmedel i övrigt

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 21,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 14,

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 36 och

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 8.

Reservation 46 (M)

Reservation 47 (V)

Reservation 48 (KD)

29. Energieffektiva och klimatsmarta fordon

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6,

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 40, 41, 63 och 64 samt

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 23 och 25.

Reservation 49 (V)

Reservation 50 (KD)

Kompletterande åtgärder

30. Avskiljning och lagring av koldioxid

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkandena 7–9,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 9,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 47 och

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 7.

Reservation 51 (M)

Reservation 52 (KD)

31. Utsläppsminskningar i andra länder

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 43 och

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 5 och 6.

Reservation 53 (M)

Reservation 54 (V)

Europeiskt och internationellt arbete

32. EU

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2055 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 1,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 4 i denna del och 5,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 2 i denna del,

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 17, 66 och 67 samt

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 26.

Reservation 55 (V)

Reservation 56 (KD)

Reservation 57 (L)

33. Klimat- och handelspolitik

Riksdagen avslår motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 68–74.

Reservation 58 (V)

Övriga motioner

34. Klimatmålen

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 4 i denna del,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 2 i denna del och

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4.

Reservation 59 (V)

35. Klimatanpassning

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 31 och

2019/20:3267 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 13.

Reservation 60 (C)

*Förenklad beredning***36. Motioner som bereds förenklad**

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

Stockholm den 28 maj 2020

På miljö- och jordbruksutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Maria Gardfjell (MP), Jessica Rosencrantz (M), Elin Segerlind (V), Martin Kinnunen (SD), Nina Lundström (L), Markus Selin (S), Louise Meijer (M), Niklas Wykman (M), Per Schöldberg (C), Gunilla Svantorp (S), Johanna Haraldsson (S), Mattias Vepsä (S), Niklas Karlsson (S), Angelika Bengtsson (SD), Katja Nyberg (SD) och Ingemar Kihlström (KD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan. I propositionen överlämnar regeringen den första klimatpolitiska handlingsplanen i enlighet med klimatlagen. Handlingsplanen berör frågor om utsläppsminskningar. I propositionen föreslår regeringen att ökade ansträngningar ska göras för att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden. Regeringen redogör även för sin bedömning av hur detta bör gå till. Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1.

Med anledning av propositionen har fyra motioner väckts. I betänkandet behandlar utskottet även 33 motioner från allmänna motionstiden 2019/20. Ett antal yrkanden tar upp samma eller i huvudsak samma frågor som riksdagen har behandlat tidigare under valperioden, och de behandlas därför i förenklad ordning.

Förslagen i motionerna finns i bilaga 1. Motionsyrkanden som behandlas i förenklad ordning redovisas i bilaga 2.

Vid utskottets sammanträde den 21 april 2020 presenterade Klimatpolitiska rådet sin rapport för 2020.

Utskottet har berett civilutskottet, försvarsutskottet, näringsutskottet, skatteutskottet och trafikutskottet tillfälle att yttra sig över propositionen och de inkomna följdmotionerna i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde. Yttrandena återges i bilaga 3–7.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Propositionen är den första klimatpolitiska handlingsplan som regeringen, i enlighet med klimatlagen, överlämnar till riksdagen. I propositionen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen.

Regeringen föreslår att ökade ansträngningar görs för att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden för att nå det långsiktiga och tidsatta utsläppsmålet. Det arbetet bör innefatta att se över all relevant lagstiftning för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag, att regeringen i samband med nästa översyn av respektive samhällsmål vid behov omformulerar målen så att de är förenliga med klimatmålen och att regelverket tydliggörs så att konsekvensanalyser görs av effekter för klimatet inom de politikområden där det är relevant.

I handlingsplanen presenteras vilka åtgärder regeringen avser att vidta dels på tvärssektoriell nivå, dels för olika utsläppssektorer med ett särskilt fokus på

transportsektorn. Även det klimatrelaterade arbetet som regeringen avser att vidta internationellt och inom EU presenteras.

Propositionen bygger på en överenskommelse mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet.

I propositionen behandlas fem tillkännagivanden från riksdagen.

Utgångspunkter för klimatpolitiken

Internationella avtal och Agenda 2030

I december 2015 enades världens länder i Paris om ett nytt klimatavtal som binder alla länder och ska börja gälla senast 2020. Den globala uppvärmningen ska enligt avtalet hållas under 2 grader Celsius, och ansträngningar ska göras för att hålla ökningen under 1,5 grader Celsius jämfört med förindustriell nivå. Avtalet innebär att länder utarbetar, meddelar och upprätthåller s.k. nationellt fastställda klimatbidrag, dvs. löften om vad man avser att göra för att minska utsläppen av växthusgaser. Parterna ska successivt öka sina bidrag, och dessa ska förnyas vart femte år. Sverige ratificerade Parisavtalet den 13 oktober 2016 och blev part den 12 november 2016, vilket innebär att Sverige formellt åtagit sig att genomföra avtalet.

FN:s klimatomöte i Katowice, COP 24, i december 2018 resulterade i en gemensam regelbok för hur länderna ska planera, kommunicera, genomföra, rapportera och följa upp sina åtaganden under Parisavtalet. I regelboken finns också regler för hur man ska följa upp det globala klimatarbetet för att se hur det svarar mot målen i Parisavtalet. Länderna som deltog i klimatomötet i Katowice åtog sig inte att höja sina ambitioner när det gäller att minska koldioxidutsläppen, utan tidigare utsatta ambitioner står fast. Med dem skulle världens temperatur höjas med 3 grader enligt FN:s klimatpanel IPCC:s specialrapport om 1,5-graders global uppvärmning, alltså över de max 2 grader som Parisavtalet slår fast att temperaturen får höjas.

I december 2019 hölls COP 25 i Madrid. Ambitionen var att slutföra de återstående tekniska detaljerna i Parisavtalet. En av de stora frågorna var utformningen av artikel 6, som handlar om frivilliga marknader för handel med utsläppsrätter. Någon överenskommelse kunde dock inte nås i denna del utan den sköts upp till COP 26. COP 26 skulle ha hållits i Glasgow i november 2020 men har skjutits upp med anledning av coronaviruset.

Under 2015 antog världens länder 17 globala hållbarhetsmål till 2030, den s.k. Agenda 2030. Mål 13 Bekämpa klimatförändringarna är ett av dessa.

EU:s klimatmål och långsiktiga klimatstrategi

Följande kvantitativa mål ligger till grund för EU:s klimatpolitik, som även har stor betydelse för hur svensk klimatpolitik ska bedrivas:

- I oktober 2009 antog Europeiska rådet EU:s långsiktiga mål som är att till 2050 minska utsläppen av växthusgaser med 80–95 procent jämfört med 1990.
- Till 2020 ska EU:s utsläpp minska med 20 procent jämfört med 1990, andelen energi från förnybara energikällor ska öka till 20 procent och energiförbrukningen ska minska med 20 procent. Målsättningen genomförs genom de rättsakter som antagits på EU-nivå under ett samlat klimat- och energipaket till 2020.
- I oktober 2014 antog Europeiska rådet slutsatser med riktlinjer för ett ramverk för EU:s klimat- och energipolitik till 2030 (nedan 2030-ramverket). Enligt beslutet ska utsläppen av växthusgaser till 2030 ha minskat med >40 procent inom EU jämfört med 1990, och 27 procent förnybar energi och 27 procent bättre energieffektivitet ska uppnås. Enligt beslutet ska målet gälla för hela ekonomin. Dessutom ska regler fastställas för hur växthusgaser från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF) ska bokföras.

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/841 av den 30 maj 2018 om inbegripande av utsläpp och upptag av växthusgaser från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk i ramen för klimat- och energipolitiken fram till 2030 och om ändring av förordning (EU) nr 525/2013 och beslut nr 529/2013/EU (LULUCF-förordningen) antogs regler om bokföring av växthusgaser från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk.

Europeiska kommissionen presenterade 2018 meddelandet En ren jord åt alla om en långsiktig klimatstrategi för utsläppsminskningar inom EU till 2050, COM(2018) 773. På miljørådet den 5 mars 2020 antog EU:s miljö- och klimatministrar EU:s inlägga till långsiktig klimatstrategi under Parisavtalet. Strategin slår fast EU:s målsättning om klimatneutralitet till 2050 och bygger på Europeiska rådets slutsatser från december 2019 samt kommissionens meddelande En ren jord åt alla.

Europeiska kommissionen presenterade i december 2019 sitt meddelande om en europeisk grön giv, COM(2019) 640. Den är en ny tillväxtstrategi som enligt kommissionen ska ställa om EU till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi där det 2050 inte längre förekommer några nettoutsläpp av växthusgaser och där den ekonomiska tillväxten har frikopplats från resursförbrukningen som behandlar klimat- och miljörelaterade utmaningar.

Den 4 mars 2020 presenterade Europeiska kommissionen sitt förslag till en europeisk klimatlag, COM(2020) 80. Förslaget syftar till att fastställa ett ramverk för att uppnå unionens gemensamma målsättningar om klimatneutralitet (nettonollutsläpp) av växthusgaser till 2050 och framsteg i klimatanpassningsarbetet.

Sveriges klimatpolitiska ramverk

Den 15 juni 2017 beslutade riksdagen om ett nytt klimatpolitiskt ramverk för Sverige. Ramverket omfattar en klimatlag, ett långsiktigt klimatomål och etappmål för att minska inhemska växthusgaser samt ett klimatpolitiskt råd.

Riksdagen beslutade i samband med ramverket även om en ny precisering av miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan som lyder: Den globala medeltemperaturökningen begränsas till långt under 2 grader Celsius över förindustriell nivå och ansträngningar görs för att hålla ökningen under 1,5 grader Celsius över förindustriell nivå. Sverige ska verka internationellt för att det globala arbetet inriktas mot detta mål.

Till miljö kvalitetsmålet hör fem etappmål, varav de fyra sistnämnda beslutades av riksdagen 2017.

1. Etappmålet innebär att utsläppen av växthusgaser i Sverige, från verksamheter som inte omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter, ska minska med 40 procent till 2020 jämfört med 1990.
2. Senast 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. För att nå nettonollutsläpp får kompletterande åtgärder tillgodoräknas. Utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre än utsläppen 1990.
3. Växthusgasutsläppen i Sverige i ESR-sektorn (Effort Sharing Regulation), dvs. växthusgasutsläppen utanför EU:s handelssystem för utsläppsrätter (EU ETS), bör senast 2030 vara minst 63 procent lägre än utsläppen 1990. Högst 8 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder.
4. Växthusgasutsläppen i Sverige i ESR-sektorn bör senast 2040 vara minst 75 procent lägre än utsläppen 1990. Högst 2 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder.
5. Växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter, EU ETS) ska senast 2030 minska med minst 70 procent jämfört med 2010.

Miljö kvalitetsmålet har kopplingar till tre globala hållbarhetsmål i Agenda 2030, varav 7 Hållbar energi för alla och 11 Hållbara städer och samhällen har direkta kopplingar och 15 Ekosystem och biologisk mångfald har indirekta kopplingar.

Utskottets överväganden

Inledning

I propositionen lämnar regeringen den första klimatpolitiska handlingsplanen till riksdagen. Regeringen redogör för beslutade och planerade åtgärder för att minska utsläppen i tre avsnitt – tvärssektoriella åtgärder, åtgärder per sektor och åtgärder inom transportsektorn. Därefter beskriver regeringen kompletterande åtgärder och Sveriges agerande inom EU och internationellt.

Det här avsnittet är disponerat så att utskottet inleder med att behandla regeringens förslag till riksdagsbeslut och det följd motionsyrkande som rör en ändring av detta beslut. I samma avsnitt behandlas även övriga yrkanden om tillkännagivanden i följdmotioner och motioner från allmänna motionstiden som berör regeringens förslag till riksdagsbeslut och regeringens bedömning i den delen. Därefter behandlas övriga delar av propositionen, övriga följdmotioner och ett antal motioner från allmänna motionstiden som rör klimatpolitiska frågor.

Inriktning för det klimatpolitiska arbetet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner det som regeringen föreslår om inriktning för det klimatpolitiska arbetet. Riksdagen avslår därmed ett motionsyrkande om ändringar i inriktningen. Riksdagen avslår även ett antal motioner om översyn av samhällsmålen, redovisning av utfallet av vidtagna åtgärder, uppdrag till Klimatpolitiska rådet och konsekvensanalyser i övrigt, en översyn av all relevant lagstiftning och klimatpolitikens inriktning i övrigt.

Jämför reservation 1 (M), 2 (SD), 3 (V), 4 (KD), 5 (M, KD), 6 (M, KD), 7 (SD), 8 (V), 9 (V), 10 (KD) och 11 (V).

Propositionen

Regeringens förslag och bedömning

I propositionen lämnar regeringen förslag på inriktningen för det klimatpolitiska arbetet. Regeringen föreslår att ökade ansträngningar ska göras för att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden för att nå det långsiktiga och tidsatta utsläppsmålet.

Enligt regeringens bedömning bör arbetet med att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden innefatta att

- all relevant lagstiftning ses över för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag
- regeringen i samband med nästa översyn av respektive samhällsmål vid behov omformulerar målen så att de är förenliga med klimatmålen
- regelverket tydliggörs så att konsekvensanalyser görs av effekter för klimatet inom de politikområden där det är relevant.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Regeringen anför i propositionen att de klimatmål som riksdagen har beslutat om är sektorsövergripande. För att klimatmålen ska kunna nås behöver aktörer inom alla samhällsområden och på alla nivåer bidra. För att regeringens klimatpolitiska arbete ska kunna utgå från det långsiktiga tidsatta utsläppsmålet i enlighet med 3 § klimatlagen behöver klimatet, enligt regeringens bedömning, integreras i alla relevanta politikområden, inte bara i politik som endast syftar till att minska utsläppen. Regeringen anför att utmaningen är att se klimatomställningen ur ett helhetsperspektiv där samtliga politikområden bidrar till att Sveriges utsläpp av växthusgaser minskar i linje med riksdagens mål. Arbetet med att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden bör därför innefatta de tre områden som framgår av regeringens bedömning ovan.

Regeringen anför i propositionen att det, om klimatmålen ska nås, är viktigt att se över hur klimatfrågan har integrerats i lagstiftning som utformas i syfte att reglera olika politikområden och vid behov anpassa denna lagstiftning så att den också är i linje med de klimatpolitiska målen. Regeringen ska därför tillsätta en utredning för att se över all relevant svensk lagstiftning som har betydelse för klimatmålen. Utredningen ska vid behov föreslå ändringar i syfte att skapa bättre förutsättningar för att Sveriges klimatmål ska kunna nås.

Regeringen anför i propositionen att miljöbalken och bestämmelser med stöd av balken är centrala för möjligheten att nå klimatmålen och har betydande potential att styra utsläppen av växthusgaser. Enligt regeringen bör därför en översyn av miljöbalken prioriteras i den översyn av relevant lagstiftning som ska göras. Detta gäller särskilt de delar som rör prövning av verksamheter som ger upphov till utsläpp av växthusgaser i Sverige. Regeringen lyfter även fram andra aspekter, t.ex. prövning av verksamheter med lokal miljöpåverkan som bidrar till att nå klimatmålen men som i dag har svårt att tillgodoräkna sig klimatnyttan i prövningen. Utgångspunkter för översynen bör enligt regeringen vara förutsägbara och effektiva prövningsprocesser som minimerar tiden för prövning, samt kostnaden och den administrativa bördan för företag. Enligt regeringen bör en utredning tillsättas i syfte att åstadkomma en mer effektiv och ändamålsenlig miljöprövning som möjliggör en snabbare omställning till fossilfrihet. Utredningen ska bl.a. se över möjligheterna att underlätta för industrin att bidra till omställningen.

När det gäller frågan om att formulera om samhällsmålen anför regeringen i huvudsak följande i propositionen. Det allmänna ska enligt 1 kap. 2 § tredje

stycket regeringsformen främja en hållbar utveckling som leder till en god miljö för nuvarande och kommande generationer. Enligt FN:s ramkonvention om klimatförändringar har Sverige en skyldighet att agera för att se till att klimatsystemet inte förändras på ett skadligt sätt och att skydda samhällsmedborgarna mot potentiella effekter till följd av skadliga förändringar av klimatsystemet. Riksdagen och regeringen har ett gemensamt ansvar för att klimatpolitiken utformas i enlighet med detta. Detta ansvar bör enligt regeringen komma till tydligt uttryck i de mål som reglerar regeringens och riksdagens arbete.

I propositionen framgår vidare att Miljömålsberedningen anförde att klimatpolitiken är komplex och inte enbart en uppgift för miljöpolitiken och att det ambitiösa miljömål som satts till 2045 innebär att alla politikområden behöver ta ett större och integrerat ansvar för klimatpolitiken. Enligt Miljömålsberedningen behöver det klimatpolitiska arbetet vara samordnat och integrerat med regeringens övriga arbete inom samtliga politikområden för att säkerställa att regeringens arbete bidrar till att uppnå klimatmålen och undvika konflikt mellan skilda intressen. Miljömålsberedningen föreslog därför att regeringen i samband med nästa översyn av respektive samhällsmål ser över och vid behov omformulerar målen så att de är förenliga med klimatmålen. Regeringen anför i propositionen att den instämmer i Miljömålsberedningens bedömning och anser att en översyn av respektive samhällsmål är ett naturligt steg i integreringen av klimatmålen i målen för respektive politikområde. En bättre samordning mellan klimatmålen och andra samhällsmål kan enligt regeringen minska risken för konflikter och möjliggöra synergier. Klimat- och miljöfrågorna behöver fortsätta att integreras i arbetet i alla politikområden och sektorer och på alla nivåer i samhället. Regeringen framhåller att även Riksrevisionen i sin granskning av den svenska klimatpolitiken (RiR 2013:19) rekommenderade regeringen att samordna klimatmålen med andra övergripande samhällsmål.

När det gäller frågan om konsekvensanalyser anför regeringen i huvudsak följande i propositionen. En utgångspunkt för att integrera klimat i alla relevanta politikområden är att konsekvenser i fråga om utsläpp av växthusgaser är analyserade och ingår i beslutsunderlag. Regeringen arbetar redan aktivt för att successivt säkerställa att miljö- och klimatfrågorna, tillsammans med andra relevanta aspekter, blir belysta i beslutsunderlagen för regeringens politik, men arbetet behöver fortsätta att utvecklas.

Regeringen anför vidare att Miljömålsberedningen har föreslagit att det ska införas bestämmelser om konsekvensanalys när det gäller effekter på klimatet i kommittéförordningen och förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning. Regeringen instämmer i huvudsak med Miljömålsberedningens förslag och avser därför att tydliggöra regelverket så att konsekvensanalyser görs av effekter för klimatet inom de politikområden där det är relevant. En översyn av förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning och av kommittéförordningen kommer enligt regeringen att påbörjas.

Regeringen anför vidare i propositionen att det krävs ett brett engagemang och förankring i hela samhället för att Sverige ska lyckas med målsättningen att bli världens första fossilfria välfärdsland. En inkluderande klimatpolitik tar enligt regeringen hänsyn till de olika förutsättningar som finns i städer och på landsbygden liksom i olika inkomstgrupper. Landsbygden har en nyckelroll i omställningen till en mer cirkulär, biobaserad och fossilfri ekonomi. De värden som skapas i omställningen måste också komma landsbygden till del. För att hela landet ska kunna utvecklas och ställa om till fossilfrihet behöver särskilda hänsyn tas. Genomförandet i gles- och landsbygden ska anpassas till de särskilda förutsättningar som råder där. Regeringen anför i propositionen att den delar Klimatpolitiska rådets syn att en effektiv klimatpolitik behöver bygga på legitimitet, tillit, rättvisa och acceptans.

Motionerna

Regeringens förslagspunkt

I kommittémotion 2019/20:3482 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 1 föreslås att riksdagen ska ställa sig bakom det som regeringen föreslår om inriktningen för det klimatpolitiska arbetet, med de ändringar som anförts i motionen om att samordna klimatmålen med andra övergripande samhällsmål samt att regelverket tydliggörs så att konsekvensanalyser görs av arbetets effekter på klimatet såväl nationellt som globalt inom de politikområden där det är relevant. Motionärerna anför att regeringens formulering i propositionen riskerar att uppfattas som att alla samhällsmål ska prövas mot klimatmålen och därefter vid behov omformuleras. Enligt motionärerna bör klimatmålen inte vara överordnade andra samhällsmål. Motionärerna föreslår därför att formuleringen i stället bör lyda att i samband med nästa översyn av respektive samhällsmål ska klimatmålen samordnas med andra övergripande samhällsmål. Motionärerna anför om konsekvensanalyser att dessa även måste innehålla eventuella effekter för de globala utsläppen för att inte strida mot det övergripande målet om att minska utsläppen globalt för att nå Parisavtalets mål.

Översyn av samhällsmålen

I kommittémotion 2019/20:3479 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 4 föreslås ett tillkännagivande till regeringen om att klimatpolitiken måste beaktas i utformningen av alla samhällsmål men inte vara överordnad alla andra samhällsmål. Det är enligt motionärerna viktigt att klimatpolitiken beaktas i utformningen av annan politik men det får inte betyda att klimatpolitiken i alla sammanhang ska överordnas all annan politik.

Enligt kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3 bör regeringen ges i uppdrag att senast 2020 föreslå nya formulerade samhällsmål som är förenliga med klimatmålen i de fall det finns behov av

det. Motionärerna anför att klimatet inte kan vänta och att regeringen inte ska avvakta en översyn av respektive samhällsmål.

I kommittémotion 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 1 föreslås ett tillkännagivande till regeringen om att en översyn av samhällsmålen måste värderas jämförbart i relation till klimatmålen. Motionärerna anför att en översyn bör göras men att samhällsmålen måste värderas jämförbart utifrån sina meriter vid eventuella målkonflikter. Bara så kan samhället utvecklas i ett förvaltningskap som är ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart.

Konsekvensanalyser

I kommittémotion 2019/20:3479 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) anför att handlingsplanen till största delen består av mindre konkreta förslag och att det är svårt att bedöma kostnadseffektiviteten och i vilken utsträckning förslagen bidrar till att klimatmålen nås. Regeringen bör därför enligt motionärerna återkomma till riksdagen med en analys av hur förslagen bidrar till att minska utsläppen (yrkande 1). Enligt motionärerna bör vidare all klimatpolitik utvärderas utifrån hur den bidrar till att minska utsläppen på global nivå. Motionärerna anför att klimatfrågan är en global utmaning, vilket gör klimatpolitiken komplex. Huvudfokus i den svenska klimatpolitiken bör därför ligga på att bidra till minskade utsläpp på global nivå (yrkande 2). Motionärerna anför vidare att kostnadseffektivitet i klimatarbetet är centralt för att svensk klimatpolitik ska kunna bedrivas utan negativ påverkan på jobb och tillväxt (yrkande 5).

I kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1 anför att regeringen skyndsamt bör återkomma med en beräkning av hur stora utsläppsminskningarna beräknas bli som en följd av handlingsplanen. I yrkande 7 i samma motion anför att regeringen bör återkomma med en handlingsplan som är kompletterad med kvantifierbara åtgärder som minskar utsläppen med minst 6 procent per år och sammanlagt minst 20 procent under mandatperioden.

Enligt kommittémotion 2019/20:3482 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 2 bör regeringen skyndsamt återkomma med en redovisning av utfallet av vidtagna åtgärder för att minska utsläppen samt i vilken grad beslutade och planerade åtgärder kan förväntas bidra till att nå de nationella och globala klimatmålen. I yrkande 3 i samma motion föreslås att Klimatpolitiska rådet ska ges i uppdrag att utvärdera hur effektiva regeringens enskilda klimatreformer är i syfte att åskådliggöra vilka reformer som är mest effektiva och gör störst skillnad för klimatet samt vid behov föreslå nya effektivare åtgärder. Motsvarande yrkande framförs i kommittémotion 2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 2.

Översyn av all relevant lagstiftning

Jens Holm m.fl. (V) välkomnar i kommittémotion 2019/20:3480 yrkande 2 regeringens bedömning att all relevant lagstiftning bör ses över för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag. Styrningen bör dock enligt motionärerna även omfatta statliga myndigheter och bolag. Regeringen bör därför ges i uppdrag att se till att förordningar, direktiv och ägarinstruktioner till myndigheter och statliga bolag är i enlighet med det klimatpolitiska ramverket.

Motionärerna anför vidare i yrkande 23 i samma motion att regeringen senast 2021 bör återkomma med ändringar i miljöbalken i syfte att stärka miljöbalken som verktyg för att nå klimatmål och övriga nationella miljö kvalitetsmål. Motionärerna välkomnar regeringens avsikt att tillsätta en utredning om miljöbalken men saknar tydlighet i när detta ska genomföras.

I kommittémotion 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 6 anføres att regeringen bör inrätta ett snabbspår för strategiska klimatrelaterade projekt.

Motion 2019/20:2275 av Patrik Engström m.fl. (S) berör frågan om att verka för att myndigheterna prioriterar en effektiv omställning till det fossilfria samhället. Enligt motionärerna behövs ett tydligare samverkansuppdrag till statens myndigheter för effektiva tillståndprocesser som kan öka takten i omställningen.

I motion 2019/20:2445 av Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP) yrkande 1 anføres att myndigheternas klimatarbete bör skärpas. Motionärerna anför att Parisavtalet och klimatlagen måste genomsyra alla nivåer av samhället. För att arbetet ska bli så strategiskt och systematiskt som det behöver vara krävs att alla myndigheter får i uppdrag att kontinuerligt sträva efter dessa mål. En ny bestämmelse bör införas i myndighetsförordningen om att myndigheter fortlöpande ska arbeta för att nå Parisavtalet och målen i den svenska klimatlagen.

Övriga motioner om klimatpolitikens inriktning

I kommittémotion 2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 5 anføres att klimatpolitiken ska visa hur vi uppfyller Parisavtalet och utgå från en rad åtgärder på alla nivåer – såväl globalt, nationellt som lokalt och för både företag och organisationer.

Enligt kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8 bör regeringen återkomma med förslag under mandatperioden som kompletterar klimathandlingsplanen genom samlade åtgärder för ökad jämlikhet och jämställdhet. Motionärerna anför att handlingsplanen inte har någon ambition att hantera krisen ur ett rättviseperspektiv och att förutsättningarna för att alla deltar i omställningen ökar i ett jämlikt samhälle.

Enligt motion 2019/20:1096 av Joakim Järrebring (S) är fler och mer kraftfulla åtgärder nödvändigt för en snabbare omställning och för att begränsa utsläppen av växthusgaser.

I motion 2019/20:3045 av Anna Wallentheim m.fl. (S) anförts att den svenska klimatpolitiken måste utgå från ett klass- och landsbygdsperspektiv för att klimatomställningen ska lyckas. En kraftfull klimatpolitik kräver enligt motionärerna en lika kraftfull politik för ekonomisk omfördelning.

Tidigare behandling och kompletterande uppgifter

Översyn av all relevant lagstiftning

Regeringen gav i december 2019 en särskild utredare i uppdrag att se över all relevant svensk lagstiftning så att det klimatpolitiska ramverket får genomslag (dir. 2019:101). Syftet är att skapa bättre förutsättningar för att Sveriges klimatmål ska kunna nås. Utredaren ska bl.a.

- se över hur miljöbalken kan anpassas för att utgöra ett effektivt verktyg för att nå klimatmålen
- identifiera annan relevant lagstiftning som kan ha betydelse för att nå klimatmålen
- redovisa på vilket sätt lagstiftningen är relevant för möjligheterna att nå klimatmålen
- prioritera lagstiftningarna utifrån förutsättningar att bidra till att dessa mål kostnadseffektivt nås
- se över denna lagstiftning så att det klimatpolitiska ramverket får genomslag
- lämna nödvändiga författningsförslag
- redovisa eventuella ytterligare utredningsbehov
- i konsekvensanalysen bl.a. beskriva hur förslagen påverkar svenska företags konkurrenskraft, risken för koldioxidläckage och de globala koldioxidutsläppen.

Uppdraget att se över hur miljöbalken kan utgöra ett effektivt verktyg för att nå klimatmålen och analysen av annan relevant lagstiftning ska redovisas i ett delbetänkande senast den 1 december 2020. Uppdraget ska slutredovisas senast den 15 maj 2022.

Vidare kan noteras att regeringen i februari 2020 gav Naturvårdsverket i uppdrag att se över och ge förslag på förändringar i miljöledningsförordningen för att ytterligare stärka de statliga myndigheternas miljöarbete. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2020 (M2020/00238/Nm).

Tillkännagivanden om tillståndprocesser

Riksdagen har riktat flera tillkännagivanden till regeringen om effektivare tillståndprocesser och kortare handläggningstider. Våren 2017 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om förenklade och förkortade tillståndprocesser (bet. 2016/17:MJU22, rskr. 2016/17:289). Våren 2018 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att ytterligare reformera tillståndprocesserna för miljöpåverkande verksamheter (bet.

2017/18:MJU19, rskr. 2017/18:217). Även våren 2019 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen i fråga om tillståndsprocesser, denna gång om ett s.k. grönt spår för att ta ytterligare steg för att förbättra tillståndsprocesserna (bet. 2018/19:MJU18, rskr. 2018/19:275).

Med anledning av bl.a. de nämnda tillkännagivandena har en utredare på regeringens uppdrag undersökt om det nuvarande systemet för miljöprövning av miljöfarlig verksamhet är utformat på ett sätt som främjar investeringar som driver teknik- och metodutvecklingen mot minskad negativ miljöpåverkan. I uppdraget ingick även att föreslå åtgärder för att prövningen av verksamheter enligt miljöbalken ska främja investeringar som bidrar till en grön omställning. Utredningen skulle även föreslå hur miljöprövningsprocessen kan bli mer effektiv och ändamålsenlig. Uppdraget redovisades i promemorian Anpassad miljöprövning för en grön omställning (Ds 2018:38). Av regeringens skrivelse 2019/20:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2019 framgår att Regeringskansliet arbetar med att ta hand om slutsatserna och förslagen som lämnades i utredningen.

Frågan om effektivare tillståndsprocesser och kortare handläggningstider behandlades senast av miljö- och jordbruksutskottet i betänkande 2019/20:MJU12 Övergripande miljöfrågor. Utskottet avstyrkte motionsförslagen med hänvisning bl.a. till att regeringen arbetar med att effektivisera tillståndsprocessen och att tillståndsprövningen enligt miljöbalken är en särskilt prioriterad fråga.

Klimatpolitiska rådets rapport för 2020

Klimatpolitiska rådets rapport för 2020 innehöll en bedömning av den klimatpolitiska handlingsplanen. Klimatpolitiska rådet välkomnade i rapporten att regeringen presenterat en bred handlingsplan med insatser i många olika sektorer, från lokal till internationell nivå. Enligt Klimatpolitiska rådet finns det dock brister i handlingsplanen. Den allvarligaste bristen är enligt rådet att regeringen inte redovisar i vilken grad beslutade och planerade insatser, i sina delar eller som helhet, bidrar till att klimatmålen kan nås. Därmed menar rådet att handlingsplanen inte uppfyller klimatlagens ambition i detta avseende. Rådet anför vidare att insatserna genomgående är diffust beskrivna och saknar tidsplan för genomförande.

Klimatpolitiska rådet lämnar i rapporten ett antal rekommendationer till regeringen med anledning av handlingsplanen. Rådet rekommenderar bl.a. regeringen att konkretisera den klimatpolitiska handlingsplanen så att den blir en plan för handling med ansvarsfördelning, tidsättning och effektbedömning av varje insats och av helheten och att följa upp planen årligen i regeringens klimatredevisning.

Klimatpolitiska rådet lämnade vidare följande rekommendationer till regeringen om ledarskap och styrning i den klimatpolitiska handlingsplanen.

1. Stärk och bredda ansvaret för det klimatpolitiska arbetet i regeringen, förslagsvis genom en styrgrupp med ansvar för att implementera det klimatpolitiska ramverket med statsministern som ordförande.
2. Ge relevanta myndigheter ett stående uppdrag att leverera förslag som bidrar till att klimatmålen nås inom utsatt tid, inklusive konsekvensutredda förslag till den klimatpolitiska handlingsplanen.
3. Stärk myndigheternas kompetens och kapacitet för att bedöma och följa upp effekterna av politiska insatser för att uppnå klimatmålen i syfte att lägga en solid grund för kontinuerligt lärande och vidareutveckling av politiken.
4. Se till att det klimatpolitiska ramverket och den klimatpolitiska handlingsplanen får lika starkt och tydligt genomslag i regeringens arbete som budgetpolitiken och det finanspolitiska ramverket.
5. Omsätt de branschvisa färdplaner som tagits fram inom initiativet Fossilfritt Sverige i handlingsplaner för stegvis genomförande, uppföljning och uppdatering, gemensamt mellan regeringen och respektive bransch.

Utöver rekommendationerna anförde rådet att några mer specifika utmaningar framträtt i analysen som avspeglas i samtliga sektorer och framstår som viktiga att hantera. Det gällde bl.a. att långa och oförutsägbara tillståndprocesser kan bromsa investeringar som är viktiga för klimatomställningen. Rådet anförde att handlingsplanen lyfter fram bl.a. denna sektorsövergripande utmaning men att planen innehåller få konkreta planerade insatser och i stället generellt aviserar utredningar eller nya strategier. Rådet anförde vidare att det konkreta innehålllet avgör vilka effekter dessa initiativ får och att hastigheten behöver vara hög och regeringens ledarskap tydligt.

Enligt uppgift från Regeringskansliet kommer Klimatpolitiska rådets rapport att omhändertas i den årliga klimatredovisningen i budgetpropositionen för 2021.

Utskottets ställningstagande

Regeringens förslagspunkt

I likhet med regeringen bedömer miljö- och jordbruksutskottet att aktörer inom alla samhällsområden och alla nivåer behöver bidra för att nå de klimatmål som riksdagen har beslutat om. Utskottet delar även regeringens bedömning att klimatet behöver integreras i alla relevanta politikområden – inte bara i politik som endast syftar till att minska utsläppen – för att arbetet ska kunna utgå från det långsiktiga tidsatta utsläppsmålet i klimatlagen. Utskottet välkomnar därför den inriktning för klimatpolitiken som regeringen lämnar i handlingsplanen. Utskottet delar regeringens bedömningar av de förändringar som behöver göras och de åtgärder som behöver vidtas för att nå klimatmålen. Utskottet ser positivt på regeringens ansats att göra ökade ansträngningar för att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden och instämmer i

regeringens bedömning av vad detta arbete bör innefatta. Utskottet konstaterar i likhet med Miljömålsberedningen att klimatpolitiken är komplex och inte enbart en uppgift för miljöpolitiken. Utskottet delar regeringens och Miljömålsberedningens ställningstagande att regeringen i samband med nästa översyn av respektive samhällsmål vid behov ska omformulera målen så att de är förenliga med klimatmålen.

När det gäller frågan om konsekvensanalyser anför regeringen i propositionen att en utgångspunkt för att integrera klimatet i alla relevanta politikområden är att konsekvenser i fråga om utsläpp av växthusgaser är analyserade och ingår i beslutsunderlag. Utskottet välkomnar därför regeringens åtagande att göra regelverket tydligare så att det görs konsekvensanalyser av effekter för klimatet inom de politikområden där det är relevant. Utskottet noterar vidare att regeringen i propositionen anför att den aktivt arbetar för att successivt säkerställa att miljö- och klimatfrågorna, tillsammans med andra relevanta aspekter, blir belysta i beslutsunderlagen. Utskottet noterar även att Klimatpolitiska rådet lyfter fram frågan om konsekvensanalyser i sin rapport och att denna kommer att hanteras i samband med nästa klimatredovisning. Utskottet anser att detta arbete inte bör föregripas.

Mot denna bakgrund anser utskottet att riksdagen bör godkänna det som regeringen föreslår i propositionen om inriktningen för det klimatpolitiska arbetet. Miljö- och jordbruksutskottet avstyrker därmed motion 2019/20:3482 (M) yrkande 1.

Översyn av samhällsmålen

Som miljö- och jordbruksutskottet uttalat ovan delar utskottet regeringens bedömning om vad arbetet med att integrera klimatpolitiken i alla politikområden bör innefatta. Som utskottet anfört ovan delar utskottet även Miljömålsberedningens och regeringens uppfattning när det gäller frågan om översyn av samhällsmålen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2019/20:3479 (SD) yrkande 4, 2019/20:3480 (V) yrkande 3 och 2019/20:3481 (KD) yrkande 1.

Konsekvensanalyser

När det gäller frågan om konsekvensanalyser vill utskottet inledningsvis hänvisa till vad utskottet anfört ovan i frågan. Utskottet välkomnar den översyn av förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning och av kommittéförordningen som enligt regeringen kommer att påbörjas. Utskottet finner mot denna bakgrund inte skäl att vidta någon åtgärd när det gäller motionsyrkandet om redovisning av utfallet av vidtagna åtgärder. Utskottet avstyrker därför motion 2019/20:3482 (M) yrkande 2. Mot bakgrund av vad som framkommit ovan om regeringens arbete i fråga om konsekvensanalyser bedömer utskottet att det inte finns skäl att ge något utvärderingsuppdrag till Klimatpolitiska rådet och avstyrker därför motionerna 2019/20:2659 (M) yrkande 2 och 2019/20:3482 (M) yrkande 3.

När det gäller övriga motionsförslag om konsekvensanalyser konstaterar utskottet att regeringen redan påbörjat arbetet inom detta område. Regeringen har föreslagit att regelverket ska tydliggöras och aviserat vissa utredningar. Utskottet noterar vidare att Klimatpolitiska rådet i sin rapport lyfter fram frågan om bl.a. politikens konsekvenser och att denna rapport kommer att hanteras i samband med klimatredovisningen i nästa budget. Utskottet vill inte föregripa detta arbete och finner därför inte skäl att i nuläget vidta någon åtgärd med anledning av övriga motioner på detta område. Utskottet avstyrker således motionerna 2019/20:3479 (SD) yrkandena 1, 2 och 5 samt 2019/20:3480 (V) yrkandena 1 och 7.

Översyn av all relevant lagstiftning

Som miljö- och jordbruksutskottet tidigare nämnt delar utskottet regeringens bedömning att arbetet med att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden bör innefatta bl.a. att all relevant lagstiftning ses över för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag. Utskottet välkomnar därför den utredning som regeringen nu har tillsatt. Utskottet delar även regeringens bedömning att miljöbalken är central för omställningen och välkomnar att regeringen avser att prioritera en översyn av miljöbalken. Utskottet ser vidare positivt på att regeringen i propositionen anför att utgångspunkten för översynen bör vara förutsägbara och effektiva prövningsprocesser och noterar att utskottet tidigare riktat flera tillkännagivanden till regeringen i fråga om tillståndprocesser.

När det gäller frågan om översynen även bör omfatta statliga myndigheter och bolag framhåller näringsutskottet i sitt yttrande över klimathandlingsplanen att styrningen av de statliga bolagen följer statens ägarpolicy och de riktlinjer som finns för bolag med statligt ägande. Näringsutskottet noterar vidare att regeringen har redovisat att den inom ramen för statens ägarpolicy kommer att fortsätta att utveckla sin bolagsstyrning och vid behov revidera statens ägarpolicy. Näringsutskottet anför i sitt yttrande att utskottet förutsätter att sådana revideringar även kan innefatta anpassningar i förhållande till det klimatpolitiska ramverket. Något riksdagsuttalande med den innebörden anser näringsutskottet dock inte vara motiverat, och utskottet avstyrker motion 2019/20:3480 (V) yrkande 2. Miljö- och jordbruksutskottet delar denna bedömning och finner med hänsyn till regeringens breda ansats i propositionen och den genomgång av all lagstiftning som ska göras att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionen.

Med hänsyn till den pågående översynen av all relevant lagstiftning finner utskottet inte heller skäl att vidta någon åtgärd med anledning av de förslag som framförs i motionerna 2019/20:2275 (S), 2019/20:2445 (MP) yrkande 1, 2019/20:3480 (V) yrkande 23 samt 2019/20:3481 (KD) yrkande 6.

Övriga motioner om klimatpolitikens inriktning

Utskottet delar regeringens uppfattning att det krävs ett brett engagemang och förankring i hela samhället för att Sverige ska lyckas bli världens första fossilfria välfärdsland. Utskottet noterar att regeringen i propositionen anför att en inkluderande klimatpolitik tar hänsyn till de olika förutsättningar som finns i städer och på landsbygden liksom i olika inkomstgrupper. Mot denna bakgrund finner utskottet inte skäl att vidta några åtgärder med anledning av motionerna 2019/20:3045 (S) och 2019/20:3480 (V) yrkande 8 som båda berör frågor om jämlikhet och inkludering.

Med hänsyn till den ambitiösa inriktning på klimatpolitiken som regeringen lämnar i handlingsplanen, där ökade ansträngningar ska göras för att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden för att nå det långsiktiga tidsatta utsläppsmålet, anser utskottet att det inte heller finns skäl att vidta några åtgärder med anledning av motionerna 2019/20:1096 (S) och 2019/20:3264 (C) yrkande 5.

Tvärsektoriella åtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om prissättning av växthusgasutsläpp, finansmarknaden, EU:s system för handel med utsläppsrätter, konsumtionsbaserade utsläpp och klimatarbetet i den offentliga sektorn.

Jämför reservation 12 (V), 13 (V), 14 (M), 15 (V), 16 (KD), 17 (V), 18 (V) och 19 (KD).

Propositionen

Prissättning av växthusgasutsläpp

Regeringen anför i propositionen att en verkningsfull prissättning av koldioxidutsläpp är en nödvändig förutsättning för att nå klimatmålen. Koldioxidskatten bidrar enligt regeringen till en kostnadseffektiv minskning av utsläppen och bör även i fortsättningen utgöra en bas för styrningen av koldioxidutsläppen i den icke handlande sektorn. Nivån på koldioxidskatten bör anpassas i den omfattning och takt som, tillsammans med övriga förändringar av styrmedlen samt med hänsyn till näringslivets konkurrenskraft, ger en kostnadseffektiv minskning av utsläppen av växthusgaser i den icke handlande sektorn så att etappmålet till 2030 nås. Regeringen anför vidare att nedsättningen av energiskatt och koldioxidskatt för diesel som används i arbetsfordon vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet avskaffades 2019.

Regeringen framhåller i propositionen att det behövs en politik som bygger på långsiktiga spelregler som kan bidra till att minska utsläppen samtidigt som

en god ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft bibehålls. Ekonomiska styrmedel bör användas för att nå klimatmålen. En omfattande skattereform bör genomföras som bidrar till att klimat- och miljömål nås. Miljöskatternas andel av skatteinkomsterna bör öka och en kraftfull grön skatteväxling genomföras med höjda miljöskatter som växlas mot sänkt skatt på jobb och företagande. Ett nytt avdrag för grön teknik bör införas.

Enligt propositionen påverkar EU:s regelverk Sveriges möjligheter att utforma ekonomiska styrmedel för att främja biodrivmedel. Regeringen anser att Sverige bör fortsätta att verka för att energiskattedirektivet och andra relevanta delar av EU:s regelverk ska möjliggöra en kostnadseffektiv styrning mot minskade utsläpp av växthusgaser.

När det gäller frågan om hänsyn till sociala och ekonomiska konsekvenser, kompensatoriska åtgärder för landsbygden, frågor om jämlikhet m.m., se föregående avsnitt.

Finansmarknaden

Enligt regeringens bedömning i propositionen kan finansmarknaden bidra till att omställningen till ett hållbart samhälle med nettonollutsläpp genomförs på ett effektivt sätt. Det finns enligt regeringen ett behov av att underlätta kanaliseringen av kapital till miljöprojekt och till finansiering av åtgärder för klimatet. Ett sätt är att främja framväxten av en marknad för gröna obligationer, vilket är ett instrument som kan användas för finansiering av miljö- och klimatrelaterade investeringar. Genom gröna obligationer får investerare information om investeringar som är miljövänliga och erbjuds en möjlighet att investera i just dessa. Regeringen anför att flera statligt ägda bolag redan har emitterat gröna obligationer för att finansiera hållbara investeringar som är kopplade till deras verksamhet. Vidare har Riksgälden fått i uppdrag att senast under 2020 genomföra en emission av statliga gröna obligationer. Emissionen syftar till att främja marknaden för gröna obligationer och gröna investeringar generellt.

Av propositionen framgår att pensionsmyndigheten sedan 2018 har möjlighet att ställa särskilda krav på fonder och att endast fonder med hållbarhetsarbete är tillåtna på fondtorget. För att underlätta för Första–Fjärde AP-fonderna att uppnå det övergripande målet för placeringsverksamheten har regeringen ändrat placeringsreglerna för fonderna. Regeringen införde också ett nytt mål för placeringsverksamheten som innebär att fondmedlen ska förvaltas på ett föredömligt sätt genom ansvarsfulla investeringar och ansvarsfullt ägande. Vid förvaltningen ska en särskild vikt fästas vid hur en hållbar utveckling kan främjas utan att det görs avkall på det övergripande målet för placeringsverksamheten. Första–Fjärde AP-fonderna bör enligt regeringens bedömning i propositionen ta fram strategier för hur målen för placeringsverksamheten ska uppnås. De nya placeringsreglerna för Första–Fjärde AP-fonderna bör enligt regeringen utvärderas fram t.o.m. 2020 med avseende på om placeringar i fossil energi minskar.

EU:s system för handel med utsläppsrätter

Regeringen bedömer i propositionen att EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) bör skärpas ytterligare för att bidra till att uppfylla ett nettonollmål senast 2050 för EU, Parisavtalets målsättningar och Sveriges klimatmål. Sverige bör vara drivande i detta. Utsläppstaket i systemet behöver enligt regeringen minska snabbare och den fria tilldelningen i EU ETS fasas ut på sikt. Överskottet av utsläppsrätter bör även i fortsättningen tas bort från marknaden och annulleras. Regeringen anför vidare att de stödmekanismer som inrättas måste utvecklas så att de fungerar som öppna, transparenta och kraftfulla instrument för omställning inom industrin, energisektorn och flyget inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Regeringen anför vidare att Sverige under förhandlingen av den senaste reformen av EU ETS för perioden 2021–2023 var drivande i att skärpa prissignalen i systemet. I början av 2019 trädde den s.k. marknadsstabiliseringsreserven (MSR) i kraft. Om överskottet av utsläppsrätter inom systemet överstiger en viss mängd flyttas delar av detta överskott bort från marknaden och över till MSR. Från och med 2023 kommer utsläppsrätter i reserven som överstiger föregående års auktionering att annulleras. Denna reform bygger enligt regeringen på ett förslag från Sverige. Av propositionen framgår vidare att den linjära reduktionsfaktorn kommer att skärpas och att reglerna för fri tilldelning av utsläppsrätter skärps även inför den fjärde handelsperioden. Reformen av systemet har enligt regeringen bidragit till att stärka systemets klimatstyrande effekt.

Enligt regeringen behöver dock EU ETS skärpas ytterligare, och Sverige bör vara drivande i detta. Regeringen anför i propositionen att den linjära reduktionsfaktorn bör höjas, den fria tilldelningen fasas ut på sikt och reglerna för marknadsstabilitetsreserven ses över. Vidare bör Sverige inom EU verka för att avskaffa möjligheten för medlemsstaterna att kompensera sin industri för indirekta kostnader i form av höjda elpriser till följd av utsläppshandeln. Annulleringen av utsläppsrätter från marknadsstabilitetsreserven behöver fortsätta för att säkerställa att överskottet av utsläppsrätter på marknaden inte blir så stort att det hämmar handelssystemets styrverkan.

Regeringen anför vidare att effekterna av att inkludera sjöfarten i EU ETS bör analyseras och att Sverige bör fortsätta att verka för en stark styrning av flygets utsläpp på EU-nivå genom t.ex. EU ETS.

Konsumtionsbaserade utsläpp

I propositionen anges att Miljömålsberedningens bedömning är att utsläpp från svensk konsumtion inom och utanför Sveriges gränser måste minska om vi ska nå generationsmålet¹ och miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan.

¹ Generationsmålet är det övergripande målet för miljöpolitiken och beskriver att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Regeringen avser därför att ge Miljömålsberedningen i uppdrag att bereda frågan om mål för konsumtionsbaserade utsläpp.

Det är enligt regeringen viktigt att arbeta vidare med effektiva åtgärder för att ytterligare underlätta för hållbara konsumtionsmönster. För att minska de utsläpp som privatkonsumtionen ger upphov till krävs ekonomiska incitament som gynnar klimatsmarta konsumtionsval på bekostnad av fossila alternativ. Det är angeläget att öka kunskapen om konsumtionens klimatpåverkan och därmed motivationen för ett ändrat konsumtionsmönster. Regeringen har därför gett Konsumentverket uppdrag som rör miljösmart konsumtion och infört ändrade skatteregler för att främja reparationer, ökad återanvändning och förlänga produkters livslängd.

Regeringen anför vidare att riksdagen har beslutat om en strategi för hållbar konsumtion (prop. 2016/17:1, bet. 2016/17:CU1, rskr. 2016/17:68) som ska bidra till en miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbar konsumtion. Fokusområden i strategin är bl.a. Stimulera hållbara sätt att konsumera, Effektivisera resursanvändningen och Livsmedel, transporter och boende.

Klimatarbetet i den offentliga sektorn

Regeringen anför i propositionen att möjligheterna att stärka kommuners och regioners mandat och verktyg för att minska sin klimatpåverkan bör ses över. Bland annat bör hinder i de regelverk som i dag begränsar dessa aktörers klimatarbete undanröjas. Relevanta styrdokument för länsstyrelsernas arbete bör även ses över så att det klimatpolitiska ramverket får genomslag. Länsstyrelsernas stödjande roll i att genomföra regeringens klimatpolitik på regional nivå bör enligt regeringen förtydligas, bl.a. för att länsstyrelserna på ett tydligare sätt ska kunna stödja och underlätta för kommunerna när det gäller minskad klimatpåverkan i fysisk planering.

Riksdagen har tillkännagegett att regeringen bör ta nödvändiga initiativ för att fler län ska omfattas av regional fysisk planering (bet. 2018/19:CU2 punkt 2, rskr. 2018/19:31). Regeringen anför i propositionen att Regeringskansliet, med anledning av tillkännagivandet, har bjudit in företrädare för de län i landet som inte omfattas av bestämmelserna till dialogmöten. Mötena har bl.a. syftat till att identifiera behov och förutsättningar i de berörda länen. Tillkännagivandet är inte slutbehandlat.

Regeringen anför vidare i propositionen att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå bör förbättras. En regional fysisk planering i ytterligare län kan enligt regeringen möjliggöra ett mer kraftfullt klimatarbete på regional nivå. En mer samordnad bebyggelse-, transportinfrastruktur- och trafikplanering kan bidra till en minskad klimatpåverkan, och regeringen avser att analysera frågan vidare. Miljö- och klimatperspektiven inom den regionala tillväxtpolitiken bör enligt regeringen stärkas. Det är fortsatt viktigt med ett nationellt utvecklings- och kunskapsstöd om bl.a. minskad klimatpåverkan i det regionala tillväxtarbetet. Den regionala

tillväxtpolitiken bör bidra till att nå de nationella klimatmålen och övriga relevanta nationella miljömål.

Regeringen bedömer även i propositionen att en mer samordnad bebyggelse-, transportinfrastruktur- och trafikplanering behövs i tätorter för att minska transportbehovet och reducera bilberoendet samt för att nå etappmålet om ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik. En bebyggelse-, transportinfrastruktur- och trafikplanering är enligt regeringen en förutsättning för en hållbar stadsutveckling och för att klimatmålen ska nås.

I propositionen anför regeringen vidare att den har genomfört flera satsningar för att stärka klimatarbetet på lokal och regional nivå, bl.a. klimatinvesteringsstödet Klimatklivet. Stödet infördes 2015 och möjliggör konkreta klimatinvesteringar på lokal och regional nivå i hela Sverige. I budgetpropositionen för 2020 föreslog regeringen en förstärkning av anslaget för klimatinvesteringar som bl.a. finansierar Klimatklivet. Regeringen anför i propositionen att den har gjort förändringar av Klimatklivet och avser att se över hur Klimatklivet kan fortsätta att utvecklas och effektiviseras, bl.a. med hänsyn till ett kommande avdrag för grön teknik.

Offentlig upphandling är enligt regeringens bedömning i propositionen ett effektivt instrument för att främja god konkurrens och sund användning av skattemedel men kan också bidra till att nå våra klimatmål. Regeringen anför att den avser att se över hur det klimatpolitiska ramverket kan få genomslag i offentlig upphandling, med fokus på upphandlingar med stor klimatpåverkan. Regeringen anför vidare att Upphandlingsmyndigheten redan arbetar med att utveckla miljökriterier och sprida kunskap om miljömässigt hållbar upphandling. Myndigheten har därför en viktig roll i klimatarbetet, och den vill regeringen utveckla ytterligare, bl.a. genom att säkerställa att miljökriterierna hålls uppdaterade i takt med utvecklingen. Regeringen avser därför att ge myndigheten i uppdrag att lämna förslag på åtgärder för att offentlig upphandling ytterligare ska kunna bidra till att nå klimatmålen och för att kunna prioritera de upphandlingsinsatser som ger störst klimatnytta för pengarna. Regeringen anför vidare att Sverige enligt den nationella upphandlingsstrategin ska ligga i framkant och fortsätta att vara ett föredöme när det gäller miljöanpassad offentlig upphandling och att ett livscykel-perspektiv bör beaktas i upphandlingens olika faser. Enligt regeringen har möjligheterna att ta miljö- och klimathänsyn vid upphandling förtydligats i den nya upphandlingslagstiftningen.

Regeringen anför i propositionen att staten ska vara en föregångare i att minska växthusgasutsläppen från transporter. Det sätt på vilket staten nyttjar transportsystemet ska vara långsiktigt hållbart och samtidigt stimulera en hållbar utveckling av transportsektorn. Därför avser regeringen att skärpa kraven på myndigheterna att främja klimatsmarta mötesformer och transportsätt som t.ex. virtuella möten samt gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Regeringen framhåller att Regeringskansliet redan i dag klimatkompen-serar för flygresor som bokas via Regeringskansliets resebyrå, eller företas med statsflyget, och som genomförs utanför EU ETS. Regeringen ser ett behov

av att, med bibehållet inflytande i EU, se över förutsättningarna för att minska antalet flygresor. Regeringen avser därför bl.a. att driva på inom EU för att få EU-administrationen att aktivt bidra till minskade utsläpp genom val av mötessätt.

Regeringen anför vidare att Naturvårdsverket bör få i uppdrag att ta fram ett koncept för intern klimatväxling som premierar hållbara transportsätt för statliga myndigheter. Enligt regeringen bör alla personbilar som en statlig myndighet ingår leasingavtal om eller köper in vara miljöbilar.

Av propositionen framgår därutöver att riksdagen har tillkännagett att regeringen bör upprätta en särskild strategi för hur olika it-lösningar kan minska transportbehovet liksom koldioxidutsläppen och även verka för att en motsvarande strategi tas fram på EU-nivå samt ställa särskilda krav på att offentliga myndigheter utnyttjar utrustning för distansmöten (bet. 2013/14:TU7, rskr. 2013/14:168). Regeringen anför i propositionen att tillkännagivandet är tillgodosett och slutbehandlat med de åtgärder som redogörs för i propositionen när det gäller att ställa krav på myndigheter att främja virtuella möten, it-lösningar för att minska transportbehovet och effektivare möten inom EU, samt de åtgärder som rör digitalisering för transporteffektivitet och hållbar mobilitet.

Motionerna

Prissättning av växthusgasutsläpp

I kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) anføres att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på utfasning av klimatskadliga subventioner med hänsyn tagen till sociala och ekonomiska konsekvenser (yrkande 9). Motionärerna anför vidare att regeringen under den nuvarande mandatperioden bör återkomma med förslag på utfasning av de nuvarande skatteundantagen för fossila bränslen med hänsyn tagen till sociala och ekonomiska konsekvenser (yrkande 10). Därutöver bör regeringen enligt motionärerna återkomma med förslag på kompensatoriska åtgärder för att ekonomiskt återföra medel till glesbygdens omställning med anledning av höjda drivmedelsskatter (yrkande 11). Motionärerna föreslår vidare att en grön skatteväxling ska genomföras med höjda miljöskatter som växlas mot skatter för ökad jämlikhet och jämställdhet samt hållbart resursutnyttjande. Motionärerna anför att de inte delar regeringens bedömning att höjda miljö- och klimatskatter enbart ska växlas mot sänkt skatt på jobb och företagande (yrkande 13). Därutöver anför motionärerna även att regeringen aktivt ska verka för att Sverige som medlemsland inom EU tillåts förlänga skattebefrielse för biodrivmedel efter 2020. Motionärerna menar att propositionen är för diffus i dessa delar (yrkande 14).

Finansmarknaden

Enligt kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 15 bör regeringen senast 2021 se till att förutsättningarna för att inrätta en grön statlig investeringsbank är utredda. Motionärerna anför att Sverige har ett stort behov av ökade investeringar för en grön omställning. En statlig grön investeringsbank behövs för att öka investeringar i hållbara lösningar där marknaden kortsiktiga vinstinriktning inte förmår täcka de långsiktiga behoven.

I yrkande 16 i samma motion anføres att det bör ställas tydligare krav på AP-fonderna vad gäller miljö och etik.

EU:s system för handel med utsläppsrätter

I kommittémotion 2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 29 anføres att Sverige bör vara pådrivande för att sjöfarten ska inkluderas i EU ETS.

I partimotion 2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 8 anføres att EU ETS bör skärpas. Enligt motionärerna bör taket för hur många utsläppsrätter som delas ut varje år skärpas, överskottet på utsläppsrätter successivt minska och ett prisgolv införas. Vidare bör systemet utvidgas till fler sektorer, alla utsläppsrätter auktioneras ut och möjligheten för EU:s medlemsländer att kompensera utsläppande företag för indirekta kostnader tas bort. Motsvarande yrkande framförs i kommittémotion 2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 8.

I kommittémotion 2019/20:3333 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 20 föreslås att EU ETS ska utvidgas till att omfatta alla växthusgaser och vidgas till ett globalt handelssystem med ett gemensamt mål för minskade utsläpp.

I kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 12 anføres att Sverige bör verka för en reformering av EU ETS. Enligt motionärerna måste målsättningen för koldioxidminskningen skärpas genom att taket för koldioxidutsläppen från Europas industrianläggningar skrivs ned ytterligare. Ett minimipris på utsläppsrätter bör införas så att konjunkturrelaterade efterfrågeminskningar eller en underskattning av industrins möjligheter att sänka sina utsläpp inte saktar ned omställningen. Alla utsläppsrätter ska auktioneras ut och inkomsterna från detta tillfalla medlemsländernas klimatarbete.

Enligt motion 2019/20:529 av Désirée Pethrus (KD) yrkande 10 bör regeringen inom ramen för EU verka för ett skarpare EU ETS som inkluderar flyget och fler länder utanför EU.

Konsumtionsbaserade utsläpp

Jens Holm m.fl. (V) välkomnar i kommittémotion 2019/20:3480 att regeringen i handlingsplanen tar ett initiativ för att bereda mål för konsumtionsbaserade utsläpp. Enligt motionärerna saknar dock handlingsplanen tydliga nationella målsättningar och långsiktigt strategiskt arbete för att minska klimatpåverkan från hela livsmedelskedjan och i synnerhet från köttkonsumtionen.

Motionärerna anför därför att regeringen bör införa ett nationellt mål om att minska köttkonsumtionen med minst 25 procent till 2025 jämfört med dagens nivåer (yrkande 18). Enligt motionärerna bör även en handlingsplan tas fram för hur klimat- och miljöpåverkan av livsmedelskedjan, inklusive animalieproduktionen, ska minskas (yrkande 19). Vidare anføres i motionen att regeringen bör verka för att kommuner ska uppmuntra till vegetarisk kost, t.ex. genom att införa konceptet vegonorm eller vegetariska dagar (yrkande 20).

Klimatarbetet i den offentliga sektorn

I kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 21 anføres att det i dag inte är möjligt för kommunerna att ställa krav på transportplaner vid nyetableringar. Det skulle enligt motionärerna kunna vara ett effektivt styrmedel för att binda samman trafikplanering med stadsplanering för hållbara resor och godsleveranser med låg klimatpåverkan. Enligt motionärerna bör regeringen därför återkomma med förslag på lagstiftning senast 2021 som gör det möjligt för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer.

Enligt yrkande 22 i samma motion bör regeringen skyndsamt återkomma med riktat statligt stöd för att offentliga byggnader ska kunna installera produktion av förnybar energi. Motionärerna anför att det offentliga ska gå före i energiomställningen och att det i dag går att få stöd genom Klimatklivet för satsningar men att det saknas ett generellt stöd som också är lätt att söka för mindre kommuner.

I kommittémotion 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 3 anføres att det utöver det uppdrag till Upphandlingsmyndigheten som nämns i propositionen även finns skäl att pröva möjligheten att i upphandlingsregler prioritera närodlade produkter och väga de aspekter som dessa representerar för helhetsbilden i upphandling.

Enligt yrkande 4 i samma motion måste konsekvenser för produktivitet och konkurrenskraft beaktas vid kommuners och regioners klimatarbete. Enligt motionärerna måste de hinder som regeringen vill undanröja för att främja kommuners och regioners mandat att stärka sitt klimatarbete utöver sin juridiska giltighet värderas även utifrån produktivitet och konkurrensförhållanden, något som propositionen inte är tydlig med.

I motion 2019/20:2445 av Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP) anføres att utsläppen från myndigheternas transporter bör minska. Bland annat bör lärosätenas resepolicyer ses över och de kortaste flygresorna stoppas (yrkande 2). Enligt motionärerna bör även myndigheters rätt att klimatkompensera tydliggöras (yrkande 3).

Tidigare behandling och kompletterande uppgifter

Prissättning av växthusgasutsläpp

Finansutskottet uttalade följande om inriktningen på den ekonomiska politiken och grön skatteväxling i betänkande 2019/20:FiU1 Statens budget 2020 Rambeslutet.

Riksdagens mål om att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären ska uppnås. Utskottet delar regeringens syn på att ekonomiska styrmedel ska användas för att ställa om samhället i en mer miljövänlig riktning och bidra till att fler kan göra klimatsmarta val. Samtidigt ska, liksom regeringen anger, politiken inriktas på att fasa ut miljöskadliga subventioner såväl i Sverige som globalt. Genom kostnadseffektiva klimatinvesteringar i hela landet som Klimatklivet och Industriklivet skapas förutsättningar att minska klimatutsläppen. Förbättrade villkor för egenproducerad förnybar el skapar enligt utskottet också förutsättningar för fler att göra klimatsmarta val i sin vardag. Utskottet delar skatteutskottets bedömning att det är angeläget att låta pengarna från höjda miljöskatter gå tillbaka i form av sänkt skatt, och att ytterligare skattesänkningar på jobb och företagande bör genomföras som en del av en grön skatteväxling. Den ekonomiska politiken ska bidra till att de svenska miljömålen nås.

I den överenskommelse som träffades i januari 2019 mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet (januariavtalet) anføres att en kraftfull grön skatteväxling ska genomföras med höjda miljöskatter som växlas mot sänkt skatt på jobb och företagande (punkt 5).

Skatteutskottet avstyrkte i betänkande 2018/19:SkU22 Befrielse från koldioxid- och energiskatt och förändrad omräkning av skatt för diesel och bensin motionsförslag om att regeringen skulle återkomma med förslag på kompensatoriska åtgärder för att ekonomiskt återföra medel till glesbygdens omställning med anledning av höjda drivmedelsskatter. Utskottet hänvisade till att det i januariavtalet aviserades en utredning av hur det svenska jordbrukets konkurrenskraft ska stärkas och hur möjligheterna att leva och bo på landsbygden ska förbättras.

I Europeiska kommissionens meddelande om den europeiska gröna given (COM(2019) 640) anføres att subventioner av fossila bränslen bör upphöra. Kommissionen uppger vidare att den i samband med översynen av energiskattedirektivet kommer att titta närmare på de nuvarande undantagen från skatteplikt för bl.a. flyg- och fartygsbränslen.

Finansmarknaden

Finansutskottet har tidigare behandlat frågor om gröna investeringsbanker, senast i betänkande 2019/20:FiU22 Finansiell stabilitet och finansmarknadsfrågor där utskottet noterade att det pågick en utredning om grönt sparande och avstyrkte motionsförslaget.

Utredningen om grönt sparande (dir. 2018:75) lämnade över sitt betänkande till regeringen den 31 mars 2020 (SOU 2020:17 Grönt sparande). Utredningen har haft i uppgift att kartlägga i vilken utsträckning

kapitalmarknaden beaktar miljö- och klimatfrågor i dag. Utredningen skulle även analysera om projekt som bidrar till miljömålen under nuvarande marknadsförutsättningar tilldelas investeringar i en sådan omfattning som kan anses vara samhällsekonomiskt optimalt. Med utgångspunkt i den genomförda kartläggningen och analysen skulle utredningen ta ställning till om skattereglerna bör ändras för att öka incitamenten för sparande där kapitalet ska användas för att finansiera gröna projekt.

EU:s system för handel med utsläppsrätter

I Europeiska kommissionens meddelande om den europeiska gröna given anför kommissionen att den tänker föreslå att EU:s handel med utsläppsrätter utvidgas till sjöfartssektorn och att antalet utsläppsrätter i systemet för handel med utsläppsrätter som tilldelas kostnadsfritt till flygbolag minskas. Kommissionen anför vidare att den kommer att överväga att utöka EU:s handel med utsläppsrätter till vägtransporter.

Konsumtionsbaserade utsläpp

Miljö- och jordbruksutskottet har tidigare behandlat frågan om mål för minskad köttkonsumtion, handlingsplan för klimat- och miljöpåverkan i livsmedelskedjan och vegetarisk kost, senast i betänkande 2018/19:MJU4 Klimatpolitik. Utskottet föreslog att förslagen skulle lämnas utan åtgärd och framhöll bl.a. regeringens strategi för hållbar konsumtion och livsmedelsstrategin (prop. 2016/17:104).

Regeringen gav i mars 2020 Konsumentverket i uppdrag att identifiera och analysera hinder för väl fungerande marknader och för hållbar konsumtion. Uppdraget ska redovisas senast den 30 november 2021 (Fi2020/00945/KO).

Som framgått ovan lämnade Klimatpolitiska rådet i sin rapport för 2020 ett antal rekommendationer till regeringen med anledning av den klimatpolitiska handlingsplanen. Rådet rekommenderade bl.a. regeringen att utveckla politiken för att stimulera och stödja hushållens, företagens och den offentliga sektorns efterfrågan på utsläppsfria och mer resurseffektiva varor och tjänster inom alla sektorer. Som noterats ovan kommer Klimatpolitiska rådets rapport att omhändertas i den årliga klimatredovisningen i budgetpropositionen.

Klimatarbetet i den offentliga sektorn

Trafikutskottet har tidigare behandlat frågor om gröna res- och transportplaner, senast i betänkande 2019/20:TU7 Infrastrukturförslag där utskottet avstyrkte samtliga motionsförslag på området och anförde följande.

När det gäller gröna transportplaner vill utskottet påminna om att utredningen Samordning för bostadsbyggande i sitt betänkande Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling (SOU 2019:17) från mars 2019 har analyserat för- och nackdelar med en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner i detaljplanering för nyetablering av bostäder enligt PBL. Utredningen anför

bl.a. att den anser att fördelarna med en sådan lagstadgad rätt för nämnda krav överväger de nackdelar som finns. Enligt utredningens bedömning bör det göras ändringar i PBL som bl.a. främjar likvärdig tillgång för olika trafikslag och som stärker översiktsplanernas strategiska betydelse när det gäller transportsystemets koppling till regional och nationell sektorplanering. Utredningen anför att kraven på transportplaner bör ställas på kommuner och att det inte är lämpligt att införa en bestämmelse i PBL om kommuners rätt att ställa krav på byggaktörer. Ytterligare en delredovisning gjordes den 15 december 2019 och uppdraget ska slutredovisas senast den 31 december 2020.

Finansutskottet har tidigare behandlat motionsförslag om närproducerat och offentlig upphandling, senast i betänkande 2019/20:FiU34 Offentlig upphandling där utskottet konstaterade att det tidigare avstyrkt liknande motionsförslag och noterade att utskottet då uttalat följande.

Att ställa krav på att en vara ska vara producerad i ett specifikt geografiskt område strider enligt utskottet mot de grundläggande principerna inom EU-rätten. Däremot är det möjligt att ställa krav, upphandla och välja varor som uppfyller preferenser i fråga om produktprestanda, exempelvis när det gäller kvalitet, miljö, djurskydd och sociala aspekter, så länge kravet har en tydlig koppling till det som ska upphandlas, det är tydligt vad kravet innebär för en normalt informerad leverantör, svensk eller icke-svensk, och att kravet är möjligt att följa upp.

Frågor om närproducerat och offentlig upphandling har även behandlats flera gånger tidigare av miljö- och jordbruksutskottet, senast i betänkande 2019/20:MJU12 Övergripande miljöfrågor. Utskottet föreslog där att riksdagen skulle avslå motionsförslagen och uttalade bl.a. att regelverket om offentlig upphandling ger stora möjligheter att ställa krav på miljö- och klimathänsyn, att utskottet i flera sammanhang tidigare har framhållit att Sverige ska vara ett föredöme när det gäller miljöanpassad offentlig upphandling och att utskottet ser positivt på de åtgärder som vidtagits under de senaste åren.

Som tidigare noterats har regeringen gett Naturvårdsverket i uppdrag att se över och ge förslag på förändringar i miljöledningsförordningen för att ytterligare stärka de statliga myndigheternas miljöarbete.

Utskottets ställningstagande

Prissättning av växthusgasutsläpp

Miljö- och jordbruksutskottet delar regeringens uppfattning att en verkningsfull prissättning av koldioxidutsläpp är en nödvändig förutsättning för att nå klimatmålen. Utskottet anser liksom regeringen att det behövs en politik som bygger på långsiktiga spelregler som kan bidra till att minska utsläppen samtidigt som en god ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft bibehålls. Utskottet välkomnar den skattereform som regeringen aviserar i propositionen.

Skatteutskottet anför i sitt yttrande över klimathandlingsplanen att det delar de bedömningar som regeringen gör i handlingsplanen om de förändringar av

skattelagstiftningen som behöver göras för att nå de uppställda klimatmålen. Skatteutskottet anser även att utredningen om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av bensin- och dieseldrivna bilar inte bör föregripas. Skatteutskottet hänvisar vidare till att utskottet i betänkande 2018/19:SkU22 tidigare har avstyrkt motionsförslag om kompensatoriska åtgärder för att återföra medel till glesbygdens omställning. Som skäl för detta ställningstagande angav utskottet bl.a. att det i januariavtalet aviseras en utredning av hur det svenska jordbrukets konkurrenskraft ska stärkas och hur möjligheterna att leva och bo på landsbygden ska förbättras. Skatteutskottet anför i sitt yttrande att det mot denna bakgrund inte heller nu är berett att stödja motionsförslag om att utreda villkoren för glesbygden. Skatteutskottet anför vidare att det delar regeringens bedömning att en kraftfull skatteväxling ska genomföras med höjda miljöskatter som växlas mot sänkt skatt på jobb och företagande. Utskottet anser inte att arbetet med den närmare utformningen av skatteväxlingen bör föregripas. Därutöver hänvisar skatteutskottet i sitt yttrande till att finansministern har uppgett att regeringen kommer att fortsätta att arbeta för att det ska finnas möjlighet att få ett statsstödsgodkännande för skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel. Skatteutskottet anser därmed att motionsförslaget om att regeringen aktivt ska verka för att Sverige inom EU ska tillåtas förlänga skattebefrielsen för biodrivmedel får anses vara tillgodosett. Skatteutskottet anför att det mot ovanstående bakgrund inte ser något hinder mot att motion 2019/20:3480 (V) yrkandena 10 och 11 samt 13 och 14 avslås. Miljö- och jordbruksutskottet delar denna bedömning avstyrker motionsyrkandena.

Som miljö- och jordbruksutskottet tidigare noterat anför regeringen i propositionen att det krävs ett brett engagemang i samhället för att lyckas med målsättningen att bli världens första fossilfria välfärdsland och att en inkluderande klimatpolitik tar hänsyn till de olika förutsättningar som finns i städer, på landsbygden och i olika inkomstgrupper. Mot denna bakgrund och med hänsyn till den pågående utredningen om utfasning av fossila drivmedel anser utskottet att det inte heller finns skäl att bifalla motion 2019/20:3480 (V) yrkande 9.

Finansmarknaden

Utskottet delar regeringens bedömning att finansmarknaden kan bidra till att omställningen till ett hållbart samhälle med nettonollutsläpp genomförs på ett effektivt sätt. Utskottet noterar vidare att regeringen anför i propositionen om behovet av att underlätta kanaliseringen av kapital till miljöprojekt och finansiering av åtgärder för klimatet. Som framgår av propositionen och redogörelsen ovan har regeringen även lämnat flera olika uppdrag på detta område och bl.a. tillsatt en utredning med uppdrag att undersöka hur förutsättningarna för finansiering av klimatåtgärder med privata investeringar ser ut och att, inom angivna ramar, lämna förslag i syfte att bidra till den samhällsomställning som behöver göras för att klimat- och miljömålen ska

uppnås. Utredningen om grönt sparande lämnade nyligen sitt betänkande Grönt sparande (SOU 2020:17) till regeringen. Utskottet noterar vidare att finansutskottet i betänkande 2019/20:FiU22 nyligen behandlat och avstyrkt motionsförslag om gröna investeringsbanker. Utskottet anser mot denna bakgrund att det i nuläget inte finns skäl att bifalla motion 2019/20:3480 (V) yrkande 15 om en grön investeringsbank.

Vad gäller frågan om AP-fonderna noterar utskottet att det av propositionen framgår att pensionsmyndigheten sedan 2018 har möjlighet att ställa särskilda krav på fonder och att regeringen samma år införde ett nytt mål för placeringsverksamheten som innebär att fondmedlen ska förvaltas på ett föredömligt sätt genom ansvarsfulla investeringar och ansvarsfullt ägande. Av propositionen framgår att de nya reglerna är föremål för utvärdering. Utskottet anser att detta arbete bör avvaktas och finner inte skäl att i nuläget ställa ytterligare krav. Utskottet avstyrker därför motion 2019/20:3480 (V) yrkande 16.

EU:s system för handel med utsläppsrätter

Utskottet delar regeringens bedömning i propositionen att EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) bör skärpas ytterligare för att bidra till att uppfylla nettonollmålet senast 2050 för EU, Parisavtalets målsättningar och Sveriges klimatmål. Utskottet välkomnar regeringens ställningstagande att Sverige bör vara drivande i detta. Utskottet delar regeringens bedömning att utsläppstaket i systemet behöver minska snabbare och den fria tilldelningen fasas ut på sikt samtidigt som överskottet av utsläppsrätter även i fortsättningen tas bort från marknaden och annulleras. Utskottet anser liksom regeringen att de stödmekanismer som inrättas måste utvecklas så att de fungerar som öppna, kraftfulla instrument för omställning. Utskottet välkomnar vidare regeringens åtagande att Sverige bör verka inom EU för att avskaffa möjligheten för medlemsstaterna att kompensera sin industri för indirekta kostnader i form av höjda elpriser till följd av utsläppshandeln. Med hänsyn till vad som anförs i propositionen om regeringens inställning till EU ETS finner utskottet inte skäl att bifalla motionerna 2019/20:3107 (C) yrkande 8, 2019/20:3264 (C) yrkande 8 och 2019/20:3480 (V) yrkande 12, som alla berör frågor om skärpning av EU ETS.

Utskottet noterar vidare att regeringen i propositionen anför att effekterna av att inkludera sjöfarten i EU ETS bör analyseras och att Sverige bör fortsätta att verka för en stark styrning av flygets utsläpp på EU-nivå genom t.ex. EU ETS. Utskottet delar denna bedömning och avstyrker därför även motionerna 2019/20:529 (KD) yrkande 10, 2019/20:2659 (M) yrkande 29 och 2019/20:3333 (KD) yrkande 20.

Konsumtionsbaserade utsläpp

Miljö- och jordbruksutskottet delar Miljömålsberedningens bedömning att utsläpp från svensk konsumtion måste minska. Utskottet välkomnar därför att

regeringen avser att ge Miljömålsberedningen i uppdrag att bereda frågan om konsumtionsbaserade utsläpp. Utskottet anser att detta arbete inte bör föregripas och avstyrker därför motion 2019/20:3480 (V) yrkande 18.

Miljö- och jordbruksutskottet välkomnar vidare de uppdrag om miljösmart och hållbar konsumtion som regeringen gett Konsumentverket och vill i sammanhanget framhålla den strategi för hållbar konsumtion som riksdagen tidigare beslutat om och som ska bidra till en miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbar konsumtion. Utskottet noterar vidare att det i betänkande 2018/19:MJU4 tidigare avstyrkt motionsförslag motsvarande de som nu framställs i motion 2019/20:3480 (V) yrkandena 19 och 20. Det har inte framkommit något som fått utskottet att ändra sin bedömning. Utskottet avstyrker därför motionsyrkandena.

Klimatarbetet i den offentliga sektorn

Miljö- och jordbruksutskottet välkomnar det regeringen anför i propositionen om att se över möjligheterna att stärka kommuners och regioners mandat och verktyg för att minska sin klimatpåverkan. Utskottet noterar vidare nyttan av att förbättra samordningen i den fysiska planeringen och nyttan av en mer samordnad bebyggelseinfrastruktur, transportinfrastruktur och trafikplanering. Utskottet välkomnar även de satsningar regeringen har genomfört för att stärka klimatarbetet på lokal och regional nivå. Utskottet delar regeringens uppfattning om att offentlig upphandling kan bidra till våra klimatmål och anser, liksom regeringen, att staten ska vara en föregångare i att minska växthusgasutsläpp från transporter.

När det gäller motionsförslaget om gröna transportplaner noterar miljö- och jordbruksutskottet att trafikutskottet i betänkande 2019/20:TU7 nyligen avstyrkt motsvarande motionsförslag. Vidare kan noteras att trafikutskottet i sitt yttrande över klimathandlingsplanen anför att motionsförslaget bör avstyrkas och att frågan omfattas av en pågående utredning som ska slutredovisas i december 2020. Miljö- och jordbruksutskottet finner mot denna bakgrund inte skäl att bifalla motion 2019/20:3480 (V) yrkande 21.

Näringsutskottet anför i sitt yttrande över klimathandlingsplanen att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motion 2019/20:3480 (V) yrkande 22 om att regeringen skyndsamt bör återkomma med ett riktat statligt stöd för att offentliga byggnader ska kunna installera produktion av förnybar energi. Utskottet anför att en sådan skyndsam hantering knappast kan anses vara den mest prioriterade under den rådande coronakrisen och att det inte heller är något som bör drivas fram vid sidan om den ordinarie budgetprocessen. Miljö- och jordbruksutskottet är inte av någon annan uppfattning och avstyrker därmed motionsyrkandet.

När det gäller frågan om offentlig upphandling välkomnar miljö- och jordbruksutskottet de uppdrag på området som regeringen aviserar i propositionen. Utskottet noterar vidare att det av propositionen framgår att Upphandlingsmyndigheten redan arbetar med att utveckla miljökriterier och

sprida kunskap om miljömässigt hållbar upphandling. Utskottet ser även positivt på att Sverige enligt den nationella upphandlingsstrategin ska ligga i framkant och fortsätta att vara ett föredöme när det gäller miljöanpassad offentlig upphandling. Vidare kan man notera att både miljö- och jordbruksutskottet och finansutskottet i betänkandena 2019/20:MJU12 respektive 2019/20:FiU34 nyligen avstyrkt motionsförslag om offentlig upphandling motsvarande de som nu behandlas. Miljö- och jordbruksutskottet finner inte att det har framkommit något som föranleder utskottet att göra någon annan bedömning nu. Utskottet avstyrker därför motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 3.

När det gäller frågan om konsekvenser för produktivitet och konkurrenskraft noterar miljö- och jordbruksutskottet att regeringen i propositionen anför att möjligheterna att stärka kommuners och regioners mandat och verktyg för att minska sin klimatpåverkan bör ses över. Utskottet delar regeringens bedömning att det är fortsatt viktigt med ett nationellt utvecklings- och kunskapsstöd och att den regionala tillväxtpolitiken bör bidra till att nå de nationella klimatmålen och övriga relevanta nationella miljömål. Utskottet noterar vidare det stöd för klimatinvesteringar på lokal och regional nivå som regeringen har infört. Utskottet finner mot denna bakgrund inte skäl att bifalla motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 4.

När det gäller frågan om utsläpp från myndigheters transporter och myndigheters klimatkompensering kan miljö- och jordbruksutskottet inledningsvis konstatera att regeringen i propositionen anför att staten ska vara en föregångare i att minska växthusgasutsläppen från transporter och att det sätt på vilket staten nyttjar transportsystemet ska vara långsiktigt hållbart. Regeringen anför vidare att den därför avser att skärpa kraven på myndigheterna när det gäller att främja klimatsmarta mötesformer och transportsätt. Utskottet noterar vidare att regeringen i propositionen anför att Naturvårdsverket bör få i uppdrag att ta fram ett koncept för intern klimatväxling. Utskottet välkomnar regeringens intentioner på området och de åtgärder som aviseras i propositionen. Utskottet avstyrker därmed även motion 2019/20:2445 (MP) yrkandena 2 och 3.

Åtgärder per sektor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om klimatdeklarationer, industri och export, samarbete med kärnkraftsländer, kärnkraftsfrågor i övrigt och elproduktion i övrigt, cirkulär ekonomi och skogens bidrag för att minska utsläppen samt skogsbruk, jordbruk och annan markanvändning i övrigt.

Jämför reservation 20 (KD), 21 (M), 22 (SD), 23 (V) och 24 (M, KD), motivreservation 25 (L), reservation 26 (M, SD, KD), motivreservation 27 (L) och reservation 28 (V), 29 (V), 30 (KD), 31 (M, KD), 32 (M), 33 (V) och 34 (KD).

Propositionen

Klimatdeklarationer

Enligt regeringens bedömning i propositionen bör ett krav på klimatdeklarationer för klimatsmart byggande införas från den 1 januari 2022 i syfte att minska klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv vid byggande. Av propositionen framgår att Boverket i rapporten Byggnaders klimatpåverkan utifrån ett livscykelperspektiv (2015:35) konstaterar att det finns små drivkrafter för att använda livscykelanalyser vid byggande, att bygg- och anläggningssektorn är komplex och det därför krävs en omfattande dialog, samordning samt en kostnads- och riskfördelning mellan olika aktörer för att minska utsläppen i de olika faserna under livscykeln.

Klimatdeklarationer bedöms enligt regeringen öka medvetenheten om klimatpåverkan vid byggande och skapa förutsättningar för en beteendeförändring bland branschens aktörer. Att införa av krav på klimatdeklaration är ett led i styrningen mot en minskad klimatpåverkan från byggnader utifrån hela livscykeln.

Regeringen anför i propositionen att den har gett Boverket i uppdrag att inleda det arbete som krävs för att införa krav på klimatdeklaration, som en utveckling av deklaraionsregister och en öppen databas med klimatdata. Vidare ska Boverket ta fram en långsiktig plan för den fortsatta utvecklingen av klimatdeklarationen för att det på sikt ska vara möjligt att ställa minimikrav utifrån ett livscykelperspektiv.

Industri och export

Regeringen framhåller i propositionen att Sveriges välstånd är byggt på att innovativa exportföretag klarat av att förnya och ställa om produktion och produkter i takt med att marknader förändrats. Omställningen till ett fossilfritt samhälle ställer nya krav på omställning, och Sverige är beroende av fortsatt innovationskraft för att lyckas. Staten ska enligt regeringen bidra med

långsiktiga förutsättningar som ger näringslivet möjligheter att föra ut klimatsmarta lösningar på marknaden. Regeringen anför i propositionen att Sverige ska visa att det går att ställa om och bli ett fossilfritt land med bibehållen konkurrenskraft och välfärd. Klimatpolitiken ska inte utformas så att utsläppen bara flyttar någon annanstans på grund av att t.ex. industri eller andra verksamheter flyttar till länder med lägre miljökrav. Tvärtom kan Sverige bidra till minskade utsläpp även utanför Sverige genom att bidra till att klimatpolitiken kan skärpas inom EU och i andra länder, liksom genom att exportera klimatsmart energi och andra klimatsmarta lösningar.

I propositionen anförts vidare att regeringens näringspolitik bidrar till ett investeringsklimat som skapar förutsättningar för industrin att ställa om för att nå klimatmålen samtidigt som konkurrenskraften ökar. Genom att ta till vara på Sveriges spetskompetens, infrastruktur och goda resursbas kan Sverige enligt regeringen etableras som en global ledare i de teknikskiften som nu görs inom befintlig och ny industri för att ställa om samhället till fossilfrihet.

Riksdagen har tillkännagett att klimatpolitiken ska sträva efter att uppnå minskade utsläpp med bibehållen god ekonomisk tillväxt samt bygga på långsiktiga spelregler som inte driver jobb eller utsläpp ur Sverige och EU (bet. 2017/18:MJU22, rskr. 2017/18:440). Regeringen konstaterar i propositionen att Sverige har lyckats kombinera minskade utsläpp med en stark ekonomisk utveckling de senaste tre decennierna. Regeringen bedömer att en politik som bygger på tydliga och långsiktiga spelregler och principen om att sätta pris på utsläpp kan bidra till att minska utsläppen samtidigt som en god ekonomisk tillväxt bibehålls. Den goda ekonomiska tillväxten förutsätter också att bl.a. regeringens näringspolitiska och förenklingspolitiska målsättningar beaktas. Regeringen bedömer därför att tillkännagivandet är tillgodosett och därmed slutbehandlat.

Regeringen anför vidare att det krävs stora investeringar i ny teknik för att klara omställningen till nettonollutsläpp till 2045. Samhällsnyttan av denna teknikutveckling går utöver den nytta som tillfaller de privata aktörer som gör dessa investeringar. Regeringen har därför infört Industriklivet och i budgetpropositionen föreslagit en satsning om 600 miljoner per år 2020–2022 för att stödja svensk industri i att ta klivet mot ett nollutsläpp av växthusgaser samt för åtgärder som bidrar till negativa utsläpp av växthusgaser.

Regeringen anför även att de strategiska samverkansprogrammen med näringslivet fortsätter och att ett av programmen under mandatperioden kommer att vara näringslivets klimatomställning.

I propositionen anförts vidare att prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas bör förbjudas. Frågan om att förbereda ett genomförande av ett sådant förbud bereds inom Regeringskansliet, och ny lagstiftning planeras träda i kraft den 1 januari 2022.

Regeringen anför i propositionen att övergången till elektrifiering inom transportsektorn behöver göras på ett hållbart sätt. Utsläppen från t.ex. batteriproduktion behöver minimeras. Enligt regeringens bedömning har Sverige goda möjligheter att producera batterier på ett hållbart sätt. Regeringen anför

vidare att hållbart producerade råmaterial till klimatomställningen behöver tryggas. I propositionen anges att batterier i dag produceras i länder med bristande hållbarhet. Det är enligt regeringen angeläget att bygga upp en resurseffektiv svensk batteriproduktion. Den höga graden av förnybar elproduktion i Sverige reducerar batteriproduktionens klimatpåverkan. En svensk produktion ökar möjligheten till cirkulära flöden. Därmed ökar återvinningen.

Av propositionen framgår vidare att Sverige kommer att delta i flera projekt inom Europeiska batterialliansen som bildats av Europeiska kommissionen. Sveriges deltagande syftar till att säkra att Sverige fortsätter att vara i frontlinjen på EU-nivå för att stärka förutsättningarna för hållbar batteriproduktion och utveckling. Det ena projektet rör Northvolt Labs i Västerås och fokuserar på industrialiseringskapacitet för battericeller. Det andra projektet fokuserar på Swedish Electric Transport Laboratory (SEEL). Regeringen framhåller vidare EU:s FoU-satsningar och Europeiska investeringsbanken som centrala instrument för att främja batteriproduktionen i EU. Enligt regeringen är råvarufrågorna centrala för batterialliansens mål.

Elproduktion

Regeringen anför i propositionen att nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen från flera sektorer, inklusive el- och värmesektorn, i princip kommer att behöva vara noll senast 2045. El- och värmesektorn har även förutsättningar för att i vissa delar bidra till negativa utsläpp.

Ökad elektrifiering kommer enligt regeringen att vara en viktig komponent i omställningen till nettonollutsläpp i transportsektorn och industrin. Då behövs ett robust elsystem med hög leveranssäkerhet, låg miljöpåverkan och el till konkurrenskraftiga priser. En effektiv användning av energi kan bidra till att stärka Sveriges konkurrenskraft, minska klimat- och miljöpåverkan samt bidra till försörjningstryggheten. Regeringen anför vidare att detta, tillsammans med regeringens arbete för att utveckla elmarknaden, är viktigt för den ökade elektrifiering av samhället som väntas för att möta klimatmålen. Därtill behövs ett väl fungerande elsystem och en klimatsmart elproduktion. En nationell strategi för elektrifiering bör enligt regeringen tas fram, där elektrifieringens betydelse för att nå fossiloberoende i transportsystemet kommer att vara en viktig del.

I propositionen anges vidare att Sverige har ett mål om 50 procent effektivare energianvändning till 2030 jämfört med 2005. Detta mål är enligt regeringen viktigt även för att underlätta den ökade elektrifieringen. Insatser för energieffektivisering bör enligt regeringens bedömning stärkas. Förutom nationella åtgärder är EU:s regler om bl.a. ekodesign och energimärkning viktiga verktyg som behöver utvecklas ytterligare. Åtgärder bör vidtas för att det ska vara enklare och mer lönsamt att investera i förnybar energi för eget bruk, t.ex. i solceller och solvärme och vindkraft.

Regeringen anför vidare att Sverige i dag har en elmarknad som fungerar väl med hög leveranssäkerhet, god överföringskapacitet, låg miljöpåverkan och el till konkurrenskraftiga priser. Kraven och utmaningarna kan dock förväntas öka framöver. Ett robust och starkt elnät tillsammans med rätt incitament till flexibilitet är enligt regeringen avgörande. Elnätet behöver utvecklas på alla nivåer i takt med den ökade elektrifieringen av samhället. Åtgärder bör tas för att öka flexibiliteten, bl.a. på efterfrågesidan.

Cirkulär ekonomi

I propositionen anføres att utvecklingen av en resurseffektiv, cirkulär och biobaserad ekonomi bör stärkas. Flera åtgärder inom detta område bör enligt regeringen genomföras under mandatperioden. Bland annat bör en nationell strategi för cirkulär ekonomi tas fram och en bred översyn av regelverken för återvinning och hantering av avfall och restprodukter göras för att främja innovation och företagande i den cirkulära ekonomin.

Regeringen anför vidare att industrin behöver anpassa sina värdekedjor till en cirkulär ekonomi och att avfall bör behandlas som en resurs. I detta sammanhang skulle enligt regeringen ett plastreturraffineri i Sverige kunna spela en viktig roll. Det bör därför analyseras i vilken utsträckning befintliga stödsystem för industrins omställning kan bidra till en sådan etablering inom ramen för statsstödsreglerna. Regeringen anför vidare att en rad åtgärder genomförs på både EU-nivå och svensk nivå. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/904 av den 5 juni 2019 om minskning av vissa plastprodukters inverkan på miljön syftar förutom åtgärder som förebygger nedskräpning till att både minska konsumtionen och öka återvinningen av engångsplastprodukter.

Regeringen anför vidare att den avser att utreda en skatt på fler engångsprodukter samt förbud mot fler plastartiklar i strävan att nå en mer cirkulär ekonomi. Regeringen avser även att tydligare prioritera det harmoniserade standardiseringsarbetet för att underlätta plaståtervinning.

Vidare framhåller regeringen i propositionen att en skatt på avfallsförbränning bidrar till att nå de nationella klimatmålen och en mer resurseffektiv och giftfri avfallshantering.

Skogsbruk, jordbruk och annan markanvändning

Regeringen anför i propositionen att en hållbar markanvändning som möjliggör substitution av fossilintensiva material och fossila bränslen med förnybara produkter är betydelsefull för en växande bioekonomi och för att nå de nationella klimatmålen. Samtidigt bör långsiktiga kolsänkor bevaras över tid, biologisk mångfald värnas och ekosystemtjänster vidmakthållas. Det nationella skogsprogrammet bör utvecklas för att ytterligare främja en växande skogsnäring och ett hållbart skogsbruk.

Riksdagen har tillkännagegett att en nationell bioekonomistrategi bör inrättas för att tillsammans med de gröna näringarna skapa större miljö- och

klimatnytta (bet. 2018/19:MJU8 reservation 27 punkt 20, rskr. 2018/19:146 och 2018/19:147). Regeringen anför i propositionen att den instämmer i det som anges i reservationen om att det finns ett stort behov av att skapa bättre förutsättningar och långsiktiga spelregler för biobränslen samt säkerställa en bred råvarubas. Detta krävs för att större investeringar ska komma till stånd t.ex. i anläggningar för produktion av biobränslen. Regeringen avser därför att tillsammans med de gröna näringarna ta fram en svensk bioekonomistrategi som bidrar till ökad tillgång till biomassa och sysselsättning i hela landet samt skapar miljö- och klimatnytta. Regeringen anger även att den avser att ha en fortsatt hög ambition när det gäller naturvård, biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

Av propositionen framgår att det nuvarande regelverket under Kyotoprotokollet för beräkning av kolsänkan sträcker sig till 2020. Något detaljerat regelverk för bokföring av skog och annan markanvändning finns inte under Parisavtalet. EU har därför, genom LULUCF-förordningen², som första part tagit fram gemensamma bokföringsregler för tiden efter Kyotoprotokollet fram till 2030. LULUCF-förordningen omfattar upptag och utsläpp av växthusgaser till och från markkategorier som är påverkade av mänsklig aktivitet. Utgångspunkten i LULUCF-förordningen är att varje medlemsstat förbinder sig att säkerställa att utsläppen inte överskrider upptagen, beräknade som summan av de totala utsläppen och de totala upptagen inom dess territorium enligt bokföringsreglerna i förordningen.

I propositionen anføres att ett ökat kolupptag, och minskade utsläpp, kan bidra till negativa nettoutsläpp och vara en kompletterande åtgärd för att bidra till att etappmålen i det klimatpolitiska ramverket nås. Det får dock inte bli en förevändning för att minska omställningstrycket för att få ner de fossila utsläppen. Regeringen tillsatte i juli 2018 en utredning om kompletterande åtgärder för att nå negativa utsläpp av växthusgaser (dir. 2018:70). Utredningen har tagit namnet Klimatpolitiska vägvalsutredningen (M 2018:70). Utredningen ska föreslå en strategi för hur Sverige ska nå negativa utsläpp av växthusgaser och bl.a. utreda vilken potential olika åtgärder har för att öka kolsänkan och uppskatta den sammantagna realiserbara potentialen för LULUCF-sektorn att bidra till att uppfylla klimatmålen. Utredaren ska även föreslå sätt att skapa incitament till åtgärder som ökar kolsänkan. Regeringen anför i propositionen att den avser att återkomma i frågan om vilken roll en ökad kolsänka över tid bör ha som kompletterande åtgärd efter att utredningen har överlämnat sin slutredovisning.

Enligt regeringens bedömning bör metoder för ökad kolinlagring i bl.a. jordbruksmark främjas. Berörda myndigheter bör få i uppdrag att genomföra en strategisk planering för arbetet med att minska avgången av växthusgaser från jord- och skogsbrukets organogena jordar och öka kolinlagringen i åker-

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/841 av den 30 maj 2018 om inbegripande av utsläpp och upptag av växthusgaser från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk i ramen för klimat- och energipolitiken fram till 2030 och om ändring av förordning (EU) nr 525/2013 och beslut nr 529/2013/EU.

och betesmark. Regeringen framhåller i propositionen även våtmarkernas betydelse för klimatet och anför att insatserna för restaurering av våtmarker har stärkts.

Regeringen bedömer vidare i propositionen att insatser bör genomföras för att stödja en utveckling mot ett fossiloberoende jordbruk. En utredning bör tillsättas som ska föreslå åtgärder och styrmedel för att stödja en utveckling mot ett fossiloberoende jordbruk. Syftet med utredningen bör vara att ta fram förslag som samlat bidrar till både målet om en konkurrenskraftig livsmedelskedja och klimatmålen samt förbättrar drivmedels- och livsmedelsberedskapen. Utredaren bör utreda och föreslå åtgärder och styrmedel för att främja övergången till en konkurrenskraftig och fossiloberoende jordbruksproduktion och vid behov föreslå kompensationsåtgärder för att stärka och öka konkurrenskraften inom det svenska jordbruket. Regeringen anför vidare att gödselgasstödet utvärderas i den pågående biogasmarknadsutredningen. Under mandatperioden avser regeringen också att ta fram en nationell plan för att genomföra EU:s gemensamma jordbrukspolitik under nästa programperiod, vilken även fortsättningsvis kommer att utgöra ett verktyg för att minska utsläppen av växthusgaser från sektorn.

Uppföljningen av utsläpp från arbetsmaskiner behöver enligt regeringen förbättras för att skapa förutsättningar för styrning mot minskade utsläpp. Uppdrag bör ges till en lämplig myndighet att se över förutsättningarna, inklusive kostnader och finansiering för att utveckla registerföringen av arbetsmaskiner. Regeringen anför i propositionen att potentialen är stor att minska utsläppen från arbetsmaskiner genom att gå över till hållbara förnybara drivmedel och elektrifiering men att utvecklingen hittills inte har kommit lika långt som för vägfordon. Det är enligt regeringen viktigt att arbetsmaskiner inte missgynnas i förhållande till vägfordon när det gäller stöd till forskning, utveckling, demonstration och marknadsintroduktion för ny teknik som bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar. Regeringen anför att en ny klimatpremie bör införas som bl.a. omfattar eldrivna arbetsmaskiner och syftar till att främja en marknadsintroduktion av sådana fordon.

Motionerna

Klimatdeklarationer

I kommittémotion 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 5 anfördes att det krav på klimatdeklarationer som regeringen avser att införa inte ska vara obligatoriskt men att det gärna får vara en rekommendation. Enligt motionärerna kan klimatdeklarationer vara ett användbart redskap, och flera stora aktörer har utarbetat sådana. Det föreslagna kravet gör dock ingen skillnad mellan stora och små aktörer och gäller därför alla aktörer. Redan i dag innebär byråkrati av det här slaget stora kostnader och gör att inträdeskostnaden i branschen är hög.

Industri och export

I kommittémotion 2019/20:595 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 6 anförs att svenska klimatmål inte bör formuleras på ett sätt som försvårar industrietablering i Sverige. Enligt motionärerna är det generellt sett positivt om industriell produktion stannar i Sverige i och med att den svenska energiförsörjningen är koldioxidsnål jämfört med andra industriländer.

Enligt kommittémotion 2019/20:3479 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 3 bör det vara en prioriterad del av klimatpolitiken att främja svensk industri, särskilt exportindustri. Motionärerna anför att det är en brist i handlingsplanen att den inte tar upp den potential som finns för svensk industri att genom klimativänlig export bidra till minskade utsläpp på global nivå.

Jens Holm m.fl. (V) anför i kommittémotion 2019/20:3480 att lagstiftning som innebär förbud mot prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas ska införas senast 2022. Motionärerna anför att klimathandlingsplanen bör tydliggöra att ett sådant förbud ska införas inom mandatperioden (yrkande 25). Enligt motionärerna bör regeringen även senast 2021 återkomma med förslag på styrmedel som ger ökat incitament för att återvinna batterier från elbilar (yrkande 26). Motionärerna anför vidare att regeringen även bör återkomma med förslag på åtgärder och styrmedel som gynnar elbilar med lägre miljö- och klimatpåverkan i tillverkningsskedet (yrkande 27). Enligt motionärerna bör regeringen även senast 2021 återkomma med förslag på åtgärder för att förhindra import av batterimetaller som inte är producerade hållbart. Sverige har enligt motionärerna också ett nationellt ansvar att själva utvinna metaller och mineraler hållbart för att möta en ökad efterfrågan (yrkande 28).

I kommittémotion 2019/20:3482 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 4 föreslås att Naturvårdsverket ska få i uppdrag att beräkna och redovisa klimatnyttan av Sveriges export. Motionärerna anför att en viktig del av svensk klimatpolitik är att behålla en hög tillväxt och konkurrenskraft i svensk industri eftersom denna är koldioxideffektiv och svensk export av varor därför bidrar till minskade globala utsläpp.

Elproduktion

Enligt kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 29 bör regeringen återkomma med ett förslag till riksdagen om en breddad skattereduktion till de som bor i lägenhet, oavsett upplåtelseform, och vill producera förnybar el tillsammans för sin egen förbrukning. Enligt motionärerna skulle det gynna andelsägd förnybar energiproduktion och stärka rättviseperspektivet. I yrkande 65 i samma motion anförs att regeringen bör utreda hur havsbaserade vindkraftsparker kan inrättas utan att Försvarsmaktens verksamhet påverkas negativt på lång sikt.

I kommittémotion 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 2 anförs att man bör beakta konsekvenserna av nedläggningen av Ringhals 1 och 2 för genomförandet av planerade satsningar i propositionen.

Motionärerna menar att propositionens största brist är frånvaron av energipolitiska överenskommelser som garanterar en koldioxidneutral energiproduktion. Efter nedstängning av Ringhals 1 och 2 femdubblas enligt motionärerna importbehovet av energi under kalla vinterdagar, vilket de menar gynnar fossila energikällor. Enligt yrkande 9 i samma motion bör regeringen som ett led i genomförandet av den nationella strategin för elektrifiering inrätta ett samarbete med andra kärnkraftsländer inom och utom Europa för att utveckla ett fåtal standardiserade kärnkraftverk och komponenter. Motionärerna anför att kärnkraften måste finnas med som lösning i den nationella strategin för elektrifieringen om elektrifieringens vinster ska kunna tillvaratas. Ett samarbete har potential att sänka kostnaderna och ledtiderna för byggnation. I yrkande 10 i samma motion anföras att regeringen som ett led i genomförandet av den nationella strategin för elektrifiering ska ta fram en plan för fjärde generationens kärnkraft. Enligt motionärerna kan fjärde generationens kärnkraft förbättra och underlätta elförsörjningen i framtiden. En färdplan bör inkludera svensk forskning och frågan om en pilotanläggning i Sverige.

Cirkulär ekonomi

Enligt kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) bör regeringen återkomma med förslag på lagstiftning med krav på ökat producentansvar samt krav på standardisering av plasttyper så att ökad återanvändning och återvinning möjliggörs (yrkande 24). I motionen anföras vidare att regeringen bör återkomma med förslag på en nationell plaststrategi senast 2021 med åtgärder och regleringar för att minska de negativa klimat- och miljöeffekterna från plast (yrkande 30). Därutöver anser motionärerna att Sverige bör införa ett förbud mot plastbärkassar. Det krävs enligt motionärerna kraftigare reglering av plastbärkassar för att minska deras miljöpåverkan. Regeringens initiativ att med starkare styrmedel minska användningen är inte tillräckligt (yrkande 31).

Kommittémotion 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 11 berör den avfallsförbränningsskatt som infördes den 1 april 2020. Motionärerna anför att regeringen borde ha lyssnat på kritiken som framförts i remissvaren och i ett första skede ha förskjutit tidpunkten för att införa skatten.

Skogsbruk, jordbruk och annan markanvändning

I kommittémotion 2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 38 framhålls möjligheten att genom substitution ersätta fossilbaserade produkter och energi med fossilfria alternativ från skogsnäringen. Substitution innebär i praktiken att trävaror ersätter betong i byggnadskonstruktioner, att träförpackningar ersätter förpackningar i plast eller att biobaserad energi används i stället för olja i bränslen och drivmedel.

Louise Meijer m.fl. (M) anför i kommittémotion 2019/20:2667 yrkande 16 att skogens bidrag för att minska utsläppen ska få genomslag i internationella klimatavtal och klimatmål. Motionärerna framhåller att skogen har en avgörande betydelse för att minska utsläppen av koldioxid, vilket inte fått genomslag i Parisavtalet. Det skapar negativa incitament och minskar möjligheterna att nå klimatmålen.

Enligt kommittémotion 2019/20:2760 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 5 bör det utredas hur en kompensation för jordbrukare som använder fossilfri diesel kan utformas. Många bönder kör i dag sina maskiner på ren biodiesel. Dessa får ingen del i skattenedsättningen eftersom denna diesel redan är skattebefriad. Därför bör det finnas ett system för att kompensera även de som kör på ren biodiesel, så att de får motsvarande konkurrenskraft som de som kör på fossil diesel.

Enligt partimotion 2019/20:3106 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 10 bör åtgärder inom jord- och skogsbruket som har positiva effekter i klimathänseende stimuleras. En styrning behövs mot grön omställning och hållbar produktion.

I partimotion 2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 7 anføres att investeringarna och innovationsgraden i den europeiska bioekonomin bör öka. Enligt motionärerna måste vi för att klara klimatomställningen byta ut material vars produktion eller användning är dålig för klimatet till förnybara och hållbara material. Det handlar om att bygga mer i trä, ersätta fossil plast med biobaserad och minska användningen av bomull och polyester i kläder till förmån för exempelvis klimatsmart biomassa från skogen.

Motionärerna anför vidare i yrkande 43 i samma motion att Sverige kraftigt ska minska fossilanvändningen i lantbruket och ersätta det fossila bränslet med förnybart. Motionärerna vill se ett mål om fossilfritt jordbruk 2030. Omställningen i branschen bör enligt motionärerna stödjas, t.ex. genom en klimatbonus för de som ställer om till förnybar drift. Initiativ för lantbruket att producera sin egen energi bör premieras. Användningen av fossil diesel ska minska med bibehållen konkurrenskraft. Skattenedsättningen på fossil diesel bör fasas ut och skatteväxlas mot andra miljöersättningar. Det fossila bränslet behöver ersättas med förnybart. Motsvarande yrkande framförs i kommittémotion 2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 50.

I yrkande 27 i nyssnämnda motion föreslås att en omställningspremie ska införas för att stärka incitamenten för en större andel förnybara drivmedel i arbetsmaskiner. Även inom lantbruket och skogsbruket är det viktigt att öka andelen förnybar energi i arbetsmaskinerna. Centerpartiet vill se ett fossilfritt jordbruk och skogsbruk. Även i lantbruket ska det löna sig att tanka fossilfritt vilket inte är fallet i dag när fossil diesel i och med skatteåterbäringen ofta är billigare än de förnybara drivmedlen.

Motionärerna föreslår vidare i yrkande 51 i samma motion att lämpliga tekniker för ökad kolinlagring i svensk jordbruksmark ska stimuleras.

Enligt kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) bör regeringen senast 2021 återkomma med förslag på ett kompletterande

långsiktigt mål om att öka kolsänkan i skog, mark och vattenmiljöer samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras och stärks (yrkande 32). Motionärerna anför vidare att regeringen bör verka för att införa ett sådant mål inom EU (yrkande 33). Enligt motionen bör regeringen även återkomma med förslag på en strategi för hur den svenska skogen ska bevaras och brukas för att stärkas som kolsänka och kollager samt konkretisera hur ersättning av icke förnybara material kan genomföras resurseffektivt samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras och stärks (yrkande 34). Motionärerna föreslår även att regeringen ska ge berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en pilotstudie där naturbruksgymnasier testat att producera beredskapslivsmedel löpande på ett hållbart sätt, baserat på de lokala kretsloppen. Motionärerna anför att en fossil- och giftfri livsmedelsproduktion minskar importberoendet och ökar motståndskraften mot störningar (yrkande 35).

I motion 2019/20:2858 av Rebecka Le Moine (MP) föreslås en satsning på forskning för naturbaserade klimatlösningar (yrkande 1). Motionären anför vidare att de ansvariga myndigheterna (Naturvårdsverket, Jordbruksverket och Skogsstyrelsen) ska ta fram fakta samt ge rådgivning och stöd för att få fler aktörer att använda sig av naturbaserade klimatlösningar. Enligt motionären kan naturbaserade lösningar, som bl.a. involverar att återställa och skapa kollagringsmiljöer som skogar, mangrovesvampar, myrar och sjögräsbäddar, tillhandahålla cirka en tredjedel av de utsläppsminskningar som krävs till 2030 (yrkande 2).

Tidigare behandling och kompletterande uppgifter

Klimatdeklarationer

I januariavtalet (punkt 48) anges att det ska införas krav på klimatdeklarationer för klimatbra byggande och att regeringen kommer att ge Boverket ett sådant uppdrag. Kraven på klimatdeklarationer ska gälla från den 1 januari 2022.

Regeringskansliet lämnar i promemorian Ds 2020:4 Klimatdeklarationer för byggnader förslag till en ny lag och förordning om klimatdeklarationer för byggnader. Syftet med den nya lagen är enligt promemorian att minska klimatpåverkan vid byggen genom att synliggöra den. Förslagen i promemorian innebär att byggherren ansvarar för att upprätta och lämna in en klimatdeklaration till Boverket. Regeringskansliet har remitterat promemorian. Sista datum för remissvar var den 6 maj 2020.

Industri och export

Som framgått ovan lämnade Klimatpolitiska rådet i sin rapport för 2020 ett antal rekommendationer till regeringen med anledning av den klimatpolitiska handlingsplanen. När det gäller industri rekommenderade Klimatpolitiska rådet regeringen att fortsätta att prioritera statliga utvecklingsmedel till fossilfria och konkurrenskraftiga industriprocesser som kan minska industrins

utsläpp av växthusgaser. Som noterats ovan kommer Klimatpolitiska rådets utvärdering att omhändertas i klimatredovisningen i budgetpropositionen.

Elproduktion

Motionsförslag om samarbete med andra kärnkraftsländer för att utveckla standardiserade kärnkraftverk och kärnkraftskomponenter har tidigare behandlats av näringsutskottet i betänkande 2019/20:NU14 Energipolitik. Utskottet avstyrkte motionsförslagen och hänvisade till de samarbeten som redan finns etablerade inom bl.a. ramen för Euratom och EU:s s.k. SET-plan dvs. den strategiska EU-planen för energiteknik (European Strategic Energy Technology Plan). Utskottet påpekade därtill att det inte kan anses vara en uppgift för riksdagen att så specifikt som föreslås i motionen peka ut – och därmed i någon utsträckning även begränsa – vilken inriktning Sverige bör förespråka inom ramen för dylika samarbeten.

I samma betänkande behandlades även motionsförslag som berörde frågan om fjärde generationens kärnkraft och yrkanden om kärnkraftsreaktorerna Ringhals 1 och 2. Utskottet föreslog att förslagen skulle avslås.

Regeringen gav i oktober 2019 Energimarknadsinspektionen i uppdrag att utreda omfattningen av kapacitetsbristen i elnäten i de områden där sådana utmaningar finns, analysera hur problematiken sett ut över tid och analysera möjliga lösningar på de problem som identifierats inom ramen för uppdraget. Uppdraget ska slutredovisas senast den 1 oktober 2020 (I2019/02766/E). Regeringen gav även länsstyrelserna i Skåne, Stockholms, Västra Götalands och Uppsala län i uppdrag att, utifrån ett lokalt och regionalt perspektiv, analysera förutsättningarna för en trygg elförsörjning i respektive region. Syftet är att finna möjligheter till bättre samordning mellan regionala och lokala aktörer som kan bidra till en mer effektiv nätförsörjning. Uppdraget ska redovisas senast den 7 augusti 2020.

Regeringen gav i januari 2020 Statens energimyndighet (Energimyndigheten) och Energimarknadsinspektionen i uppdrag att ta fram förslag på hur forumet för smarta elnäts arbete kan tas vidare i respektive myndighets verksamhet. Forum för smarta elnät, som tillsattes för perioden 2016–2019, var ett initiativ från regeringen i syfte att bl.a. motivera, informera och planera för utvecklingen av tjänster och teknik som bidrar till en effektiv utveckling av elnäten. Bland annat har strategier för smarta elnät i såväl det internationella som det nationella arbetet presenterats. Uppdragen redovisades i mars 2020.

Som framgått ovan lämnade Klimatpolitiska rådet i sin rapport för 2020 ett antal rekommendationer till regeringen med anledning av den klimatpolitiska handlingsplanen. Utöver rekommendationerna anförde rådet att några mer specifika utmaningar framträtt i analysen som avspeglas i samtliga sektorer och framstår som viktiga att hantera. Det gällde bl.a. att elsystemet behöver utvecklas så att elektrifiering kan ersätta fossil energi och fossilberoende industriprocesser. Rådet anförde att handlingsplanen lyfter fram bl.a. denna sektorsövergripande förutsättning och utmaning men att planen innehåller få

konkreta planerade insatser och i stället generellt aviserar utredningar eller nya strategier. Rådet anförde att det konkreta innehållet avgör vilka effekter dessa initiativ får och att hastigheten behöver vara hög och ledarskapet från regeringen tydligt. Som noterats ovan kommer Klimatpolitiska rådets rapport att omhändertas i klimatredovisningen i budgetpropositionen.

Cirkulär ekonomi

Miljö- och jordbruksutskottet har tidigare behandlat motionsförslag om en nationell plaststrategi och ökad återvinning av plast, bl.a. i betänkande 2018/19:MJU5 Cirkulär ekonomi. Utskottet ansåg, mot bakgrund av de insatser som gjorts och i avvaktan på den fortsatta beredningen inom Regeringskansliet, att förslagen kunde lämnas utan åtgärd. I samma betänkande behandlade utskottet även frågan om ett förbud mot plastbärkassar. Utskottet föreslog bl.a. mot bakgrund av insatser som gjorts, att förslaget skulle lämnas utan åtgärd.

Även i betänkande 2019/20:MJU13 Cirkulär ekonomi behandlade utskottet motionsförslag om plaståtervinning, bl.a. när det gäller frågan om standardisering av plasttyper. Utskottet avstyrkte motionsförslagen bl.a. med hänsyn till åtgärder på EU-nivå och de åtgärder som aviseras i klimathandlingsplanen.

Vad gäller frågan om avfallsförbränningsskatt kan noteras att regeringen i proposition 2019/20:32 Skatt på avfallsförbränning föreslog att en skatt på förbränning av avfall skulle införas den 1 april 2020. Skatteutskottet tillstyrkte förslaget med följande motivering (bet. 2019/20:SkU12).

Utskottet delar regeringens bedömning att en skatt på avfallsförbränning bör införas för att Sverige ska nå de nationella klimatmålen och för att skapa en mer resurseffektiv och giftfri avfallshantering. Vidare anser utskottet att det är nödvändigt att arbeta på såväl kort som lång sikt för att uppnå dessa syften.

Utskottet noterar samtidigt att det finns betydande oro för att skatten kan komma att medföra negativa effekter, t.ex. i form av bristande effektivitet, och att regeringen därför kommer att följa upp i vilken mån den nya skatten leder mot de mål som rättfärdigar den.

Riksdagen beslutade den 4 december 2019 i enlighet med utskottets förslag (rskr. 2019/20:91).

Skogsbruk, jordbruk och annan markanvändning

Klimatpolitiska vägvalsutredningen överlämnade i januari 2020 betänkandet Vägen till en klimatpositiv framtid (SOU 2020:4) till regeringen. I utredningen lämnas bl.a. förslag för ökad kolsänka i skog och mark. Utredningen lyfter även möjligheten för att öka kolinlagringen genom att öka produktion och användning av långlivade produkter. Utredningen har remitterats. Senaste datum för remissvar var den 20 maj 2020.

Enligt Parisavtalets artikel 5 förutsätts parterna bevara och om möjligt också förstärka sina kolsänkor, inklusive skogar. Ingen ytterligare precisering om hur kolsänkor ska beräknas och bokföras ges dock i Parisavtalets regelbok.

När det gäller frågan om en pilotstudie om beredskapslivsmedel kan man notera att denna fråga har behandlats flera gånger tidigare av utbildningsutskottet, senast i betänkande 2019/20:UbU13 Gymnasieskolan. Utskottet avstyrkte i betänkandet motionsförslaget med hänvisning till att det är Skolverket eller regeringen som beslutar om att införa nya inriktningar på nationella program och införa eller uppmärksamma vissa ämnen eller kunskapsområden.

Regeringen beslutade i februari 2020 att ge en särskild utredare i uppdrag att föreslå åtgärder och styrmedel för att stödja en utveckling mot ett fossiloberoende jordbruk (dir. 2020:16). Utredaren ska utreda och föreslå åtgärder och styrmedel för att främja

- övergången till en konkurrenskraftig och fossiloberoende jordbruksproduktion och vid behov föreslå kompensationsåtgärder för att stärka och öka konkurrenskraften inom det svenska jordbruket
- jordbrukets övergång till mindre fossil- och resursintensiva insatsmedel utöver drivmedel
- övergången till fossiloberoende och mindre fossilintensiva alternativ för arbetsmaskiner
- innovations- och konkurrenskraften i den inhemska produktionen av biodrivmedel.

Uppdraget ska redovisas senast den 28 februari 2021.

Som framgått ovan lämnade Klimatpolitiska rådet i sin rapport för 2020 ett antal rekommendationer till regeringen med anledning av den klimatpolitiska handlingsplanen. När det gäller jordbruk rekommenderade rådet regeringen att inte stanna vid en ambition om ett fossiloberoende jordbruk utan utforma en plan för att helt fasa ut fossila bränslen och kraftigt minska andra växthusgasutsläpp från jordbruket. Som noterats ovan kommer Klimatpolitiska rådets utvärdering att omhändertas i den årliga klimatredovisningen i budgetpropositionen.

Utskottets ställningstagande

Klimatdeklarationer

Utskottet välkomnar regeringens ansats i propositionen att öka medvetenheten om klimatpåverkan vid byggande och delar regeringens bedömning att ett krav på klimatdeklarationer bör införas. Utskottet noterar vidare att civilutskottet i sitt yttrande över klimathandlingsplanen anför att utskottet, i likhet med regeringen, anser att en klimatdeklaration skulle öka medvetenheten om klimatpåverkan vid byggande och skapa förutsättningar för en beteendeförändring hos branschens aktörer. Civilutskottet hänvisar vidare till dels promemorian Klimatdeklaration för byggande som nyligen remissbehandlats,

dels Boverkets uppdrag om att underlätta för aktörer att leva upp till kraven på klimatdeklaration. Civilutskottet anser att det inte finns anledning att föregripa resultatet av det pågående arbetet och föreslår att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 5. Miljö- och jordbruksutskottet delar civilutskottets bedömning och avstyrker motionen.

Industri och export

Miljö- och jordbruksutskottet välkomnar det regeringen anför i propositionen om att staten ska bidra till långsiktiga förutsättningar som ger näringslivet möjligheter att föra ut klimatsmarta lösningar. Utskottet vill vidare framhålla att regeringen anför att klimatpolitiken inte ska utformas så att utsläppen bara flyttar någon annanstans utan att Sverige tvärtom kan bidra till minskade utsläpp även utanför Sverige. Utskottet delar regeringens ambitioner på detta område och finner mot bakgrund av det regeringen anför i propositionen inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2019/20:595 (SD) yrkande 6.

Näringsutskottet berör i sitt yttrande ett motionsförslag om att det bör vara en prioriterad del av klimatpolitiken att främja svensk industri. Utskottet anför att det delar motionärernas uppfattning om att svensk industri kan bidra till minskade utsläpp på global nivå och noterar att en liknande uppfattning även kommer till uttryck i propositionen. Utskottet konstaterar vidare att kommissionen har aviserat flera initiativ på EU-nivå när det gäller stödet till europeisk industri, och att hänsyn måste tas till EU:s statsstödsregler vid utformningen av åtgärder för att främja eller stödja viss produktion eller verksamhet. Näringsutskottet framhåller även betydelsen av att internationella regelverk och standarder utvecklas och vikten av att verka för att underlätta den globala handeln med miljövaror och miljötjänster. Utskottet förordar därmed att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motion 2019/20:3479 (SD) yrkande 3. Miljö- och jordbruksutskottet delar näringsutskottets bedömning och avstyrker motionen.

När det gäller frågan om förbud mot prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas kan utskottet, liksom näringsutskottet gör i sitt yttrande, konstatera att regeringen i propositionen aviserar att den har för avsikt att förbjuda sådan utvinning i Sverige fr.o.m. 2022. Miljö- och jordbruksutskottet välkomnar regeringens intentioner och finner, liksom näringsutskottet, inte skäl att föregripa detta arbete. Motion 2019/20:3480 (V) yrkande 25 avstyrks därmed.

När det gäller frågan om återvinning av batterier från elbilar och elbilar med lägre miljö- och klimatpåverkan i tillverkningsskedet välkomnar utskottet det regeringen anför i propositionen om att övergången till elektrifiering inom transportsektorn behöver ske på ett hållbart sätt och att utsläppen från t.ex. batteriproduktion behöver minimeras. Utskottet delar regeringens bedömning att Sverige har goda möjligheter till hållbar produktion av batterier och vill även framhålla det regeringen anför om att en svensk produktion ökar

möjligheten till cirkulära flöden och därmed återvinningen. Utskottet noterar vidare att regeringen deltar i flera projekt om frågan om hållbar batteriproduktion. Utskottet anser mot denna bakgrund att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2019/20:3480 (V) yrkandena 26 och 27.

När det gäller frågan om import av batterimetaller lyfter näringsutskottet i sitt yttrande över klimathandlingsplanen bl.a. fram arbetet inom ramen för EU:s konfliktmineralförordning och den utredning som regeringen tillsatt med anledning av denna. Utskottet framhåller vidare att Sverige under flera år har finansierat OECD:s arbete med ansvarsfulla försörjningskedjor av olika mineral. Näringsutskottet anför även att det i första hand förordar ett fortsatt offensivt arbete inom ramen för de ovan beskrivna internationella samarbetena framför mer radikala handelsrestriktioner och anför att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motion 2019/20:3480 (V) yrkande 28. Miljö- och jordbruksutskottet delar näringsutskottets bedömning och finner mot bakgrund av det arbete som pågår på området inte heller anledning att vidta några åtgärder med anledning av motionsförslaget och avstyrker därmed motionsyrkandet.

Näringsutskottet berör i sitt yttrande även frågan om att ge Naturvårdsverket i uppdrag att beräkna och redovisa nyttan av Sveriges export. Utskottet noterar att regeringen i propositionen anför att klimatpolitiken inte ska utformas så att utsläppen flyttar. Utskottet noterar vidare att Naturvårdsverket beräknar Sveriges klimatpåverkande utsläpp på tre olika sätt – territoriella, produktionsbaserade och konsumtionsbaserade, att det är det territoriella utsläppsmålet som används för att följa upp klimatmålen och att Naturvårdsverkets bedömning är att utsläppen behöver minska oavsett hur de beräknas. Utskottet ser inte skäl att lägga ett uppdrag till Naturvårdsverket i enlighet med det som föreslås i motion 2019/20:3482 (M) yrkande 4 och förordar att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motionen. Miljö- och jordbruksutskottet noterar regeringens intentioner på området och delar näringsutskottets bedömning. Utskottet avstyrker således motionsyrkandet.

Elproduktion

Miljö- och jordbruksutskottet vill inledningsvis anför att utskottet delar regeringens uppfattning om vikten av ökad elektrifiering i omställningen till nettonollutsläpp och vikten av ett robust elsystem. Utskottet välkomnar regeringens ansats när det gäller effektiv energianvändning och arbetet för att utveckla elmarknaden.

När det gäller motionsförslaget om ett samarbete med andra kärnkrafts-länder framhåller näringsutskottet i sitt yttrande över klimathandlingsplanen att utskottet i betänkande 2019/20:NU14 nyligen avstyrkt ett motsvarande yrkande med hänvisning till de samarbeten som redan finns etablerade inom ramen för bl.a. Euratom och den strategiska EU-planen för energiteknik. Utskottet framförde då uppfattningen att det inte kan anses vara en uppgift för

riksdagen att så specifikt peka ut – och därmed i någon utsträckning även begränsa – vilken inriktning Sverige bör förespråka inom ramen för dylika samarbeten. Utskottet anser därför att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 9. Miljö- och jordbruksutskottet finner inte skäl att frånga näringsutskottets bedömning och avstyrker således motionsyrkandet.

När det gäller övriga kärnkraftsfrågor uttalade näringsutskottet i sitt yttrande bl.a. att utskottet i betänkande 2019/20:NU14 nyligen ansett att det inte var motiverat med en särskild strategi för utveckling av fjärde generationens kärnkraft och att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 10. Miljö- och jordbruksutskottet delar näringsutskottets bedömning och avstyrker motionsyrkandet. När det gäller yrkandet om kärnreaktorerna Ringhals 1 och 2 noterar näringsutskottet i sitt yttrande att det i betänkande 2019/20:NU14 även har behandlat motsvarande yrkanden och då framhöll att riksdagens beslutade uppdrag till det statliga energibolaget Vattenfall – som är majoritetsägare i Ringhalsverket – innebär att bolaget ska bedriva sin verksamhet på affärsmässiga grunder. Vattenfall verkar dessutom på en konkurrensutsatt marknad, och beslut som bolaget fattar på marknadsmässiga grunder – i enlighet med uppdraget – bör riksdagen inte uttala sig om. Vidare påminde utskottet om att Vattenfall är en självständig juridisk person. Utskottet anför att det som framförts i motionen inte gör att det finns skäl att ändra uppfattning i frågan och att miljö- och jordbruksutskottet därför bör avstyrka motionen i denna del. Miljö- och jordbruksutskottet finner inte skäl att göra någon annan bedömning än näringsutskottet gjort och avstyrker därmed motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 2.

När det gäller övriga motioner om elproduktion vill utskottet inledningsvis framhålla att skatteutskottet i sitt yttrande över klimathandlingsplanen berör förslaget om en breddad skattereduktion till dem som bor i lägenhet. Skatteutskottet noterar att statsrådet Anders Ygeman har uppgett att frågan bereds inom Regeringskansliet. Skatteutskottet anser att denna beredning inte bör föregripas. Miljö- och jordbruksutskottet delar denna bedömning och avstyrker därför motion 2019/20:3480 (V) yrkande 29.

Både försvarsutskottet och näringsutskottet berör i sina yttranden över klimathandlingsplanen motionsyrkandet om vindkraft i förhållande till Försvarsmaktens intressen. Utskotten hänvisar i sina yttranden till den översyn av relevant lagstiftning som ska göras enligt klimathandlingsplanen. Försvarsutskottet uttalar vidare att utskottet förutsätter att regeringen i samband med beredningen av den kommande försvarspolitiska inriktningen tar ställning till frågan om försvarsmaktens intressen respektive intressena för samhället i övrigt ur ett generellt perspektiv. Näringsutskottet framhåller att Försvarsmakten har fått i uppdrag av regeringen att utveckla förmågan till tidig dialog och samverkan med övriga samhället när det gäller bl.a. vindkraftsärenden och att analysera andra länders erfarenheter av fungerande samexistens mellan försvarsmakt och kraftigt utbyggd vindkraft. Båda utskotten föreslår

att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motionsyrkandet. Miljö- och jordbruksutskottet kan konstatera att det framgår ovan att det pågår ett arbete som berör frågan och finner inte skäl att frånga försvarsutskottets och näringsutskottets bedömning. Miljö- och jordbruksutskottet avstyrker därmed motion 2019/20:3480 (V) yrkande 65.

Cirkulär ekonomi

Miljö- och jordbruksutskottet välkomnar det som anförs i propositionen om att stärka utvecklingen av en resurseffektiv, cirkulär och biobaserad ekonomi och ser positivt på att regeringen anför att flera åtgärder bör genomföras under mandatperioden. Utskottet noterar särskilt att regeringen anför att en nationell strategi för cirkulär ekonomi bör tas fram och en bred översyn av regelverken för återvinning och hantering av avfall och restprodukter bör göras. Utskottet välkomnar vidare det regeringen anför om ett plastreturaffineri samt att regeringen avser att utreda dels en skatt på fler engångsartiklar, dels förbud mot fler plastartiklar. Utskottet har i betänkandena 2018/19:MJU5 och 2019/20:MJU13 tidigare behandlat och avstyrkt motionsförslag motsvarande de som nu framförs om standardisering av plasttyper, nationell plaststrategi och förbud mot plastbäckar. Det har inte framkommit skäl för utskottet att fråga sin tidigare bedömning. Med hänsyn till detta och till de åtgärder som regeringen aviserar i propositionen avstyrker utskottet motion 2019/20:3480 (V) yrkandena 24, 30 och 31.

Skatteutskottet konstaterar i sitt yttrande över klimathandlingsplanen att riksdagen i december 2019 antog regeringens förslag till en ny skatt på avfallsförbränning och anför att utskottet inte ser något hinder mot att motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 11 avslås. Miljö- och jordbruksutskottet konstaterar att frågan nyligen avgjorts i riksdagen och delar skatteutskottets bedömning. Utskottet avstyrker därmed motionsyrkandet.

Skogsbruk, jordbruk och annan markanvändning

Utskottet vill inledningsvis framhålla det som regeringen anför i propositionen om att en hållbar markanvändning som möjliggör substitution av fossilintensiva material och fossila bränslen med förnybara produkter är betydelsefull för en växande bioekonomi och för att nå de nationella klimatmålen. Utskottet delar denna bedömning och håller även med regeringen om att långsiktiga kolsänkor bör bevaras, mångfald värnas och ekosystemtjänster vidmakthållas. Som framgår av propositionen har utskottet tidigare riktat ett tillkännagivande till regeringen om att en nationell bioekonomistrategi bör inrättas för att tillsammans med de gröna näringarna skapa större miljö- och klimatnytta. Utskottet välkomnar regeringens avsikt att tillsammans med de gröna näringarna ta fram en svensk bioekonomistrategi och att regeringen i propositionen anger att den avser att ha en fortsatt hög ambition när det gäller naturvård, biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Utskottet finner mot denna bakgrund inte skäl att vidta någon åtgärd med

anledning av motionerna 2019/20:2659 (M) yrkande 38 och 2019/20:3107 (C) yrkande 7 som båda berör frågan om substitution av fossilbaserade produkter.

Utskottet delar vidare regeringens bedömning att metoder för ökad kolinlagring i bl.a. jordbruksmark bör främjas och välkomnar det uppdrag regeringen aviserar i propositionen om att minska avgången av växthusgaser och öka kolinlagringen. Utskottet är också positivt till att regeringen i propositionen framhåller våtmarkernas betydelse för klimatet och att insatserna för restaurering av våtmarker har stärkts. Utskottet noterar vidare att frågan om kolinlagring även omfattas av Klimatpolitiska vägvalsutredningens betänkande som nyligen remitterats. Utskottet anser mot denna bakgrund och med hänsyn till vad utskottet anfört ovan att motionerna 2019/20:2858 (MP) yrkandena 1 och 2, 2019/20:3106 (C) yrkande 10, 2019/20:3264 (C) yrkande 51 och 2019/20:3480 (V) yrkandena 32–34 kan avstyrkas.

När det gäller frågan om att skogens bidrag för att minska utsläppen ska få genomslag i internationella klimatavtal och klimatmål kan följande noteras. Av propositionen framgår att regelverket under Kyotoprotokollet sträcker sig till 2020 och att något detaljerat regelverk för bokföring av skog och annan markanvändning inte finns under Parisavtalet. Som framgår av propositionen har dock EU tagit fram gemensamma bokföringsregler genom LULUCF-förordningen. Utskottet noterar vidare att Klimatpolitiska vägvalsutredningen, som bl.a. berör kolsänkan, nyligen har remitterats. Utskottet finner mot denna bakgrund inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2019/20:2667 yrkande 16.

När det gäller frågan om användningen av drivmedel i jordbruket vill utskottet framhålla följande. Utskottet delar regeringens bedömning i propositionen att insatser bör genomföras för att stödja en utveckling mot ett fossiloberoende jordbruk och välkomnar att regeringen nu har tillsatt en utredning om att föreslå åtgärder och styrmedel för att stödja en utveckling mot ett fossiloberoende jordbruk. Utskottet välkomnar även den utvärdering av gödselgasstödet som regeringen nämner i propositionen. Utskottet noterar därutöver att regeringen anför att den nationella planen för att genomföra EU:s gemensamma jordbrukspolitik under nästa programperiod, som regeringen avser att ta fram under mandatperioden, kommer att utgöra ett verktyg för att minska utsläppen av växthusgaser från jordbrukssektorn. Utskottet delar regeringens bedömning att uppföljningen av utsläpp från arbetsmaskiner behöver förbättras och ser fram emot det uppdrag som regeringen aviserar i propositionen. Liksom regeringen vill utskottet framhålla vikten av att arbetsmaskiner inte missgynnas i förhållande till vägfordon och välkomnar det regeringen anför om en ny klimatpremie. Utskottet anser mot denna bakgrund att det inte finns skäl att bifalla motionerna 2019/20:2760 (KD) yrkande 5, 2019/20:3107 (C) yrkande 43 samt 2019/20:3264 (C) yrkandena 27 och 50.

Försvarsutskottet anför i sitt yttrande över klimathandlingsplanen att det är viktigt att kunna säkerställa en nödvändig försörjningsberedskap för svenskt vidkommande inför en fredstida samhällskris, höjd beredskap eller krig. Detta gäller inte minst livsmedel och drivmedel. Utskottet finner dock att det i

väntan på regeringens beredning av Försvarsberedningens del- och slutrapporter samt kommande utredningsförslag inte finns skäl att föreslå ytterligare åtgärder i fråga om försörjningsberedskap, t.ex. i fråga om livsmedel. Försvarsutskottet föreslår mot denna bakgrund att miljö- och jordbruksutskottet ska avstyrka motion 2019/20:3480 (V) yrkande 35. Miljö- och jordbruksutskottet, som även noterar att utbildningsutskottet i betänkande 2019/20:UbU13 nyligen har avstyrkt motsvarande motionsförslag, instämmer i försvarsutskottets bedömning och avstyrker motionsyrkandet.

Ett transporteffektivt samhälle

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om etappmål för flyget, infrastrukturfrågor, järnväg och kollektivtrafik, cykling samt ekonomiska styrmedel.

Jämför reservation 35 (V), 36 (V), 37 (KD), 38 (V), 39 (KD), 40 (V), 41 (V) och 42 (KD).

Propositionen

Etappmål för flyget

I propositionen bedömer regeringen att ett etappmål bör införas för flygets klimatpåverkan. Detta är enligt regeringen viktigt bl.a. för att skapa marknadsförutsättningar och efterfrågan på nya lösningar samtidigt som möjligheter ges för långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Regeringen avser därför att i ett tilläggsdirektiv ge Miljömålsberedningen i uppdrag att ta fram mål för flyget. Detta skulle, liksom övriga mål i det klimatpolitiska ramverket, utgöra etappmål inom miljömålssystemet.

Infrastrukturfrågor

Av propositionen framgår att den långsiktiga planeringen av den statliga transportinfrastrukturen genomförs i en regelbundet återkommande process. Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 och de regionala transportplanerna innehåller enligt regeringen huvuddelen av statens finansiella insatser för att långsiktigt utveckla transportsystemet. Planen sträcker sig över tolv år och revideras enligt uppgift i propositionen vanligtvis en gång per mandatperiod.

Regeringen anför i propositionen att transportinfrastrukturen är ett viktigt verktyg för att nå de transportpolitiska målen och att den kan bidra till att nå det långsiktiga klimatmålet till 2045. Enligt regeringen är klimatmålet en central utgångspunkt för den framtida statliga transportinfrastrukturplaneringen.

Även fyrstegsprincipen är enligt regeringen en viktig utgångspunkt i transportinfrastrukturplaneringen. Principen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska provas stegvis enligt följande.

- Det första steget innebär att överväga åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
- Det andra steget innebär att överväga åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur.
- Det tredje steget innebär att vid behov överväga begränsade ombyggnationer.
- Det fjärde steget innebär att, om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen, överväga nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder.

Av propositionen framgår vidare att det i huvudsak är regeringen, kommunerna och regionerna som ansvarar för att genomföra steg 1-åtgärder som t.ex. beslut om skatter, avgifter och informationsinsatser. Trafikverket har möjlighet att genomföra vissa åtgärder i steg 1 och 2. För att den statliga och den kommunala transportinfrastrukturen ska nyttjas effektivt och utvecklas i linje med klimatmålen krävs enligt regeringen att statliga, regionala och kommunala aktörer vidtar samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen med ökat fokus på åtgärder i steg 1 och 2. Regeringen anför i propositionen att den avser att i större utsträckning prioritera kostnads-effektiva åtgärder som påverkar steg 1 och 2.

Regeringen anför vidare i propositionen att det finns stora möjligheter att klara vardagen utan bil i städer och tätbebyggda områden. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att skapa en arena om fossilfri tillgänglighet och transporteffektivitet i städer. Syftet är att genom erfarenhetsutbyte och kunskapsspridning mellan relevanta aktörer skapa förutsättningar för att skala upp åtgärder och öka genomförandetakten i arbetet med att nå etappmålet för inrikes transporter och skapa förutsättningar för nettonollutsläpp senast 2045. Energimyndigheten och Trafikverket har även ett uppdrag som handlar om hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet. Myndigheterna ska bl.a. genomföra dialogmöten, erfarenhetsutbyten och rekommendationer om att skapa förutsättningar för attraktiva och klimatsmarta transporter i städer.

Regeringen framhåller i propositionen även utredningen Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande (N 2016:G) som lämnade sin slutrapport 2017. Som ett resultat av utredningen ingicks avtal och avsiktsförklaringar med kommuner som på sikt ska leda till 66 000 nya bostäder i fyra kommuner i tre län. Områdena ska bl.a. planeras med hög bebyggelsestäthet, kollektivtrafik samt gång och cykel som norm, planer för fossilfria transporter på områdesnivå, och funktionsblandning ska säkerställas. Kopplat till avtalen ska statliga infrastrukturåtgärder göras. Avtalen ger enligt regeringen goda förutsättningar för att skapa hållbara fysiska strukturer.

Enligt regeringen finns det möjligheter att arbeta med hållbarhet genom att samordna kommunernas, regionernas och statens planeringsprocesser i syfte att främja hållbara fysiska strukturer.

Regeringen anför vidare att bilpooler bör stimuleras i syfte att främja övergången till en cirkulär ekonomi med mer resurseffektiva persontransporter. Regeringen bedömer även att utveckling och införande av konceptet yrkande kan bidra till att andelen persontransporter som görs till fots, med cykel och kollektivtrafik eller andra klimat- och yteffektiva transportsätt ökar, samtidigt som medborgarnas tillgänglighet ökar. Regeringen har enligt propositionen gett Trafikverket i uppdrag att genomföra och utvärdera ett demonstrationsprojekt av minst en bytespunkt som stödjer mobilitet som tjänst.

Regeringen anför i propositionen att längre och tyngre lastbilar på vägar där transporter på järnväg eller sjöfart inte är realistiska innebär en effektivisering av basindustrins lastbilstransporter. När varje lastbil kan få med sig en större mängd gods kan utsläppen per tonkilometer minska. Längre och tyngre lastbilar är därför en viktig åtgärd för exempelvis timmertransporter för skogsindustrin och tunga fjärrtransporter där transport med tåg och sjöfart inte är realistiska alternativ.

Av propositionen framgår vidare att riksdagen, efter förslag från regeringen, har fattat beslut om att införa en ny bärighetsklass i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner (prop. 2016/17:112, bet. 2016/17:TU14, rskr. 2016/17:238). På vägar som tillhör denna bärighetsklass, BK4, tillåts lastbilskombinationer med en totalvikt upp till 74 ton. De första statliga BK4-vägarna öppnades av Trafikverket 2018. Regeringen anför i propositionen att BK4-vägnätet i slutet av 2019 väntas uppgå till totalt mer än 20 000 kilometer väg, vilket motsvarar en femtedel av det statliga vägnätet. Enligt regeringen gör bärighetssatsanslaget i den nationella planen det möjligt att öppna 70–80 procent av de viktigaste statliga vägarna för BK4 fram till 2029. Av propositionen framgår vidare att Trafikverket i mars 2019 redovisade ett regeringsuppdrag om att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet (dnr. I2019/01058/TM). Redovisningen har remitterats.

Järnväg och kollektivtrafik

Av propositionen framgår att regeringen 2018 beslutade om ett mål för ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik i Sverige. Målet innebär att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025 och att målet på sikt är att fördubbla andelen. Trafikanalys har på regeringens uppdrag föreslagit fyra indikativa målnivåer för kommuner med olika förutsättningarna. De indikativa målen motsvarar mål för genomsnittet för kommunerna i respektive grupp, och ska tillsammans motsvara en ökning enligt målet. För storstad är t.ex. den indikativa målnivån 49 procent. För att målet ska nås bör enligt regeringen städerna utvecklas mot

hållbara stadsstrukturer med en effektiv markanvändning där dessa transportsätt främjas.

För att underlätta för resenärer att välja kollektivtrafik bör enligt regeringen ett nationellt biljettsystem införas för all kollektivtrafik i hela Sverige senast 2020. Regeringen anför i propositionen att det bör bli enklare att kombinera kollektivtrafikresor inom och mellan regioner och med olika trafikslag och transportsätt. Det behöver vara enkelt att söka och köpa biljetter. Regeringen har därför beslutat att en särskild utredare ska utreda vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige.

Regeringen framhåller vidare att kommuner och regioner genom stadsmiljöavtalen kan få upp till 50 procent statlig medfinansiering till infrastruktur för bl.a. kollektivtrafik. Regeringen anför att den under mandatperioden avser att utveckla och effektivisera stadsmiljöavtalen i syfte att ytterligare främja alternativ till bilen. Avtalen behöver enligt regeringen utvecklas och effektiviseras

Regeringen bedömer att snabba, punktliga tåg med hög tillförlitlighet är en förutsättning för att flytta över resor och transporter till järnväg och därmed öka transporteffektiviteten. Punktligheten för svensk järnväg bör öka. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att ta fram en långsiktig underhållsplan och ett åtgärdsprogram för att säkra ökad punktlighet. Regeringen har även i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 utökat medlen för underhåll av järnvägen med 47 procent jämfört med föregående plan. Planen innehåller även stora satsningar på att utveckla järnvägssystemet och öka kapaciteten.

Regeringen anför vidare att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banornas sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska återupptas och utgöra utgångspunkten för det fortsatta arbetet med projektet.

Regeringen anser även att det behöver bli enklare att resa klimatsmart med tåg ut i Europa. Regeringen har därför gett Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att upphandla nattågstrafik med dagliga avgångar till flera europeiska städer.

Regeringen anför vidare att järnvägen sedan länge har en given plats för långväga, tunga och skrymmande godstransporter. Med satsningar på järnvägsunderhåll, kombiterminaler, intermodala transportlösningar och trafikslagsövergripande logistik förbättras förutsättningarna för överflyttning av gods till järnväg. För att öka transportarbetet på järnväg gör regeringen också satsningar för att göra det möjligt att köra längre och tyngre godståg.

För att nå etappmålet för inrikestransporter behöver enligt regeringens bedömning en större andel av godset transporteras på järnväg. Regeringen anför att en förutsättning för detta är att det är företagsekonomiskt lönsamt. Befintliga styrmedel som ökar andelen hållbara förnybara drivmedel och skyndar på elektrifieringen behöver kompletteras med åtgärder som leder till

en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Regeringen anför att den har initierat en rad åtgärder som syftar till att öka effektiviteten i godstransportsystemet, bl.a. genom att göra det möjligt att samordna godstransporter så att fyllnadsgraden kan öka och tomtransporterna minska, verka för möjligheter att använda längre och tyngre fordon, främja intermodala transportlösningar samt stärka järnvägens och sjöfartens konkurrenskraft så att transporter kan flyttas över från väg till järnväg och sjöfart.

Cykling

Som framgått ovan har regeringen beslutat om ett ökat mål för bl.a. andelen cykeltrafik i Sverige. Regeringen beslutade därutöver i april 2017 En nationell strategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Strategin ska stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar och fungera som en plattform för fortsatt arbete. Regeringen har beslutat om flera regeländringar som syftar till att förbättra förutsättningarna för cyklisterna. Särskilda medel har avsatts för bl.a. utredningar och bidrag. Regeringen anför i propositionen att andelen som reser med cykel ska öka, skatteregler ska underlätta för cykelpendling och arbetet med att genomföra strategin fortsätter. Regeringen kommer att följa upp och utvärdera de insatser som redan har genomförts.

Infrastrukturen för cykling kommer enligt regeringen att förbättras. Inom ramen för den nationella planen för transportinfrastruktur för perioden 2018–2029 genomförs trimningsåtgärder för cykling, statlig medfinansiering av cykelåtgärder genom stadsmiljöavtal och storstadsavtal samt åtgärder för cykling i samband med om- och nybyggnation av infrastruktur. Genom stadsmiljöavtalen, för vilka en miljard per år har avsatts under 2018–2029 kan kommuner söka finansiering för åtgärder som förbättrar infrastrukturen för cykel.

Ekonomiska styrmedel

Enligt regeringens bedömning ska stimulanser och ekonomiska styrmedel användas för att nå klimatmålen och miljöskatternas andel av skatteinkomsterna öka. Regeringen anför att den avser att genomföra en omfattande skattereform som bl.a. kommer att bidra till att klimat- och miljömålen nås.

Förmånsvärdet för bilar bör enligt regeringens bedömning utöver styrning mot mer miljöanpassade bilar spegla principen om neutral beskattning mellan förmån och kontant lön. Beräkningen av förmånsvärdet för bil syftar enligt regeringen till att bilförmån och kontantlön ska beskattas lika. Regeringen framhåller i propositionen att reglerna för förmånsbilar enligt Klimatpolitiska rådet i dag är utformade på ett sätt som stimulerar innehav av bil och ökat bilkörande för privat bruk.

Tillgång till avgiftsfri arbetsplatsparkering kan enligt regeringens bedömning i propositionen bidra till ökad bilpendling och därmed ökade

utsläpp. Skärpt efterlevnad av förmånsbeskattningen av subventionerad arbetsplatsparkering har bl.a. efterlysts av de samverkande myndigheterna i regeringsuppdraget om omställning till en fossilfri transportsektor. Regeringen anför att Skatteverket bör bedöma omfattningen av felaktigheter när det gäller redovisningen av förmåner av parkering vid arbetsplatser.

Av propositionen framgår vidare att trängselskatt är en statlig tids- och platsrelaterad skatt som syftar till att förbättra framkomligheten, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktursatsningar. Trängselskatt tas ut med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt. Lagen gäller i hela Sverige. Närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns i särskilda bilagor till lagen.

Regeringen anför i propositionen att flygets stora klimatpåverkan bör minska. Regeringen avser därför att verka på en global nivå för att ändra de till Chicagokonventionen anknutna policyer som anger att flygbränsle inte ska beskattas. På EU-nivå avser regeringen att verka för att energiskattedirektivet ändras så att flygbränslebeskattning inom EU blir tillåten. Regeringen anför vidare att den avser att vidta ytterligare nationella åtgärder för att minska flygets klimatpåverkan. Regeringen har t.ex. gett Transportstyrelsen i uppdrag att lämna förslag om miljöstyrande start- och landningsavgifter.

Motionerna

Etappmål för flyget

I kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 37 anförts att inrikesflyget bör ingå i etappmålet till 2030 för transportsektorn. Motionärerna välkomnar att regeringen avser att ge Miljömålsberedningen i uppdrag att ta fram etappmål för att minska utsläppen inom flyget. Även om flyget ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter ser motionärerna inga skäl till att inrikesflyget även i fortsättningen ska undantas från att ingå i klimatmålet för transportsektorn.

Infrastrukturfrågor

Jens Holm m.fl. (V) anför i kommittémotion 2019/20:3480 att regeringen bör återkomma med nödvändiga åtgärder så att transportinfrastrukturplaneringen utformas så att klimatmålen är målstyrande och att tillgängligheten utvecklas inom ramen för dessa samt i linje med andra transportpolitiska hänsynsmål (yrkande 42). Enligt motionärerna bör regeringen genomföra en omprövning av projekt inom nuvarande investeringsplaner för transportsystemet med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås (yrkande 43).

Motionärerna anför vidare att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med första steget i fyrstegsprincipen (yrkande 44). I motionen anförts även att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag på hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs

i infrastrukturplaneringen. Motionärerna anför att det av klimathandlingsplanen framgår att regeringen i större utsträckning ska prioritera kostnadseffektiva åtgärder som stärker steg 1- och steg 2-åtgärder men att det saknas konkreta förslag som ska genomföras under mandatperioden (yrkande 45).

I motionen anføres därutöver att regeringen senast 2021 bör förtydliga för Trafikverket vad som konkret menas med att tänkbara åtgärder ska prövas med ett trafikslagsövergripande anslag. Motionärerna hänvisar till en granskning från Riksrevisionen som visar att Trafikverket nästan alltid beskriver bristerna utifrån en specifik väg eller järnväg vilket försvårar en helhetssyn (yrkande 46). Enligt motionärerna bör regeringen även senast 2021 återkomma med förslag på hur nationellt framtagna bristanalyser och prioriteringar på systemnivå kan utgöra en utgångspunkt för den tidiga planeringen av investeringar i transportinfrastruktur. Nuvarande planeringssystem bygger i hög grad på brister som kan identifieras från en lokal nivå, vilket enligt Riksrevisionen pekar på att det ofta kan vara svårt att hitta kostnadseffektiva lösningar. Detta riskerar att försvåra en planering som stärker möjligheterna att uppnå antagna nationella klimatmål (yrkande 47).

I motionen anføres vidare att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag på stärkt regelverk och processer för samhällsplanering som minskar bilberoendet. En integrerad transportplanering skulle bl.a. skapa bättre förutsättningar att begränsa tillväxten i transportefterfrågan och bryta bilberoendet i tätorterna. I klimathandlingsplanen presenterar regeringen inga nya åtgärder för denna inriktning (yrkande 48). Enligt motionärerna bör det i plan- och bygglagen införas begränsande bestämmelser om detaljhandelsanläggningar i externa lägen. Ur ett miljö- och klimatperspektiv är det inte hållbart att etablera verksamheter som bygger på bilen som transportmedel. Externa affärscentrum medför att fler stimuleras att använda bilen och att resorna blir allt längre, vilket medför ökad miljöbelastning (yrkande 50). I motionen anføres även att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel (yrkande 53).

Enligt kommittémotion 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) bör förutsättningarna för att stärka hårt trafikerade motorleder till BK4 utredas. Motionärerna anför att regeringen på goda sätt resonerar för hur transportinfrastrukturplaneringen ska bidra till fossilfrihet men missar att framhålla vikten av att vägarna förstärks till BK4, vilket enligt motionärerna är en förutsättning för de tyngre fordonens långsiktiga framfart (yrkande 12). Motionärerna anför vidare att det är angeläget att regeringen snarast återkommer till Trafikverket och de regionala planupprättarna med direktiv om inriktningsplanering. I motionen anføres att regeringen släpar efter i arbetet med transportinfrastrukturen. Regeringen borde enligt motionärerna under våren 2019 ha gett Trafikverket och de regionala planupprättarna direktiv om inriktningsplanering inför perioden 2022–2033, vilket inte har skett (yrkande 14).

Järnväg och kollektivtrafik

I kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) anförs att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör införas senast 2021 (yrkande 56). Enligt motionärerna bör vidare regeringen återkomma till riksdagen senast 2022 med förslag på en handlingsplan för hur mål om en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras. Motionärerna anför att en sådan handlingsplan kan strukturera arbetet med de åtgärder som presenterats i flera utredningar och rapporter på senare år (yrkande 61). Enligt motionärerna bör även regeringen under mandatperioden genomföra en översyn av möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft när det gäller resekostnaden för motsvarande resor med personbil. Motionärerna anför att det ska vara enkelt och ekonomiskt lönsamt att välja de klimatsmarta alternativen (yrkande 62).

I motionen anförs vidare att regeringen bör återkomma med ett samhällsuppdrag som stärker SJ AB:s samhällsnytta samt ett förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2021. Utan avkastningskravet menar motionärerna att SJ skulle kunna sänka priserna och förbättra servicen och därmed prioritera samhällsnyttan (yrkande 57). Enligt motionärerna bör SJ AB:s ägardirektiv ändras senast 2021 så att trafikeringsrätten för bolaget också innebär en skyldighet att bidra till att upprätthålla en väl fungerande trafik på järnväg i hela landet. Motionärerna anför att SJ bör bedriva trafik även på företagsekonomiskt olönsamma sträckor när det är samhällsekonomiskt försvarbart (yrkande 58). Vidare bör regeringen enligt motionärerna verka för förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt på godstrafik på järnväg. Motionärerna anför att regleringen i högre grad måste beakta den miljö- och klimatnytta en ökad andel godstransporter på järnväg skulle ge och att detta förutsätter att järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag inte undermineras av höjda banavgifter (yrkande 59).

I motionen anförs vidare att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag på styrmedel, inklusive en reformerad miljökompensation, som stärker transportköparens incitament att välja transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan. Motionärerna anför att den miljökompensation för godstransportörer på järnvägen som införts är för låg, och dessutom upphör den 2020. De vill förlänga miljökompensationen och öka den med motsvarande medel som banavgifterna höjs den kommande treårsperioden (yrkande 60).

Enligt kommittémotion 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 13 bör man avvakta utredningen om ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik innan man tar ställning till ett sådant biljettsystem.

I yrkande 15 i samma motion avvisas regeringens förslag om att utreda förutsättningarna för att upphandla nattåg till europeiska städer. Motionärerna anför att det riskerar att innebära en felaktig användning av offentliga medel och att det är en stor risk för undanträngningseffekter gentemot godstrafiken.

Motionärerna menar att det är rimligare att anvisa medel för att främja rent flyg.

I yrkande 16 i samma motion anför motionärerna att de avvisar förslaget om att diskutera finansiering av nya stambanor för höghastighetståg. De önskar ett bredare samtal med alla partier med fokus på att först rusta upp de spår som finns, bygga bort kända flaskhalsar och därefter titta på var det behövs nya spår för att öka funktionaliteten i hela Sverige och Norden.

Cykling

Enligt kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 51 bör regeringen återkomma med förslag på ändring i väglagen för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och göra det möjligt att bygga gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdslinje eller funktionellt samband med en statlig väg.

I motionen anförts vidare att två-plus-ett-vägar ofta innebär försämrad framkomlighet för cyklister och att cykeltrafikanternas framkomlighet därför alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister när sådana vägar byggs (yrkande 52).

Enligt motionärerna bör regeringen även återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklister vid högersväng senast 2021. Detta är enligt motionärerna ett sätt att underlätta för cykling som det finns ett stort intresse för men där rättsläget är oklart (yrkande 54).

I motionen anförts därutöver att Trafikverket senast 2022 bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där behov finns (yrkande 55).

Ekonomiska styrmedel

I kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 49 anförts att regeringen bör ges i uppdrag att senast 2022 återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om att införa och utforma trängselavgifter. Enligt motionärerna är privatbilismen i de större städerna ett större hot mot miljön än biltrafik på landsbygden, och detta är ett sätt att åtgärda större städers miljö- och klimatpåverkan. Enligt yrkande 38 i samma motion bör regeringen låta utreda en lämplig utformning av progressiv flygbeskattningsordning som gör det dyrare att flyga ju fler gånger man flyger. Motionärerna anför att de som belastar klimatet mest måste ändra sina vanor i störst utsträckning.

Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) anför i kommittémotion 2019/20:3481 att de avvisar regeringens förslag att försämma förutsättningarna för bilförmån genom att jämställa beräkningen av förmånsvärdet med beskattning av kontantlön (yrkande 17). Motionärerna föreslår istället att dagens nedsatta förmånsvärde för miljöbilar avskaffas samtidigt som förmånsvärdet för bilar som inte är miljöbilar höjs (yrkande 18). Motionärerna avvisar även regeringens förslag att ge Skatteverket uppdrag med anledning av förekomsten

av avgiftsfri parkering eftersom de inte anser att förslaget står i proportion till problemet (yrkande 19).

Tidigare behandling och kompletterande information

Infrastrukturfrågor

När det gäller fyrstegsprincipen kan noteras att riksdagen våren 2019 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att vidta åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag (bet. 2018/19:TU18, rskr. 2018/19:277). Vidare kan noteras att Trafikuskottet i betänkande 2019/20:TU7 Infrastrukturfrågor behandlade ett motionsförslag om hur Trafikverket ska arbeta med första steget i fyrstegsprincipen. Utskottet noterade då att det nämnda tillkännagivandet bereds vid Infrastrukturdepartementet och föreslog att förslaget skulle avslås. I samma betänkande behandlade och avstyrkte trafikuskottet även motionsförslag som rörde hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras, hur nationellt framtagna bristanalyser och prioriteringar på systemnivå kan utgöra en utgångspunkt för den tidiga planeringen av investeringar i transportinfrastruktur samt ett motionsförslag om samhällsplanering som minskar bilberoendet och ett motionsförslag om att stimulera mobilitetstjänster.

När det gäller frågan om att uppdatera den nationella planen för transportinfrastrukturen kan noteras att infrastrukturminister Tomas Eneroth i en interpellationsdebatt i december 2019 (ip. 2019/20:172) anförde att arbetet med den kommande nationella infrastrukturplaneringen för närvarande bereds inom Regeringskansliet.

Järnväg och kollektivtrafik

I januariavtalet anfördes att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Järnvägen i norra Sverige ska fortsätta att byggas ut och planeringen för att bygga Norrbottenbanan i sin helhet ska intensifieras. Den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska återupptas och utgöra utgångspunkten för det fortsatta arbetet med projektet. Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige införs från den 1 januari 2022. Regeringen ska agera för att göra det enklare att boka utlandsresa med tåg, och Trafikverket ska ges i uppdrag att upphandla nattåg med dagliga avgångar till flera europeiska städer (punkt 28).

I januariavtalet anfördes vidare att ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår är viktiga delar för att nå ökad punktlighet för järnvägen. En långsiktig underhållsplan och ett åtgärdsprogram för att säkra ökad punktlighet ska tas fram i samverkan med tågoperatörerna (punkt 29).

Riksrevisionen har granskat statens planering av höghastighetsjärnväg. Resultatet av granskningen redovisades i granskningsrapporten RiR 2019:31

Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjärnväg. Regeringen har redovisat sin bedömning av Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer i skrivelse 2019/20:133 Riksrevisionens rapport om statens planering av höghastighetsjärnvägar som överlämnades till riksdagen den 19 mars 2020. Skrivelsen behandlas av Trafikutskottet under våren 2020.

Frågan om ett förändrat avkastningskrav för SJ har behandlats flera gånger tidigare av näringsutskottet, senast i betänkande 2019/20:NU4 Statliga företag, där utskottet, efter att bl.a. ha framhållit att det tidigare avstyrkt identiska yrkanden, avstyrkte motionsyrkandet.

Trafikutskottet behandlade frågan om förslag på styrmedel, inklusive reformerad miljökompensation, i betänkande 2019/20:TU7 Infrastrukturfrågor. Utskottet konstaterade där sammanfattningsvis att frågan om hållbara transporter har en mycket hög prioritet för regeringen och avstyrkte motionsförslaget.

När det gäller frågan om nattåg till kontinenten kan noteras att regeringen i vårandringsbudgeten för 2019 införde ett nytt ramanslag benämnt Internationell tågtrafik och satsade 50 miljoner kronor på detta. I budgetpropositionen för 2020 förlängdes satsningen med 50 miljoner kronor per år 2020–2022. Trafikutskottet uttalade vid behandlingen av budgetpropositionen att det såg positivt på regeringens förslag (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22, bet. 2019/20:TU1). Vidare kan noteras att Trafikverket den 27 april 2020 redovisade det uppdrag om nattågstrafik som regeringen nämner i propositionen.

Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige överlämnade i slutet på april 2020 sitt betänkande Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25) till regeringen.

Cykling

I januariavtalet (punkt 36) anförts att stadsmiljöavtalen ska utvecklas och effektiviseras för att bl.a. främja alternativ till bil i städerna. Andelen som reser med cykel ska öka, och skatteregler ska underlätta för cykelpendling.

Motionsförslag om cyklingens status i infrastrukturplaneringen och tvåå-plus-ett-vägar har tidigare behandlats av trafikutskottet, senast i betänkande 2019/20:TU9 Cykelfrågor. Utskottet avstyrkte motionsförslagen mot bakgrund av bl.a. regeringens beslut i maj 2018 om en nationell plan för transportinfrastrukturen 2019–2029, genomförda insatser som inneburit att 92 kilometer nya gång- och cykelvägar byggts under 2018, den kunskapsutbyggnad som görs vid Cykelcentrum vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och att skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) anger att möjligheten att minska barriäreffekter och att underlätta för gång- och cykeltrafikanter i samband med mötessepareringsåtgärder bör övervägas i reserelationer där det kan anses vara motiverat.

Trafikutskottet behandlade i samma betänkande även ett motionsförslag om skyltning för högersväng vid rött ljus. Utskottet avstyrkte motionsförslaget mot bakgrund bl.a. av att utskottet tidigare avstyrkt liknande förslag och att regeringen i den nationella cykelstrategi som presenterades våren 2017 framförde att det bör utredas om det är möjligt att, under vissa förutsättningar, för samtliga fordonsslag medge undantag från reglerna om stopplikht vid röd signal när fordonet gör en högersväng.

I samma betänkande behandlades även motionsförslag om att ställa krav på tågoperatörer att använda tåg som kan medföra cykel. Trafikutskottet uttalade att det inte fann anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan om kombinerade resor med cykel, mot bakgrund av såväl det pågående arbetet på EU-nivå som att det är lämpligt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör avvägningar av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i länet liksom den inriktning som regeringen ger uttryck för i den nationella cykelstrategin. Utskottet avstyrkte därför motionsförslagen.

Ekonomiska styrmedel

Skatteutskottet har tidigare behandlat frågor om flygskatt, bl.a. i betänkande 2018/19:SkU12 Punktskatt, där utskottet uttalade följande.

Riksdagen beslutade i samband med beredningen av budgetpropositionen för 2018 att den 1 april 2018 införa en punktskatt på flygresor. Utskottet uttalade då att även flyget i större utsträckning ska bära sina egna klimatkostnader och att det är nödvändigt med styrmedel som uppmuntrar konsumenterna att välja mer miljövänliga alternativ som kan leda till minskade koldioxidutsläpp, mindre klimatpåverkan och en ökad möjlighet att uppnå målen i det klimatpolitiska ramverket. Utskottet uttalade vidare att en flygskatt också innebär att producenternas incitament att ta fram mer miljövänliga alternativ ökar. Utskottet, som tillstyrkte förslaget i dess helhet, hade inte något att invända mot flygskattens utformning.

Utskottet vidhåller sitt ställningstagande och ser inte något skäl att tillstyrka ytterligare ändringar på området. De aktuella motionsförslagen avstyrks i motsvarande delar.

Skatteutskottet behandlade även frågor om flygskatt i betänkande 2019/20:SkU22 Punktskatt. Utskottet avstyrkte motionsförslagen bl.a. mot bakgrund av vad som anförs i klimathandlingsplanen.

I punkt 32 i januariavtalet anförs att flygets klimatpåverkan ska minska. En obligatorisk klimatdeklaration vid köp av flygresor ska genomföras. Sverige ska ta en ledande roll för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för en beskattning av fossilt flygbränsle. Ett förslag om miljöstyrande start- och landningsavgifter ska tas fram. En hög inblandning av hållbart förnybart bränsle ska ges ekonomiska incitament. När ett system för flygbränsleskatt finns på plats bör det ersätta dagens biljettskatt på flyget.

Det uppdrag som nämns i propositionen om miljöstyrande start- och landningsavgifter för flyget skulle ha redovisats senast den 31 mars 2020.

Regeringen har på Transportstyrelsens begäran förlängt uppdraget till den 30 juni 2020 med anledning av bl.a. coronaviruset.

Skatteutskottet har flera gånger tidigare behandlat motionsförslag om att låta kommuner besluta om trängselskatt, senast i betänkande 2018/19:SkU12 Punktskatt där utskottet avstyrkte förslaget med motiveringen att frågan är föremål för överväganden inom Regeringskansliet med anledning av Vägtullsutredningens förslag (SOU 2013:3).

Utskottets ställningstagande

Etappmål för flyget

Utskottet delar regeringens bedömning i propositionen att ett etappmål bör införas för flygets klimatpåverkan. Utskottet välkomnar därför regeringens avsikt att ge Miljömålsberedningen i uppdrag att ta fram mål för flyget. Utskottet noterar att även trafikutskottet i sitt yttrande över klimathandlingsplanen välkomnar uppdraget. Mot denna bakgrund bedömer miljö- och jordbruksutskottet, i likhet med trafikutskottet, att motion 2019/20:3480 (V) yrkande 37 kan lämnas utan åtgärd.

Infrastrukturfrågor

Utskottet delar regeringens uppfattning att transportinfrastrukturen är ett viktigt verktyg för att nå de transportpolitiska målen och att den kan bidra till att nå det långsiktiga klimatmålet till 2045. Utskottet välkomnar att regeringen i propositionen anför att klimatmålet är en central utgångspunkt för den framtida statliga transportinfrastrukturen.

Trafikutskottet hänvisar i sitt yttrande över klimathandlingsplanen bl.a. till att regeringen i den senaste infrastrukturpropositionen anger att regeringens prioriteringar är jobben, skolan och klimatet, att regeringens mål är att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer och att de nationella miljö kvalitetsmålen ska nås. Utskottet framhåller vidare att regeringen i infrastrukturpropositionen understryker att transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp måste minska kraftigt för att Sverige ska nå sina miljö- och klimatmål samt de internationella åtaganden som följer av Parisavtalet. Vidare anges att transportsektorn måste bidra genom effektivisering och övergång till förnybara drivmedel. Därutöver anför att regeringen i skrivelsen om den nationella planen har anfört att det behövs en aktiv politik och löpande uppföljning och utveckling av styrmedlen inom transportområdet för att klara klimatmålen och att regeringen avser att noga följa upp genomförandet och effekterna av planen. Regeringen har därför gett Trafikverket i uppdrag att årligen redovisa vilka åtgärder som vidtagits för att verksamheten aktivt ska bidra till att miljö kvalitetsmålen nås. Trafikutskottet anser mot denna bakgrund att det inte finns skäl att vidta några åtgärder med anledning av motion 2019/20:3480 (V) yrkandena 42 och 43. Miljö- och jordbruksutskottet delar denna bedömning och avstyrker motionsyrkandena.

När det gäller fyrstegsprincipen kan konstateras att riksdagen tidigare riktat ett tillkännagivande till regeringen i denna fråga och att trafikutskottet i betänkande 2019/20:TU7 nyligen avstyrkt motionsförslag om fyrstegsprincipen med hänvisning till att tillkännagivandet bereds inom Regeringskansliet. Trafikutskottet anför i sitt yttrande över klimathandlingsplanen att Trafikverket har påbörjat ett omfattande utvecklingsarbete som berör fyrstegsprincipen i linje med de rekommendationer som Riksrevisionen gjorde 2018 i sin rapport om fyrstegsprincipens tillämpning. Utskottet konstaterar att regeringen anför att den kommer att följa detta arbete och vid behov återkomma med tydliggöranden. Trafikutskottet anför även att utskottet ser mycket positivt på att regeringen i propositionen anger att den avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2). Trafikutskottet föreslår i sitt yttrande att motion 2019/20:3480 (V) yrkandena 44–46 mot denna bakgrund ska avstyrkas. Miljö- och jordbruksutskottet, som även noterar att regeringen i propositionen framhåller fyrstegsprincipen som en viktig utgångspunkt i transportinfrastrukturplaneringen, delar denna bedömning.

Trafikutskottet anför vidare i sitt yttrande att det av det övergripande målet för transportpolitiken framgår att samhällsekonomisk effektivitet är ett viktigt kriterium för åtgärder som vidtas i transportsystemet. Utskottet pekar även på att regeringen i samband med beslutet om den nationella planen gett Trafikverket i uppdrag att årligen redovisa effekterna av denna, däribland den samhällsekonomiska nyttan av de åtgärder som vidtas för att upprätthålla väg- och järnvägsnätens kvalitet och tillgänglighet samt kostnaden för åtgärderna. Trafikutskottet föreslår i sitt yttrande att motion 2019/20:3480 (V) yrkandena 47 och 48 mot denna bakgrund ska avstyrkas. Miljö- och jordbruksutskottet delar trafikutskottets bedömning och avstyrker motionsyrkandena.

Civilutskottet berör i sitt yttrande över klimathandlingsplanen motionsyrkandet om externa köpcentrum. Utskottet noterar att det i betänkande 2016/17:CU15 tidigare avstyrkt motsvarande förslag med hänvisning bl.a. till att plan- och bygglagen redan innehåller bestämmelser om de avvägningar som måste göras i samband med en utbyggnad av handelsanläggningar och att det i första hand är kommunen som har ansvaret för att kraven på hänsyn till bl.a. miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden blir tillgodosedda vid planläggningen. Enligt civilutskottet ger det som nu anförs i motionen inte utskottet skäl att frångå sitt tidigare ställningstagande. Civilutskottet anser därför att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motion 2019/20:3480 (V) yrkande 50. Miljö- och jordbruksutskottet delar civilutskottets bedömning och avstyrker motionsyrkandet.

När det gäller frågan om mobilitet som tjänst delar miljö- och jordbruksutskottet regeringens bedömning i propositionen att konceptet kan bidra till att andelen persontransporter till fots och med cykel- och kollektivtrafik eller andra klimat- och yteffektiva transportsätt ökar, samtidigt

som tillgängligheten ökar. Trafikutskottet anför i sitt yttrande över klimathandlingsplanen att utskottet ser positivt på det uppdrag som regeringen har gett åt Trafikverket om demonstrationsprojekt. Utskottet noterar vidare att det i betänkande 2018/19:TU13 tidigare har välkomnat de aktiviteter och det utvecklingsarbete som görs inom området mobilitet som tjänst, bl.a. regeringens samverkansprogram och Trafikverkets uppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom området. Utskottet anför i sitt yttrande att det ser positivt på att frågan nu utreds vidare och att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motion 2019/20:3480 (V) yrkande 53. Miljö- och jordbruksutskottet delar trafikutskottets bedömning och avstyrker motionsyrkandet.

När det gäller frågan om att förstärka vägar till BK4 framgår av propositionen att bärighetssatsningen i den nationella planen för transportsystemet 2018–2029 innebär att det blir möjligt att öppna 70–80 procent av de viktigaste statliga vägarna för BK4 fram till 2029. Av trafikutskottets yttrande över klimathandlingsplanen framgår vidare att Trafikverkets målsättning är att i framtiden upplåta hela BK1-vägnätet för BK4. Mot denna bakgrund, och då även trafikutskottet i sitt yttrande anser att motionen bör avstyrkas, avstyrker miljö- och jordbruksutskottet motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 12.

När det gäller frågan om att uppdatera den nationella planen framgår det av tidigare nämnda interpellationsdebatt att arbetet med den kommande nationella infrastrukturplaneringen för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Mot denna bakgrund föreslår trafikutskottet i sitt yttrande att motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 14 avstyrks. Miljö- och jordbruksutskottet delar denna bedömning och avstyrker motionsyrkandet.

Järnväg och kollektivtrafik

Miljö- och jordbruksutskottet välkomnar de åtgärder som regeringen aviserar i propositionen i syfte att öka användandet av kollektivtrafiken och järnvägen. Utskottet anser att det är positivt att dessa klimatsmarta transportsätt lyfts fram av regeringen.

Trafikutskottet anför i sitt yttrande över klimathandlingsplanen att det ställer sig positivt till att regeringen nu ser över frågan om ett nationellt biljettsystem och anför att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motionerna om denna fråga. Miljö- och jordbruksutskottet delar denna bedömning och konstaterar att den särskilda utredaren nyligen har redovisat sitt uppdrag. Utskottet ser fram emot den fortsatta beredningen av frågan och anser mot denna bakgrund att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna 2019/20:3480 (V) yrkande 56 och 2019/20:3481 (KD) yrkande 13.

När det gäller kollektivtrafiken påminner trafikutskottet i sitt yttrande över klimathandlingsplanen om regeringens etappmål om ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik. Utskottet anför vidare att det vid flera tillfällen har framhållit att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de

transportpolitiska målen och att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. Trafikutskottet anför att det ser positivt på det som regeringen anför i propositionen om att den under mandatperioden bl.a. avser att utveckla och effektivisera stadsmiljöavtalen för att ytterligare främja alternativ till bil i städerna. Utskottet anför att miljö- och jordbruksutskottet mot denna bakgrund bör avstyrka motion 2019/20:3480 (V) yrkandena 61 och 62. Miljö- och jordbruksutskottet välkomnar regeringens intentioner i propositionen när det gäller kollektivtrafiken och delar trafikutskottets bedömning. Miljö- och jordbruksutskottet avstyrker således motionsyrkandena.

När det gäller frågan om samhällsuppdrag för SJ AB anför trafikutskottet i sitt yttrande över klimathandlingsplanen att riksdagen våren 2014 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att se över hur uppdragen för bl.a. SJ AB kan tydliggöras så att samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter kan tillgodoses. Ärendet bereds fortfarande inom Regeringskansliet men bolagets bolagsordning förtydligades 2018 så att det bl.a. framgår att bolaget ska bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därmed en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Utskottet anför vidare att marknaden för persontransporter på järnväg öppnades för konkurrens 2010, vilket innebär att alla tågoperatörer har likvärdig rätt att verka på det svenska järnvägsnätet samt att EU-rätten föreskriver ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Trafikutskottet föreslår att miljö- och jordbruksutskottet ska avstyrka motion 2019/20:3480 (V) yrkandena 57 och 58. Miljö- och jordbruksutskottet delar trafikutskottets bedömning och avstyrker motionsyrkandena.

När det gäller frågan om banavgifter påminner trafikutskottet i sitt yttrande över klimathandlingsplanen om att regleringen av uttaget av banavgifter grundar sig på EU-rättsliga regler. Trafikutskottet hänvisar vidare till en rapport som Trafikverket redovisade på regeringens uppdrag i mars 2017 där det bl.a. framgår att möjligheterna att vidareutveckla avgiftssystemet för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt kapacitetsutnyttjande är goda men att effekterna är svårämbara. Trafikutskottet noterar vidare att utskottet i betänkande 2017/18:TU6 inte funnit skäl att ta något initiativ med anledning av motionsyrkanden om förändrade banavgifter och att utskottet inte har ändrat uppfattning i frågan. Utskottet föreslår i sitt yttrande att motion 2019/20:3480 (V) yrkande 59 ska avstyrkas. Miljö- och jordbruksutskottet finner inte skäl att frånga denna bedömning och avstyrker motionsyrkandet.

Trafikutskottet avstyrker i sitt yttrande även motionsförslaget om att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel. Utskottet framhåller bl.a. att regeringen gett Trafikanalys i uppdrag att analysera behovet av att främja intermodala godstransporter, att Trafikanalys föreslog en breddad ekobonus och att det ekobonussystem som infördes 2018 har förlängts t.o.m. 2022. Miljö- och jordbruksutskottet finner inte skäl att göra någon annan bedömning än trafikutskottet och avstyrker därför motion 2019/20:3480 (V) yrkande 60.

Trafikutskottet berör i sitt yttrande även frågan om nattåg till europeiska städer. Utskottet anför att ett nytt ramanslag som bl.a. ska användas till utgifter för tågtrafik som staten upphandlar från Sverige till destinationer i andra länder inrättades 2019. Miljö- och jordbruksutskottet delar regeringens uppfattning om att det behöver bli enklare att resa klimatsmart med tåg ut i Europa och välkomnar det uppdrag som regeringen har gett till Trafikverket. Miljö- och jordbruksutskottet delar därmed trafikutskottets bedömning och föreslår att motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 15 avslås.

När det gäller frågan om nya stambanor för höghastighetståg anför trafikutskottet i sitt yttrande att utskottet i betänkande 2018/19:TU5 har konstaterat att frågan om nya stambanor för höghastighetståg och finansieringen av dessa står högt på den politiska agendan och att utskottet planerar att återkomma till frågan senare under riksmötet i samband med beredningen av bl.a. Riksrevisionens granskning av statens planering av höghastighetsjärnvägar. Miljö- och jordbruksutskottet välkomnar regeringens avsikt att återuppta finansieringsdiskussionen när det gäller höghastighetståg och finner, liksom trafikutskottet, inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 16.

Cykling

Miljö- och jordbruksutskottet ser positivt på regeringens beslut om ett ökat mål för andelen cykeltrafik och den nationella strategin för ökad och säker cykling. Utskottet välkomnar det regeringen anför i propositionen om att infrastrukturen för cykling kommer att förbättras. Utskottet välkomnar även de åtgärder som ska genomföras enligt den nationella planen för transportinfrastruktur. Utskottet vill därutöver framhålla den möjlighet som stadsmiljöavtalen ger till finansiering av åtgärder som förbättrar infrastrukturen för cykling. Utskottet noterar vidare att det i januariavtalet anges att stadsmiljöavtalen ska utvecklas och att andelen som reser med cykel ska öka.

När det gäller de motionsförslag som framförts på detta område kan utskottet inledningsvis notera att trafikutskottet i betänkande 2019/20:TU9 nyligen har avstyrkt motsvarande motionsförslag. Av trafikutskottets yttrande över klimathandlingsplanen framgår vidare att Trafikverket har haft i uppdrag att utreda frågan om markåtkomst är ett hinder för tillkomsten av cykelvägar. Uppdraget ska avrapporteras i maj 2020, och trafikutskottet anför i sitt yttrande att det med stort intresse ser fram emot att få del av resultatet av utredningen. Trafikutskottet anför i sitt yttrande att miljö- och jordbruksutskottet mot denna bakgrund bör avstyrka motion 2019/20:3480 (V) yrkande 51. Miljö- och jordbruksutskottet delar denna bedömning och avstyrker motionsyrkandet.

När det gäller frågan om två-plus-ett-vägar noterar trafikutskottet i sitt yttrande över klimathandlingsplanen att det i betänkande 2019/20:TU9 nyligen behandlat motsvarande förslag och att det då välkomnade att regeringen angett att möjligheten att minska barriäreffekter och att underlätta

för gång- och cykeltrafikanter i samband med mötessepareringsåtgärder bör övervägas. Utskottet fann i betänkandet inte skäl att ta något initiativ i frågan och anför i sitt yttrande att det vidhåller denna inställning. Miljö- och jordbruksutskottet delar denna bedömning och avstyrker motion 2019/20:3480 (V) yrkande 52.

När det gäller frågan om att svänga mot rött anför trafikutskottet i sitt yttrande att cyklingsutredningen konstaterade att en regel om att svänga höger mot rött skulle öka cyklisters framkomlighet och minska deras väntetid men att det skulle leda till minskad trafiksäkerhet. I den nationella cykelstrategin som presenterades våren 2017 framförde regeringen att det bör utredas om det är möjligt att, under vissa förutsättningar, för samtliga fordonsslag medge undantag från reglerna om stopplikt vid röd signal när fordonet gör högersväng. Trafikutskottet anför i sitt yttrande att det därför inte finner skäl i dagsläget att ta särskilda initiativ i frågan. Miljö- och jordbruksutskottet delar denna bedömning och avstyrker motion 2019/20:3480 (V) yrkande 54.

När det gäller frågan om kombinerade resor med cykel pekar trafikutskottet i sitt yttrande över klimathandlingsplanen på att det enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som är ansvariga för kollektivtrafiken. Utskottet pekar även på att behovet av ett tydligt integrerat hela resan-perspektiv vid planering av ökad cykling framhålls i regeringens nationella cykelstrategi. Utskottet vill även uppmärksamma att Europeiska kommissionens förslag om ändringar i EU:s tågpassagerarförordning bl.a. rör möjligheten att medföra cykel ombord på tåg. Utskottet noterar vidare att det i betänkande 2019/20:TU9 nyligen har behandlat motsvarande förslag och att utskottet då inte fann anledning att ta något initiativ i frågan. Utskottet anför i sitt yttrande att det inte har ändrat uppfattning och anser att miljö- och jordbruksutskottet ska avstyrka motion 2019/20:3480 (V) yrkande 55. Miljö- och jordbruksutskottet delar trafikutskottets bedömning och avstyrker även detta motionsyrkande.

Ekonomiska styrmedel

Utskottet delar regeringens bedömning i propositionen att stimulanser och ekonomiska styrmedel ska användas för att nå klimatmålen och att miljöskatternas andel av skatteinkomsterna ska ökas. Utskottet välkomnar därför den skattereform som regeringen aviserar i propositionen.

Skatteutskottet noterar i sitt yttrande över klimathandlingsplanen att utskottet i bl.a. betänkande 2018/19:SkU12 tidigare har avstyrkt förslag om att låta kommuner besluta om träningskatt med motiveringen att frågan är föremål för överväganden inom Regeringskansliet med anledning av Vägtullsutredningens förslag. Skatteutskottet anför att det fortfarande gör samma bedömning. Miljö- och jordbruksutskottet delar skatteutskottets bedömning och avstyrker därför motion 2019/20:3480 (V) yrkande 49.

Skatteutskottet anför vidare i sitt yttrande att det delar regeringens bedömning att flygets stora klimatpåverkan bör minska och att Sverige även

fortsättningsvis bör ta en ledande internationell roll, både globalt och på EU-nivå, för att det ska bli möjligt att beskatta fossilt flygbränsle i yrkesmässig luftfart. Utskottet anför vidare att det emellertid inte är berett att nu ställa sig bakom motionsförslag om att utreda en progressiv flygskatt. Miljö- och jordbruksutskottet delar skatteutskottets bedömning och avstyrker därmed motion 2019/20:3480 (V) yrkande 38.

Skatteutskottet anför därutöver i sitt yttrande att det delar regeringens bedömning att reglerna för förmånsvärdet för bilar, utöver styrning mot mer miljöanpassade bilar, bör spegla principen om neutral beskattning mellan förmån och kontant lön. Utskottet har inte heller något att invända mot regeringens förslag om att Skatteverket ska ges i uppdrag att bedöma omfattningen av felaktigheter när det gäller redovisningen av förmåner i form av parkering vid arbetsplatser. Utskottet ställer sig däremot inte bakom motionsförslaget om att avskaffa dagens nedsatta förmånsvärde för miljöbilar och att höja förmånsvärdet för bilar som inte är miljöbilar. Miljö- och jordbruksutskottet delar regeringens och skatteutskottets bedömning och avstyrker därför motion 2019/20:3481 (KD) yrkandena 17–19.

Hållbara förnybara drivmedel och infrastruktur för alternativa drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om laddinfrastruktur och elvägar, stoppdatum för fossila drivmedel och om förnybart bränsle och utfasning av fossila drivmedel i övrigt samt energieffektiva och klimatsmarta fordon.

Jämför reservation 43 (KD), 44 (SD, KD), 45 (V), 46 (M), 47 (V), 48 (KD), 49 (V) och 50 (KD).

Propositionen

Laddinfrastruktur och elvägar

Enligt regeringens bedömning är tillgång till laddinfrastruktur i hela landet en förutsättning för elektrifieringen av fordonsparken. Det ökande antalet laddbara personbilar är viktigt för att nå etappmålet för inrikes transporter, och en fortsatt utbyggnad av laddinfrastrukturen är av betydelse för att denna trend ska fortsätta. Utbyggnaden av laddinfrastruktur bör därför enligt regeringens bedömning göras i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn.

Regeringen anför att den ger stöd till laddinfrastruktur genom framför allt Klimatklivet, ladda-hemma-stödet och laddstödet för företag och andra organisationer. Av propositionen framgår att Klimatklivet etablerades 2015 och möjliggör för företag, kommuner, bostadsrättsföreningar och andra att

söka medfinansiering för klimatinvesteringar. Beslut har fattats om 449 miljoner kronor i stöd till ca 30 000 laddpunkter över hela landet. Ladda-hemma-stödet möjliggör för privatpersoner att söka stöd för installation av laddpunkter för elbilar vid hemmet. Genom ladda-hemma-stödet beviljades 3 336 ansökningar på totalt 25,8 miljoner kronor under 2018. Av propositionen framgår vidare att regeringen i juni 2019 fattade beslut om ändringar i förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar och om en ny förordning för icke-publik laddinfrastruktur för andra än privatpersoner, t.ex. bostadsrättsföreningar. Syftet med den nya förordningen är att göra det enklare att söka stöd till icke-publik laddinfrastruktur.

Enligt regeringen har investeringar framför allt gjorts i tätbebyggda områden, och det finns s.k. vita fläckar längs de större vägarna där laddinfrastrukturen inte byggs ut med det befintliga stödet från Klimatklivet. Ett nytt stöd för laddinfrastruktur längs större vägar bör enligt regeringens bedömning införas för att täcka de vita fläckarna.

Regeringen anför vidare att en elektrifieringskommission bör tillsättas för att bl.a. påskynda arbetet med elektrifieringen av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. Kommissionen ska bidra till att påskynda investeringar i elvägar, laddinfrastruktur för ellastbilar samt andra effektiva tillämpningar. Kommissionen ska även belysa bl.a. finansieringsfrågor och hur el snabbt kan dras fram till väg och tillsammans med näringslivet och berörda aktörer skyndsamt ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna. En nationell strategi för elektrifiering bör tas fram.

Regeringen anför vidare att åtgärder bör vidtas för att skapa tillgång till laddinfrastruktur för olika boendeformer. En lämplig myndighet bör få i uppdrag att analysera frågan och vid behov föreslå åtgärder för att skapa bättre tillgång till laddinfrastruktur för olika boendeformer. Byggreglerna bör kompletteras med nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon som ett led i genomförandet av Europaparlamentets och rådets reviderade direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda (EPBD). Direktivet ställer krav på installation av laddningspunkter eller laddinfrastruktur för bostads- och lokalbyggnader med mer än 10 parkeringsplatser. Regeringen anför i propositionen att stödet för laddinfrastruktur inom Klimatklivet bör ses över med anledning av direktivet. Regeringen avser även att ge en lämplig myndighet uppdrag för att bl.a. öka tillgången till hemmaladdning för boende i flerbostadshus.

Förnybart bränsle och utfasning av fossila drivmedel

Regeringen anför i propositionen att fossila drivmedel ska fasas ut och successivt ersättas av hållbart producerade biodrivmedel, förnybar el och andra hållbara och förnybara drivmedel. För att etappmålet för inrikes transporter till 2030 och nettoollmålet till 2045 ska nås kommer det krävas både en effektivisering av transportererna, en omfattande elektrifiering av

transportsystemet och en övergång till användning av förnybara hållbara drivmedel.

För att Sverige ska nå det av riksdagen beslutade målet om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045 för att därefter uppnå negativa utsläpp är det enligt regeringen nödvändigt att användningen av fossila drivmedel i både inrikes transporter och i arbetsmaskiner i princip minskar till noll. Enligt propositionen rekommenderar Klimatpolitiska rådet regeringen att införa ett stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel före 2045. Regeringen avser därför att tillsätta en utredning som bl.a. ska föreslå ett årtal för när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige och vilka åtgärder som kan vidtas i ett långsiktigt perspektiv för att detta ska kunna genomföras på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Utredaren bör även analysera hur en utfasning av fossila drivmedel i EU kan åstadkommas.

Av propositionen framgår att en reduktionsplikt för bensin och diesel trädde i kraft i juli 2018 genom lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen. Reduktionsplikten innebär att drivmedelsleverantörer varje år måste minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel med en viss procentsats genom att blanda in hållbara biodrivmedel. Vilken volymandel biodrivmedel som krävs för att uppfylla plikten beror på växthusgasutsläppen i ett livscykelperspektiv från de biodrivmedel som används. Reduktionsnivåerna för 2019 och 2020 fastställdes av riksdagen i samband med budgetpropositionen för 2018. Energimyndigheten har på uppdrag av regeringen lämnat förslag på vilka reduktionsnivåer som ska gälla efter 2020. Frågan om kontrollstation för reduktionsplikten bereds inom Regeringskansliet. Vid kontrollstationen ska succesivt ökade kvotnivåer skärpas för tiden efter 2020. Regeringen anför i propositionen att reduktionsnivåerna för åren efter 2020 bör ses över i regelbundna kontrollstationer i syfte att se till att reduktionsnivån och lagstiftningen bidrar kostnadseffektivt och klimatteffektivt till målet och ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra. Det är väsentligt för regeringen att se till att långsiktiga spelregler skapas för de höginblandade bränslena.

I propositionen anføres vidare att Sverige har goda förutsättningar för att vara en stor producent av förnybara drivmedel. Med hänsyn till det tekniska kunnandet i Sverige om avancerade förnybara drivmedel och tillgången till fossilfri el och biomassa, främst i form av restprodukter från jordbruket, skogsindustrin samt pappers- och massaindustrin, bör den inhemska produktionen kunna öka. Den begränsade produktionen hittills kan enligt regeringen delvis bero på den osäkerhet om styrmedel som tidigare rått. Det omarbetade förnybartdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor) ger dock enligt regeringen mer stabila spelregler för producenter. Regeringen anser att inhemsk produktion av förnybara drivmedel bör främjas. Enligt regeringen kommer höjda reduktionsnivåer antagligen att innebära ett växande behov av biodrivmedel.

I propositionen anför vidare att Biogasmarknadsutredningen på regeringens uppdrag har kartlagt biogasens nytta som resurs för att se hur den kan tas till vara på bästa sätt och ge förslag på hur biogas kan ges konkurrenskraftiga villkor genom långsiktigt stabila spelregler. Utredaren skulle särskilt beakta nyttan av att öka andelen biogas i den flytande gasen och möjligheterna att åstadkomma detta.

Vidare noteras i propositionen att Biojetutredningen i betänkande Biojet för flyget (SOU 2019:11) föreslog att en reduktionsplikt ska införas för flygfotogen. Enligt utredningen kan det även finnas anledning att överväga om staten bör ta ett större ansvar för att främja ökad produktion av biodrivmedel i Sverige. Utredningen föreslog därför att Energimyndigheten ska ges i uppdrag att analysera frågan om ett investerings- eller driftsstöd ska utvecklas för produktionsanläggningar med ny teknik. Produktionsanläggningarna ska kunna användas även för biodrivmedel för vägtransporter. Regeringen anför i propositionen att den i stort delar utredningens bedömning och avser att ge Energimyndigheten i uppdrag att analysera behovet av och de rättsliga förutsättningarna för ytterligare styrmedel för biodrivmedelsanläggningar med teknologi som befinner sig bortom demonstrationsnivå men där kostnaden för den första fullskaliga anläggningen är för hög för att drivmedlet ska vara konkurrenskraftigt i reduktionsplikten, samt hur sådana eventuella styrmedel skulle kunna utformas med hänsyn till marknadens funktion och rättsliga förutsättningar.

Regeringen anför i propositionen att forskning och innovation spelar en viktig roll i omställningen till ett fossilfritt välfärdssamhälle. Regeringen vidtar därför åtgärder under mandatperioden för att stärka klimatforskningen och innovationskraften i landet. Regeringen har bl.a. gett Formas i uppdrag att inrätta ett tioårigt nationellt forskningsprogram om klimat. Regeringen anför vidare att den avser att arbeta för en regelgivning som främjar innovation och är utformad så att den är öppen för och medger samhällsutveckling och förändringar.

Regeringen anför vidare i propositionen att det för en successivt ökad inblandning av biodrivmedel för flyget behövs fortsatt forskning och utveckling för att effektivisera tillverkningsprocesserna och sänka produktionskostnaderna. Enligt propositionen har regeringen sedan tidigare avsatt 60 miljoner kronor under 2018–2020 för en satsning på forskning och utveckling av biobränsle för flyg. Enligt regeringen bör en hög inblandning av hållbart förnybart bränsle för flyget ges ekonomiska incitament. Regeringen avser att återkomma om hur det ska genomföras.

Enligt regeringens bedömning är det i arbetet med att nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 viktigt att även flygplan energieffektiviseras. I propositionen anges att flera svenska universitet och högskolor bedriver forskning om flyg i nära samarbete med industrin. Svenska aktörer har fått medel från EU-fonder och EU-program. För att skapa synergier och stimulera ytterligare samverkan inom svensk tillämpad forskning har Vinnova, Formas och Energimyndigheten skapat ett antal strategiska innovationsprogram. Det

svenska innovationssystemet inom flyg tillhör enligt regeringen de bästa i världen och har stor möjlighet att bidra i den framtida utvecklingen inom flyget. Vinnova bidrar även med finansiering till Chalmers tekniska högskola, Luftfartsverket och forskningsinstitutet Rise för arbete med att tillsammans med flygindustrin och andra aktörer ta fram en plan för utveckling av elektriska flygplan i Sverige.

Enligt propositionen avser regeringen även att etablera ett test- och forskningscenter för elektromobilitet. Syftet är att skapa en arena för forskning och utveckling av nya tekniker för bl.a. elektrifierade luftfartyg och stärka kompetensen i Sverige inom området. Regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att för perioden 2019–2022 lämna stöd med högst 575 miljoner kronor för att bygga upp centret.

Riksdagen har tillkännaggett att regeringens arbete för att minska klimatpåverkan från transportsektorn bör grunda sig på samhällsekonomiskt och miljömässigt effektiva åtgärder (bet. 2017/18:TU13, rskr. 2017/18:263). Regeringen anför i propositionen att tillkännagivandet är tillgodosett och därmed slutbehandlat med de åtgärder som det redogörs för i propositionen i fråga om bl.a. prissättning av växthusgasutsläpp, EU ETS, ekonomiska styrmedel för ökad transporteffektivitet, klimatstyrande skatter och avgifter för flyget, tillgång till laddinfrastruktur, reduktionsplikt för bensen och diesel, obligatorisk inblandning av förnybart bränsle i flyget och ökad takt i omställningen av fordonsflottan.

Energieffektiva och klimatsmarta fordon

Enligt regeringens bedömning är bonus–malus-systemet för nya lätta fordon, som trädde i kraft den 1 juli 2018, ett verkkningsfullt styrmedel för att öka andelen miljöanpassade lätta fordon i nybilsförsäljningen och effektivisera fordonsflottan. Systemet ökar därmed takten i omställningen av fordonsflottan. Regeringen anför i propositionen att den avser att under 2020 genomföra en översyn av bonus–malus-systemet med inriktningen att förstärka och förenkla det.

Det är enligt regeringen angeläget att omställningen av transportsystemet kan göras på ett effektivt sätt och att både energianvändning och koldioxidutsläpp begränsas. Utredningen om fossilfri fordonstrafik (SOU 2013:84) föreslog ett system för energimärkning av lätta fordon. Ett liknande förslag lades av Energimyndigheten m.fl. myndigheter i Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (ER 2017:07). Regeringen anför i propositionen att den avser att ge en lämplig myndighet i uppdrag att analysera möjligheten att förbättra vägledningen till konsumenterna kring lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp vid försäljning och marknadsföring. Både nationell reglering och insatser på EU-nivå bör enligt regeringen övervägas.

Regeringen bedömer i propositionen att det från 2030 inte längre bör vara tillåtet att sälja nya bensen- och dieseldrivna bilar. Ny lagstiftning bör, efter

godkännande av Europeiska kommissionen, beslutas under mandatperioden. Sverige bör driva på för ett motsvarande förbud i EU. Enligt propositionen rekommenderar Klimatpolitiska rådet en ökad styrning mot mer klimat-effektiva fordon, t.ex. genom att inom de närmsta åren införa krav på att alla nya bilar som säljs ska kunna drivas på ett fossilfritt drivmedel, eller på ett bränsle med hög inblandning av biodrivmedel. Regeringen anför vidare att godkännande av fordon regleras på EU-nivå och att EU-rättsakterna inte medger att en medlemsstat inför ett nationellt förbud mot t.ex. försäljning av nya fordon om fordonet uppfyller de EU-rättsliga kraven. Det finns dock en möjlighet att under vissa omständigheter avvika från bestämmelserna. Regeringen avser därför att tillsätta en utredning som bl.a. ska analysera förutsättningarna för att införa ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar. Utredaren bör även analysera hur ett EU-förbud skulle kunna åstadkommas.

Regeringen anför vidare att den avser att ge lämplig myndighet i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett konverteringsstöd eftersom många personbilar har höga utsläpp. För att ytterligare öka takten i omställningen skulle en del av dessa fordon kunna konverteras så att de kan drivas med en väsentligt högre inblandning, t.ex. genom biogasdrift eller etanol (E85). Potentialen för utsläppsminskningar och kostnaderna behöver enligt regeringen analyseras vidare.

Enligt regeringens bedömning i propositionen kommer ytterligare åtgärder att behövas för att utsläppen av växthusgaser från tung trafik ska minska i linje med etappmålet för inrikes transporter till 2030 och det långsiktiga klimatmålet till 2045. Regeringen anför vidare att Sverige i den pågående förhandlingen om en ändring av Eurovinjettdirektivet ska fortsätta stödja kommissionens ambition att utveckla principen om att förorenaren ska betala genom en prissättning av koldioxid. Regeringen anför i propositionen att Sverige bör verka för att EU:s koldioxidkrav på tunga fordon skärps i samband med översynen av systemet 2022. Enligt regeringens bedömning bör ett nytt miljöstyrande system för beskattning av tunga transporter utredas.

Motionerna

Laddinfrastruktur och elvägar

I kommittémotion 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 22 anfördes att det inte bör införas något generellt krav på laddinfrastruktur i byggreglerna eftersom det skulle leda till dyrare bostadsproduktion. I yrkande 21 i samma motion föreslås i stället att ett stöd för utbyggnad av laddinfrastruktur ska införas. Motionärerna anför att det är bättre att behålla ett utvecklat stöd som kan ges till företag, bostadsrättsföreningar, privata och kommunala bostadsföretag samt kommuner runt om i landet.

Yrkande 20 i samma motion berör huvudmannaskapet för elbilvägar. Motionärerna anför att frågan om huvudmannaskapet är en förutsättning för att få fram välfungerande elektrifierade vägar. Ett nytt statligt bolag kan bygga

upp ett elvägnät längs med större statliga vägar och hyra ut vägutrymmet till en operatör som bygger infrastrukturen och tjänar pengar på att sälja el till de transportföretag som kör på vägen.

Förnybart bränsle och utfasning av fossila drivmedel

Enligt kommittémotion 2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 21 bör regeringen verka för en överenskommelse om banan i reduktionsplikten fram till 2030 så att utsläppen minskas kostnadseffektivt. Reduktionsplikten är enligt motionärerna ett av de viktigaste verktygen för att minska utsläppen inom transportsektorn och nå det nationella målet till 2030. Därför vill motionärerna se långsiktigt förutsägbara regler för reduktionsplikten, som gör att utsläppen minskar på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 14 att regeringen ska tillsätta en övergripande utredning om biodrivmedel. Utredningen ska bereda frågan om hur prissättning och produktionsmetoder för biogas och andra biodrivmedel kan utformas så att utvecklingen mot fossilfria drivmedel påskyndas.

I kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 36 anför att regeringen senast 2021 ska återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2035. Motionärerna anför att de delar Klimatpolitiska rådets bedömning att detta är nödvändigt för att i tid uppnå 2030-målet inom sektorn samt fossilfria transporter. Eftersom motionärerna anser att Sverige bör nå nollutsläpp i samtliga sektorer senast 2040 bör transportsektorn vara fossilfri senast 2035.

Enligt yrkande 39 i samma motion bör Sverige införa stoppdatum till 2035 för försäljning av fossila drivmedel. Motionärerna anför att klimatkrisen kräver en tydlig inriktning och målsättning och att stoppdatum kan beslutas politiskt redan nu medan teknisk utformning och eventuella undantag bör utredas.

I kommittémotion 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 24 anför att regeringens nollambition för fossila drivmedel är ambitiös men inte realistisk eller ens önskvärd. Även om fossila bränslen starkt behöver reduceras bör det t.ex. inte vara förbjudet att köra veteranbilar.

I yrkande 8 i samma motion anför att regeringen i kommande budgetar bör avsätta medel för forskning om miljövänligt flyg.

Energieffektiva och klimatsmarta fordon

Enligt kommittémotion 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6 bör ett miljöklassningssystem för personbilar införas inom EU. Motionärerna anser att regeringen ska verka för att ett gemensamt system för bonus–malus införs inom EU från 2021 med tydliga miljöklasser från A till G där A–C ger olika nivåer av bonus och E–G olika nivåer av avgifter.

I kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 40 anför att Sverige ska införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med

fossila bränslen efter 2025. Enligt motionärerna ligger den tidpunkt för förbud som regeringen har föreslagit för sent för att Sverige ska kunna reducera utsläppen med 70 procent till 2030. Motionärerna föreslår i yrkande 41 i samma motion att Sverige inom EU ska verka för ett sådant förbud efter 2025.

Enligt yrkande 63 i samma motion bör regeringen återkomma till riksdagen med förslag på konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar och nödvändiga regeländringar för tillämpningen senast 2022. Regeringens bedömning att detta bör analyseras är enligt motionärerna inte tillräcklig med hänsyn till den potential att minska utsläppen i den befintliga fordonsflottan som ett sådant stöd innebär.

I yrkande 64 i samma motion anförs att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på en avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik, vilket föreslogs i promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik som remitterades 2018. Motionärerna menar att den tunga lastbilstrafiken i dag inte betalar för sin påverkan på miljö och klimat.

Även Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2019/20:3481 yrkande 23 förslag om att införa en ny beskattningsmodell för den tunga vägtrafiken. Motionärerna anför att den tunga vägtrafikens negativa inverkan på klimat och miljö i dagsläget huvudsakligen beskattas vid tankning, vilket gör att kostnaden varierar beroende på var man tankar. Den nuvarande beskattningsmodellen bör ersättas med en modell som tar hänsyn till fordonets miljöbelastning i hela trafiksystemet.

I yrkande 25 i samma motion motsätter sig motionärerna ett förbud mot nyförsäljning av bensin- och dieseldrivna bilar 2030. Motionärerna menar att man i stället för att jaga specifik teknik bör ta itu med bränslets miljödestruktiva effekter.

Tidigare behandling och kompletterande uppgifter

Laddinfrastruktur och elvägar

Regeringen föreslog i propositionen Genomförande av EU:s ändringsdirektiv om byggnaders energiprestanda (prop. 2019/20:81) ett antal lagändringar som syftar till att genomföra tidigare nämnda direktiv om byggnaders energiprestanda. Regeringen föreslog i propositionen att byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om laddning av elfordon. Kravet genomförs genom att det införs ett nytt tekniskt egenskapskrav om laddning av elfordon i plan- och bygglagen (2010:900). Inga motioner väcktes med anledning av förslaget och riksdagen antog den 2 april 2020 regeringens förslag (bet. 2019/20:CU18, rskr. 2019/20:203).

Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) att en elektrifieringskommission tillsätts för att påskynda arbetet med elektrifiering av transportsektorn. För detta ändamål avsattes 5 miljoner kronor 2020. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2019/20:TU1, rskr. 2019/20:111).

Förnybart bränsle och utfasning av fossila drivmedel

Regeringen beslutade i december 2019 att ge en särskild utredare i uppdrag att bl.a. lämna förslag om utfasning av fossila drivmedel. Utredaren ska bl.a. föreslå ett årtal för när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige och vilka åtgärder som kan vidtas i ett långsiktigt perspektiv för att detta ska kunna genomföras på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Utredaren ska även analysera hur en utfasning av fossila drivmedel i EU kan åstadkommas (dir. 2019:106). Uppdraget ska redovisas senast den 1 februari 2021. Utredningen bygger på en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna.

I januariavtalet anges att fossilfri laddning och tankning ska möjliggöras genom att infrastrukturen byggs ut och att investeringar ska göras i produktion och distribution av biogas. Vidare ska ett årtal utredas för när fossila drivmedel ska vara helt utfasade (punkt 31).

I samma punkt i januariavtalet anförs även att reduktionsplikten ska vara utformad så att den bidrar till att nå det nationella målet om minskade växthusgasutsläpp från inrikes transporter med 70 procent 2030. Vid en kontrollstation som genomförs 2019 ska successivt ökade kvotnivåer skärpas för tiden efter 2020.

Biogasmarknadsutredningen överlämnade i december 2019 sitt betänkande *Mer biogas!* För ett hållbart Sverige (SOU 2019:63) till regeringen. Utredningen har remitterats. Remisstiden gick ut den 30 april 2020.

Regeringen gav i maj 2018 Energimyndigheten i uppdrag att inrätta ett innovationskluster för flytande biogas. Satsningen ska verka för demonstration, tillämpning och spridning av teknik för produktion av flytande biogas, drift med gasfordon i regional- och lokaltrafik samt kombinationer av dessa tekniker i Sverige. Särskild vikt ska läggas vid hur olika lösningar kan samverka med varandra och demonstreras samlat (N2018/02934/FÖF).

När det gäller frågan om att avsätta medel för forskning om miljövänligt flyg kan noteras att trafikutskottet hanterade ett liknande motionsförslag i samband med behandlingen av budgetpropositionen för 2020 (bet. 2019/20:TU1). Utskottet framhöll att regeringen i april 2018 uppdrog åt Energimyndigheten att främja hållbara biobränslen för flyg (N2018/02705/FÖF). Satsningen ska pågå under åren 2018–2020 och uppgår till totalt 100 miljoner kronor. I uppdraget ingår att Energimyndigheten ska verka för att inrikesflyget ställer om till fossilfria drivmedel och för att även internationell bunkring vid svenska flygplatser så långt det är möjligt görs med förnybara drivmedel. Energimyndigheten ska för detta ändamål utlysa medel för att stödja forskning och utveckling av hållbara biobränslen för flyg samt inrätta ett innovationskluster som samlar hela värdekedjan och som tar fram en gemensam behovsanalys för att klara omställningen till fossilfrihet inom flyget. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet senast den 31 mars 2021. Utskottet välkomnade satsningen och avstyrkte motionsförslaget.

Som framgått ovan lämnade Klimatpolitiska rådet i sin rapport för 2020 ett antal rekommendationer till regeringen med anledning av den klimatpolitiska

handlingsplanen. Rådet rekommenderade bl.a. regeringen att snarast fastställa en tidplan för aviserade insatser för ett mer transporteffektivt samhälle och snabbare elektrifiering liksom för svensk produktion av hållbara, förnybara drivmedel samt avsätta nödvändiga resurser för genomförandet.

Utöver rekommendationerna anförde rådet att några mer specifika utmaningar framträtt i analysen som avspeglas i samtliga sektorer och framstår som viktiga att hantera. Det gällde bl.a. att efterfrågan på biobränslen och biobaserade material ökar samtidigt som hållbart producerad biomassa är en begränsad resurs. Rådet anför att handlingsplanen lyfter fram bl.a. denna sektorsövergripande utmaning men att planen innehåller få konkreta planerade insatser och i stället generellt aviserar utredningar eller nya strategier. Rådet anför att det konkreta innehållet avgör vilka effekter dessa initiativ får och att hastigheten behöver vara hög och ledarskapet från regeringen tydligt. Som noterats ovan kommer Klimatpolitiska rådets utvärdering att omhändertas i den årliga klimatredovisningen i budgetpropositionen.

Slutligen kan noteras att Europeiska kommissionen i sitt meddelande om den europeiska gröna given anför att EU bör bygga ut produktion och användning av hållbara alternativa drivmedel.

Energieffektiva och klimatsmarta fordon

Den ovan nämnda utredningen om utfasning av fossila drivmedel omfattar även att analysera förutsättningarna för att införa ett nationellt förbud mot försäljning av bensin- och dieseldrivna bilar och att analysera hur ett EU-förbud kan åstadkommas (dir. 2019:106). Uppdraget ska som framgått ovan redovisas senast den 1 februari 2021. Utredningen bygger på januariavtalet (punkt 31) där det bl.a. anges att det från 2030 inte längre kommer vara tillåtet att sälja nya bensin- och dieseldrivna bilar och att regeringen kommer att driva ett motsvarande förbud i hela EU.

När det gäller frågan om avståndsbaserad vägslitageskatt kan noteras att skatteutskottet tidigare har behandlat denna fråga, senast i betänkande 2018/19:SkU12, där bl.a. följande framgick. Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2017 att ambitionen är att en vägslitageskatt ska införas. I februari 2017 lämnade Vägslitageskattekommittén sitt betänkande Vägskatt (SOU 2017:11). Regeringen uttalade i budgetpropositionen för 2018 att man avser att arbeta vidare med ett förslag om en avläsningsbar och från ett regionalpolitiskt perspektiv differentierad vägslitageskatt och återkomma till riksdagen före mandatperiodens slut. I januariavtalet anfördes att dagens eurovinjettavgift för godstransporter ska behållas så länge som möjligt och att ett nytt miljöstyrande system ska utredas (punkt 28). Skatteutskottet ansåg i sitt ställningstagande att den nyligen tillträdde regeringens kommande överväganden om vägslitageskatten, eurovinjetten och ett eventuellt nytt miljöstyrande system bör avvaktas och såg därför inte något skäl att rikta tillkännagivanden till regeringen med anledning av motionsförslagen i denna del.

Regeringen gav i april 2020 en särskild utredare i uppdrag att analysera hur ett nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg kan utformas (dir. 2020:38). Utredaren ska analysera utformningen av ett nytt miljöstyrande system som ett alternativ till den nuvarande eurovinjettavgiften för godstransporter på väg och som kan bidra till att miljö- och klimatmålen nås, användas för uttag av skatt och bidra till förbättrad kontroll av regelefterlevnaden av yrkestrafiken. Vid utformningen ska Sveriges olika geografiska förutsättningar beaktas och näringslivets hållbara omställning och konkurrenskraft främjas. Regeringen anförde att den i förhandlingarna om förändringar i eurovinjettdirektivet driver att medlemsstaterna ska få behålla flexibilitet vid val av avgiftssystem. Regeringen anförde vidare att det nya miljöstyrande systemet ska utformas på ett sådant sätt att det bidrar till att miljö- och klimatmålen och de transportpolitiska målen kan nås, öka introduktionen av mer klimateffektiva och miljöanpassade fordon och utjämna konkurrensvillkoren mellan svenska och utländska åkare. Det är viktigt att utformningen gör det möjligt att kontrollera att systemet följs av såväl svenska som utländska åkare. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2021.

Som framgått ovan lämnade Klimatpolitiska rådet i sin rapport för 2020 ett antal rekommendationer till regeringen med anledning av den klimatpolitiska handlingsplanen. Rådet rekommenderade bl.a. regeringen att omgående påbörja utredningsarbetet för en ny vägtrafikbeskattning så att reformen kan realiseras i takt med transportsystemets snabba förändring och ingå i den omfattande skattereform som regeringen hänvisar till. Som noterats ovan kommer, enligt uppgift från Regeringskansliet, Klimatpolitiska rådets utvärdering att omhändertas i den årliga klimatredovisningen i budgetpropositionen.

I Europeiska kommissionens meddelande om den europeiska gröna given anför kommissionen att den kommer att ägna ny politisk uppmärksamhet åt hur man kan uppnå effektiva vägavgifter i EU. I meddelandet anges att kommissionen är beredd att dra tillbaka förslaget till Eurovinjettdirektivet om det behövs och föreslå alternativa åtgärder.

Utskottets ställningstagande

Laddinfrastruktur och elvägar

Miljö- och jordbruksutskottet delar regeringens bedömning i propositionen att tillgång till laddinfrastruktur i hela landet är en förutsättning för elektrifieringen av fordonsparken. Utskottet vill i detta sammanhang även framhålla det stöd som regeringen ger till laddinfrastruktur. Utskottet välkomnar den av regeringen aviserade elektrifieringskommissionens arbete och ser även fram emot den aviserade strategin för elektrifiering.

Civilutskottet berör i sitt yttrande över klimathandlingsplanen frågan om att införa ett krav på laddstationer. Utskottet hänvisar till att riksdagen har beslutat att anta regeringens lagförslag om ändringar i bl.a. plan- och bygglagen med anledning av att EU:s ändringsdirektiv om byggnaders

energiprestanda ska genomföras. Genom lagändringarna införs ett krav på att ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i frågan om laddning av elfordon. Civilutskottet anser, mot bakgrund av det ställningstagande som gjordes i det nämnda lagstiftningsärendet, att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 22. Miljö- och jordbruksutskottet delar civilutskottets bedömning och avstyrker motionsyrkandet.

Näringsutskottet konstaterar i sitt yttrande över klimathandlingsplanen att regeringen i klimathandlingsplanen anger att laddinfrastruktur bör byggas ut i sådan takt att det inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn samt att det bör införas ett nytt stöd för laddinfrastruktur längs de större vägarna. Utskottet anser emellertid inte att det finns skäl för miljö- och jordbruksutskottet att tillstyrka det som föreslås i motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 21 om ett stöd till laddinfrastruktur. Näringsutskottet anför att det är av uppfattningen att elektrifieringskommissionen bör ges möjlighet att på ett mer förutsättningslöst sätt bedöma vilka styrmedel som är mest ändamålsenliga och kostnadseffektiva för att stimulera transportsektorns fortsatta elektrifiering. Miljö- och jordbruksutskottet, som även noterar de stöd till laddinfrastruktur som redan finns i form av bl.a. Klimatklivet och ladda-hemma-stödet, delar näringsutskottets bedömning och finner inte skäl att vidta några åtgärder med anledning av motionsyrkandet.

Trafikutskottet välkomnar i sitt yttrande över klimathandlingsplanen det som anförs i propositionen om att en långsiktig plan för att uppföra och bygga ut elvägar ska tas fram och en elektrifieringskommission tillsätts för att bl.a. påskynda investeringar i elvägar, laddinfrastruktur för ellastbilar samt andra effektiva tillämpningar. Trafikutskottet anser att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 20. Miljö- och jordbruksutskottet välkomnar regeringens intentioner när det gäller elvägar och delar trafikutskottets bedömning i denna del. Miljö- och jordbruksutskottet avstyrker därmed motionsyrkandet.

Förnybart bränsle och utfasning av fossila drivmedel

Miljö- och jordbruksutskottet delar regeringens bedömning i propositionen att det är nödvändigt att användningen av fossila drivmedel i både inrikes transporter och i arbetsmaskiner i princip minskar till noll för att Sverige ska nå det av riksdagen beslutade målet om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045 för att därefter nå negativa utsläpp. Utskottet välkomnar därför den utredning som regeringen har tillsatt om utfasning av fossila drivmedel. Utskottet noterar vidare att trafikutskottet i sitt yttrande över klimathandlingsplanen anför att det i betänkande 2019/20:TU11 nyligen anförde att det är väl införstått med de många utmaningar som finns för att nå målet men likväl ser positivt på de initiativ som vidtagits för att ställa om fordonssektorn till fossilfrihet. Trafikutskottet vidhåller i sitt yttrande sin uppfattning i denna fråga och välkomnar de utredningar inom området som

aviseras i propositionen. Miljö- och jordbruksutskottet avstyrker mot denna bakgrund motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 24. Miljö- och jordbruksutskottet anser att resultatet av den utredning som regeringen har tillsatt bör inväntas innan beslut tas om stoppdatum och avstyrker därför, i likhet med trafikutskottet, även motion 2019/20:3480 (V) yrkande 39.

När det gäller övriga frågor om hållbara förnybara drivmedel och infrastruktur för förnybara drivmedel framhåller trafikutskottet i sitt yttrande över klimathandlingsplanen att regeringen i den senaste infrastrukturpropositionen anför att dess mål är att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer och att transportsektorn måste bidra genom effektivisering och övergång till förnybara drivmedel. Trafikutskottet anför att det ser positivt på att regeringen nu i handlingsplanen tar ett samlat grepp kring det klimatpolitiska arbetet. Även miljö- och jordbruksutskottet ser positivt på att regeringen i propositionen anför att fossila drivmedel ska fasas ut och delar, som nämnts ovan, regeringens uppfattning att det är nödvändigt att användningen av fossila drivmedel i både inrikes transporter och arbetsmaskiner i princip minskar till noll. Mot denna bakgrund anser miljö- och jordbruksutskottet, i likhet med trafikutskottet, att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2019/20:3480 (V) yrkande 36.

När det gäller frågan om forskning för miljövänligt flyg kan miljö- och jordbruksutskottet konstatera att det av propositionen framgår att regeringen har genomfört en rad satsningar på forskning och utveckling inom biobränsle för flyg och annan klimatrelaterad flyginnovation. Utskottet noterar vidare att Biojetutredningen har överlämnat sitt betänkande och att regeringen nu arbetar med de förslag som utredningen lämnat. Utskottet ser fram emot resultatet av detta arbete. Utskottet välkomnar även, liksom trafikutskottet gör i sitt yttrande över klimathandlingsplanen, det uppdrag om att främja hållbara biobränslen för flyg som regeringen givit till Energimyndigheten. Med hänvisning till vad som nu anförts bedömer miljö- och jordbruksutskottet, i likhet med trafikutskottet, att motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 8 bör avslås. Mot denna bakgrund anser miljö- och jordbruksutskottet vidare att det inte finns skäl att vidta några åtgärder med anledning av motion 2019/20:2775 (KD) yrkande 14 om en övergripande utredning om biodrivmedel.

När det gäller frågan om en bana i reduktionsplikten noterar miljö- och jordbruksutskottet att regeringen i propositionen anför att reduktionsnivåerna för åren efter 2020 bör ses över i regelbundna kontrollstationer i syfte att se till att reduktionsnivån och lagstiftningen bidrar kostnadseffektivt och klimateffektivt till målet och ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra. Regeringen framhåller vidare att det är väsentligt för regeringen att se till att långsiktiga spelregler skapas för de höginblandade bränslena. Utskottet anser mot denna bakgrund att det inte finns anledning att vidta några åtgärder med anledning av motion 2019/20:2659 (M) yrkande 21 som därför avstyrks.

Energieffektiva och klimatsmarta fordon

Miljö- och jordbruksutskottet delar regeringens bedömning i propositionen att bonus–malus-systemet för nya lätta fordon är ett verkkningsfullt styrmedel för att öka andelen miljöanpassade lätta fordon och effektivisera fordonsflottan. Utskottet noterar vidare att regeringen i propositionen anför att den avser att genomföra en översyn av systemet för att förstärka och förenkla det. Utskottet välkomnar den aviserade översynen och anser mot denna bakgrund att motion 2019/20:2775 (KD) yrkande 6 kan lämnas utan åtgärd.

Utskottet delar även regeringens bedömning i propositionen att det från 2030 inte längre bör vara tillåtet att sälja nya bensin- och dieseldrivna bilar. Utskottet välkomnar regeringens intention att tillsätta en utredning och besluta om en ny lagstiftning under mandatperioden. Utskottet välkomnar även regeringens intention att driva på för ett motsvarande förbud inom EU. Utskottet avstyrker därför motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 25. Utskottet delar således regeringens bedömning av den tidpunkt när förbudet bör börja gälla och avstyrker därmed även motion 2019/20:3480 (V) yrkandena 40 och 41. Utskottet noterar att även trafikutskottet i sitt yttrande har anfört att dessa motionsyrkanden bör avstyrkas.

Miljö- och jordbruksutskottet välkomnar det uppdrag om att utreda förutsättningarna för ett konverteringsstöd som regeringen aviserar i propositionen. Utskottet noterar även att trafikutskottet i sitt yttrande över klimathandlingsplanen anfört att motion 2019/20:3480 (V) yrkande 63 bör avstyrkas. Mot denna bakgrund och med hänsyn till det regeringen anför i propositionen finner utskottet att motionsyrkandet kan lämnas utan åtgärd.

Skatteutskottet berör i sitt yttrande över klimathandlingsplanen frågan om beskattning av tunga transporter. Utskottet anför att regeringen gör bedömningen att Sverige i den pågående förhandlingen om en ändring av Eurovinjettdirektivet bör fortsätta att stödja kommissionens ambition att utveckla principen om att förorenaren ska betala genom en prissättning av koldioxid. Sverige bör även verka för att EU:s koldioxidkrav på tunga fordon skärps i samband med översynen av systemet 2022, och för att ett nytt miljöstyrande system för beskattning av tunga transporter bör utredas. Skatteutskottet anför i sitt yttrande att det inte gör någon annan bedömning och att utskottet därför inte är berett att ställa sig bakom motionsförslag om ändring av beskattningen av tunga transporter. Miljö- och jordbruksutskottet delar skatteutskottets bedömning och avstyrker därför motionerna 2019/20:3480 (V) yrkande 64 och 2019/20:3481 (KD) yrkande 23.

Kompletterande åtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om avskiljning och lagring av koldioxid och utsläppsminskningar i andra länder.

Jämför reservation 51 (M), 52 (KD), 53 (M) och 54 (V).

Propositionen

Avskiljning och lagring av koldioxid

Regeringen anför i propositionen att kompletterande åtgärder kan spela en roll för att nå de klimatpolitiska etappmålen. En sådan åtgärd är avskiljning och lagring av koldioxid, s.k. carbon capture and storage (CCS), respektive CCS på koldioxid från biogent ursprung (bio-CCS). Regeringen framför vidare att Klimatpolitiska vägvalsutredningens uppdrag bl.a. omfattade att identifiera brister och hinder i nationell rätt, EU-rätt och internationell rätt när det gäller CCS. För bio-CCS skulle utredningen uppskatta den realiserbara potentialen och föreslå hur incitament kan skapas.

För att tekniken ska kunna användas behövs enligt regeringen fortsatt forskning, utveckling och demonstration. Vidare bör rättsliga hinder för att möjliggöra CCS undanröjas. Enligt regeringen finns potentialen för lagring av koldioxid främst i Nordsjön, och lagring i t.ex. Norge av koldioxid från svenska utsläppskällor kan komma att bli ett alternativ i framtiden. För att detta ska bli möjligt krävs dock att den ändring av Londonprotokollet som antogs 2019 och som möjliggör export av koldioxid träder i kraft. Regeringen anför att den därför avser att vidta åtgärder för att Sverige ska kunna ratificera ändringen och för att påskynda övriga parters ratificering så att protokollet kan träda i kraft.

Regeringen anför vidare att stöd till CCS för att minska processrelaterade utsläpp kan ges genom Industrikivet och att ett stöd till forskning, demonstration och tester för minusutsläpp har införts. Enligt regeringen bör det satsas mer på forskning, tester och samarbeten med näringslivet för att på ett hållbart och effektivt sätt binda tillbaka en del av de utsläpp som redan gjorts. Ytterligare åtgärder kan enligt regeringen övervägas efter att Klimatpolitiska vägvalsutredningen har överlämnat sin slutredovisning.

Enligt regeringen förutsätter Europeiska kommissionen i sitt förslag till en långsiktig klimatstrategi att CCS spelar en roll för att nå EU:s klimatmål. På EU-nivå finns visst stöd till CCS, bl.a. genom Innovationsfonden och genom EU:s kommande forsknings- och innovationsprogram Horisont Europa.

Utsläppsminskningar i andra länder

Enligt regeringens bedömning i propositionen kan verifierade utsläppsminskningar i länder utanför EU utgöra en kompletterande åtgärd för att nå

etappmålen eller rapporteras som resultatbaserad klimatfinansiering om de annulleras. Verifierade utsläppsminskningar innebär att när Sverige genomför en utsläppsminskande åtgärd i ett annat land ska utsläppsminskningen kvantifieras och verifieras av en oberoende part i enlighet med internationella regelverk.

Av propositionen framgår vidare att det inom ramen för Parisavtalet finns s.k. internationella samarbetsformer enligt artikel 6. Genom att införa insatser under artikel 6 kan man få verifierade utsläppsminskningssenheter. Dessa kan antingen användas som en kompletterande åtgärd för att nå nationella klimatmål eller annulleras utan att användas för att nå det nationella målet och då utgöra en resultatbaserad klimatfinansiering. Regelverket för artikel 6 är fortfarande under förhandling. Vid COP 25 fattades inget beslut om regelverk under artikel 6, och frågan sköts upp till nästa partsmöte.

Regeringen anför i propositionen att Sverige bör fortsätta att medverka aktivt till att utarbeta ett robust regelverk för de nya internationella samarbetsformerna enligt Parisavtalets artikel 6 så att de utvecklas som ett trovärdigt system med hög miljöintegritet.

I propositionen anges vidare att Sverige i över 20 år har varit engagerat i att utveckla internationella instrument under FN:s klimatkonvention som leder till verifierade och certifierade utsläppsminskningar med miljöintegritet och hållbar utveckling i fokus. Energimyndigheten ansvarar för Sveriges program för internationella klimatsatser. Programmet är inriktat på att investera i, främja och utveckla former för internationellt klimatsamarbete under FN:s ramkonvention om klimatförändringar. Programmet bidrar enligt regeringen till minskade utsläpp och hållbar utveckling genom investeringar i klimatprojekt i utvecklingsländer. Före 2018 investerade programmet i projekt genom instrumenten under Kyotoprotokollet, framför allt mekanismen för ren utveckling (clean development mechanism, CDM).

Regeringen anför i propositionen att den avser att återkomma i frågan om vilken roll verifierade utsläppsminskningar i andra länder bör ha som kompletterande åtgärd efter att Klimatpolitiska vägvalsutredningen har lämnat sin slutredovisning.

Motionerna

Avskiljning och lagring av koldioxid

I kommittémotion 2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) anför motionärerna att Sverige bör inrätta en nationell strategi för CCS och bio-CCS med fokus på teknikutveckling, infrastruktur, transport och introduktion av storskaliga anläggningar för både avskiljning och lagring av koldioxid i Sverige (yrkande 7). Motionärerna anför vidare att regeringen bör se över möjligheten att etablera ett svensk-norskt samarbete kring utveckling och introduktion av CCS (yrkande 8). I motionen anför även att Sverige bör ta initiativ till en CCS-strategi inom ramen för EU-samarbetet (yrkande 9).

Enligt partimotion 2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 9 bör incitamenten för minusutsläpp stärkas i både Sverige och EU genom att ett fortsatt investeringsstöd för testanläggningar och möjligheten till avdrag för företag som använder tekniken ses över. Motsvarande yrkande framförs i kommittémotion 2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 47.

I kommittémotion 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 7 föreslås att regeringen i kommande budgetar ska inrätta ett statligt stöd till utveckling av tekniker för koldioxidavskiljning och lagring (CCS). Enligt motionärerna möjliggör utökade investeringar i CCS omfattande minskningar av utsläppen av koldioxid.

Utsläppsminskningar i andra länder

I kommittémotion 2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 43 anför att regeringen bör vara pådrivande för att fler kostnadseffektiva flexibla mekanismer utformas inom ramen för FN:s klimatavtal, med lärdom av tidigare mekanismer, som mekanismen för ren utveckling (CDM). Enligt motionärerna är internationella klimatinvesteringar ett av de mest kostnadseffektiva verktygen inom klimatpolitiken. Motionärerna anser att de nya flexibla mekanismerna inom ramen för Parisavtalet ska erbjuda stora möjligheter till kostnadseffektiva internationella klimatsatser.

I kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 5 anför att etappmålet om utsläppsminskning till 2020 för den icke handlande sektorn ska uppnås genom nationella insatser för utsläppsminskningar. Motionärerna anför att internationella klimatinvesteringar är nödvändiga men att de inte bör användas för att nå det nationella klimatmålet. Motionärerna anför i yrkande 6 i samma motion att etappmålen om utsläppsminskningar till 2030 och 2040 för den icke handlande sektorn ska uppnås genom nationella insatser för utsläppsminskningar och inte genom flexibla mekanismer. Enligt motionärerna medför kompletterande åtgärder en risk för att Sverige tappar fokus på egna nödvändiga utsläppsminskningar och delvis får förlita sig på åtgärder med osäker klimatnytta.

Kompletterande information

Avskiljning och lagring av koldioxid

Klimatpolitiska vägvalsutredningen lämnade sitt slutbetänkande i januari 2020 (Vägen till en klimatpositiv framtid, SOU 2020:4). Utredningen innehåller förslag om det fortsatta arbetet kring avskiljning och lagring av koldioxid, bl.a. vad gäller frågan om samarbete med Norge, stöd till teknikutveckling och demonstration och arbete inom EU. Utredningen är på remiss. Remissvaren ska ha inkommit senast den 20 maj 2020.

Som framgått ovan lämnade Klimatpolitiska rådet i sin rapport för 2020 ett antal rekommendationer till regeringen med anledning av den klimatpolitiska handlingsplanen. Rådet rekommenderade bl.a. regeringen att tydliggöra hur

förutsättningar och incitament ska skapas för att genomföra och skala upp koldioxidavskiljning och lagring, vilket enligt dagens kunskapsläge ser ut att behövas för vissa utsläpp och för att bidra till negativa utsläpp (bio-CCS). Som framgått ovan kommer Klimatpolitiska rådets utvärdering att omhändertas i den årliga klimatredovisningen i budgetpropositionen.

Utsläppsminskningar i andra länder

Klimatpolitiska vägvalsutredningen behandlade även frågan om utsläppsminskningar genom investeringar i andra länder. I utredningens betänkande anfördes bl.a. att Sverige, genom aktivt deltagande i EU:s expertgrupp för mekanismer kan påverka förhandlingarna av regelverket för artikel 6 vid COP 26 och driva frågor om ambitionshöjning, hållbar utveckling och miljöintegritet. Utredningen är som tidigare nämnts på remiss t.o.m. den 20 maj 2020.

Miljö- och klimatminister Isabella Lövin anförde vidare följande vid interpellationsdebatt 2019/20:103 Den svenska positionen inför klimattoppmötet COP 25.

För Sverige är det viktigt att de länder som är parter i Parisavtalet kan påbörja genomförandet av Parisavtalet fullt ut, och därför driver vi på för att parterna ska kunna slutföra förhandlingarna om regler och utförande av internationella frivilliga samarbetsmekanismer i Parisavtalets regelbok under årets möte. För Sverige är det centralt att ett robust regelverk tas fram som säkerställer att mekanismen blir till ett ambitionshöjande ramverk som säkrar en miljöintegritet i samarbetet och där dubbelräkning av utsläpp inte sker.

Utskottets ställningstagande

Avskiljning och lagring av koldioxid

Miljö- och jordbruksutskottet delar regeringens uppfattning att kompletterande åtgärder kan spela en roll för att nå de klimatpolitiska etappmålen. Som regeringen framhåller i propositionen ingick frågan om CCS i Klimatpolitiska vägvalsutredningen. Utredningens betänkande har nyligen remitterats och utskottet ser fram emot den fortsatta behandlingen av de förslag som lämnas i betänkandet. Utskottet noterar vidare att regeringen i propositionen framför att det behövs fortsatt forskning, utveckling och demonstration för att tekniken ska kunna användas och att rättsliga hinder för att möjliggöra CCS bör undanröjas. Utskottet delar regeringens uppfattning och välkomnar att regeringen avser att vidta åtgärder för att ratificera Londonprotokollet och påskynda övriga parters ratificering så att protokollet kan träda i kraft. Utskottet vill vidare framhålla det regeringen anför i propositionen om att stöd till CCS kan ges genom Industriklivet och att ett stöd till forskning, demonstration och tester för minusutsläpp har införts. Utskottet delar regeringens uppfattning att det bör satsas mer på forskning, tester och samarbeten med näringslivet och noterar att regeringen i propositionen anför

att ytterligare åtgärder kan komma att övervägas med anledning av Klimatpolitiska vägvalsutredningens betänkande. Utskottet finner mot denna bakgrund att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna 2019/20:2659 (M) yrkandena 7–9, 2019/20:3107 (C) yrkande 9, 2019/20:3264 (C) yrkande 47 och 2019/20:3481 (KD) yrkande 7.

Utsläppsminskningar i andra länder

Miljö- och jordbruksutskottet delar regeringens bedömning i propositionen att verifierade utsläppsminskningar i länder utanför EU kan utgöra en kompletterande åtgärd för att nå etappmålen eller rapporteras som resultatbaserad klimatfinansiering. Utskottet noterar vidare att det vid COP 25 inte gick att nå ett beslut om regelverk när det gäller de s.k. internationella samarbetsformerna enligt artikel 6 i Parisavtalet. Frågan kommer därför att behandlas vid COP 26 som skjutits upp på grund av coronaviruset. Utskottet noterar vidare att regeringen i propositionen anför att Sverige bör fortsätta att medverka aktivt till att utarbeta ett robust regelverk under artikel 6 så att det utvecklas som ett trovärdigt system med hög miljöintegritet. Utskottet välkomnar regeringens intentioner på området och noterar även att frågan omfattas av Klimatpolitiska vägvalsutredningens betänkande som nyligen remitterats. Utskottet noterar vidare att miljö- och klimatministern i sitt anförande vid interpellationsdebatten om den svenska positionen inför klimattoppmötet COP 25 anförde att det för Sverige är viktigt att parterna till Parisavtalet kan påbörja genomförandet fullt ut och att regeringen därför driver på för att parterna ska kunna slutföra förhandlingarna. Ministern anförde vidare att det för Sverige är centralt att regelverket är robust och säkerställer att mekanismen blir till ett ambitionshöjande ramverk som säkrar en miljöintegritet i samarbetet och där det inte förekommer dubbelräkning. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2019/20:2659 (M) yrkande 43 och 2019/20:3480 (V) yrkandena 5 och 6.

Europeiskt och internationellt klimatarbete

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om klimatarbetet inom EU och om klimat- och handelspolitik.

Jämför reservation 55 (V), 56 (KD), 57 (L) och 58 (V).

Propositionen

EU

Regeringen anför i propositionen att EU:s klimatpolitik, för att leva upp till Parisavtalets mål, bör vara i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål, eftersom denna målsättning väsentligt minskar riskerna med och konsekvenserna av

klimatförändringen. För det krävs en långsiktig klimatstrategi med ett mål om att EU ska nå nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2050, eller tidigare om vetenskapen visar att det krävs.

Sverige bör enligt regeringen också driva på för att EU:s mål till 2030 skärps till en minskning av växthusgasutsläppen med minst 55 procent jämfört med 1990 och är i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål. Riksdagen bör genom budgetpropositioner fortsätta att underställas beslut om annullering av överskott jämfört med åtagandet enligt EU:s förordning om ansvarsfördelning (ESR).

I propositionen anförs vidare att EU bör anta en klimatlag som förankrar EU:s 2050-mål i lagstiftning tillsammans med grundläggande principer för omställningen. EU:s lagstiftning och finansiella ramverk behöver reformeras så att de bidrar till och inte motverkar ett fossilfritt samhälle och genomförandet av Parisavtalets 1,5-gradersmål. För att nå EU:s klimatmål och Parisavtalets 1,5-gradersmål behöver enligt regeringen lagstiftningen i klimatramverket till 2030 skärpas, framför allt inom EU ETS och ESR. Samtidigt får regelverket inte hindra en långsiktigt ökad och hållbar produktion av bioenergi, livsmedel och fossilfria material från jord- och skogsbruket.

Även EU:s sektors- och genomförandelagstiftning på klimatområdet bör enligt regeringen skärpas. Det rör t.ex. ekodesignregler och frågor inom transportområdet, som utsläppskrav för lätta och tunga fordon och reglerna för flyg inom EU ETS. EU:s regler för statsstöd och EU:s stödsystem bör vidare enligt regeringen reformeras så att de bidrar till och inte motverkar ett fossilfritt samhälle och genomförandet av Parisavtalet. EU behöver även identifiera ytterligare initiativ och åtgärder som kan bidra till att klimatmålen kan nås.

Klimat- och handelspolitik

Reformarbetet för att genomföra Parisavtalet bör enligt regeringen intensifieras, och 1,5-gradersmålet måste nås. Handel är ett viktigt verktyg för hållbar utveckling, och Sverige bör verka för att handel bidrar till att globala resurser används effektivt. Sverige bör vara pådrivande i rollen att visa på möjligheterna att förena klimatåtgärder med ekonomisk utveckling. Sverige bör verka för att kopplingen mellan Parisavtalet och handel stärks, så att exempelvis handels- och investeringsavtal samt EU:s unilaterala handelspreferenser för utvecklingsländer inom ramen för det allmänna preferenssystemet (GSP plus) kan vara ett instrument för att uppfylla Parisavtalets mål.

Regeringen anför vidare i propositionen att Sverige stöder att EU ska stärka och främja genomförandet av Parisavtalet och uppmanar därför kommissionen att utföra en analys i det avseendet, inklusive av möjligheten att inkorporera Parisavtalet som en väsentlig klausul i samarbetsavtal inklusive frihandelsavtal med tredje part. Sverige bör fortsätta att verka för att

handelsavtal särskilt ska belysa klimataspekter och Parisavtalets genomförande och att dessa får en framträdande roll i frihandelsavtal.

Enligt regeringen avser Sverige att fortsätta att driva på för att generellt avskaffa tullar och handelshinder, inklusive för klimatvänliga varor, tjänster och teknik, i EU:s handelsavtal så att dessa kan bidra till att öka takten i klimatomställningen. Regeringen anför vidare att OECD:s analysarbete om handelsaspekter av cirkulär ekonomi har en viktig roll för att förstärka synergier mellan handel och klimat och att detta arbete bör stödjas.

Sverige bör enligt propositionen driva på för att de internationella och europeiska regelverken för bl.a. exportkrediter och annan offentlig handelsfinansiering bidrar till hållbarhet och till att uppfylla Parisavtalet. Export av grön och klimatsmart teknik kan enligt regeringen, utöver att bidra till minskade klimatutsläpp, bidra till att stärka svensk konkurrenskraft. Regeringen anför i propositionen att den avser att ge Exportkreditnämnden i uppdrag att tillsammans med Svensk Exportkredit AB se över hur det svenska och internationella exportfinansieringssystemet ska bidra till tydlig omställning och kraftigt minskade utsläpp av växthusgaser. Uppdraget ska beskriva hur förslagen påverkar svenska företags konkurrenskraft, risken för koldioxidläckage och den långsiktiga påverkan på de globala utsläppen. För att verksamheten och kreditgivningen ska vara i linje med Parisavtalet och inte skapa inlåsnings i fossilberoende behövs en anpassning. Detta görs enligt regeringen bl.a. genom att senast 2022 upphöra med de svenska exportkrediterna till investeringar för prospektering och utvinning av fossila bränslen.

Motionerna

EU

Johan Pehrson m.fl. (L) framhåller i partimotion 2019/20:2055 yrkande 1 vikten av ett fördjupat europeiskt samarbete inom klimat- och miljöpolitiken. Enligt motionärerna krävs ett brett klimatsamarbete inom Europa för att nå Parisavtalets mål. EU behöver skapa enighet kring målet om nettonollutsläpp till 2050, och det målet behöver skärpas.

I partimotion 2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 4 i denna del anför att klimatmålen bör skärpas på EU-nivå till att motsvara nettonollutsläpp till 2040 och att delmålen till 2030 bör skärpas i linje med detta. Motsvarande yrkande framställs i kommittémotion 2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 2 i denna del.

I partimotion 2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 5 anför att medlemsländernas klimatmål ska vara bindande och att skarpa ekonomiska sanktioner ska införas för länder som inte uppfyller sina mål.

Enligt kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 17 bör regeringen verka för att EU antar en målsättning om nollutsläpp till senast 2040. Motionärerna anför att EU-kommissionens förslag om att EU senast 2050 ska ha uppnått målet om klimatneutralitet inte är förenligt med 1,5-gradersmålet. I yrkande 66 i samma motion anför att Sverige bör driva på för

att EU:s 2030-mål skärps till minst 70 procent jämfört med 1990. Detta krävs enligt motionärerna för att EU:s mål ska vara i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål. Enligt yrkande 67 i samma motion bör regeringen verka för att EU:s klimatbistånd ska vara additionellt, dvs. bestå av ytterligare medel utöver det utlovade biståndet och trappas upp under tre år. Pengarna ska t.ex. användas för omställning till ekologiskt hållbara jordbruk, teknikutveckling eller utbyggnad av förnybar energi.

I kommittémotion 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 26 anförs att en konsekvensanalys bör göras av skärpta 2030-mål eftersom EU:s roll som föredöme riskerar att falla om en skärpning av målen leder till negativa effekter.

Klimat- och handelspolitik

I kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) anförs att regeringen bör verka för att EU ställer krav på efterlevnad av Parisavtalet i alla förhandlingar om handelsavtal (yrkande 68). Motionärerna anför vidare att regeringen bör verka för att stoppa handelsavtalet med Mercosur och kräva bindande klimat- och miljöåtaganden för fortsatta förhandlingar (yrkande 69). Därutöver bör regeringen enligt motionärerna verka för att kapitlen om hållbarhet i de handelsavtal som EU ingår med andra länder ska stipulera sanktioner ifall parterna inte håller sina åtaganden (yrkande 70). Motionärerna anför vidare att de svenska exportkrediterna till investeringar i samtliga fossila verksamheter, inklusive förädling och kraftgenerering, ska upphöra senast 2022 (yrkande 71). Enligt motionärerna bör även Sverige i internationella klimatförhandlingar och andra forum verka för att miljöteknik och vissa livsmedelstekniker som begränsar klimatförändringen ges liknande undantag som finns i avtalet om handelsrelaterade aspekter av immaterialrätter (TRIPS-avtalet) när det gäller livsbesparande mediciner (yrkande 72). I motionen anförs vidare att regeringen bör verka för att Internationella valutafondens (IMF) och Världsbankens verksamhet anpassas till Agenda 2030 (yrkande 73). Därutöver anför motionärerna att regeringen bör utreda möjligheten att även införa klimat- och miljöperspektiv enligt environmental due diligence, ett verktyg som liknar human rights due diligence, men där miljö- och klimatperspektivet är vägledande, i regelverken för företags agerande utomlands (yrkande 74).

Tidigare behandling och kompletterande uppgifter

Klimat- och handelspolitik

Miljö- och jordbruksutskottet behandlade i betänkande 2018/19:MJU4 Klimatpolitik ett motionsförslag om miljöteknik och TRIPS-avtalet. Utskottet noterade då att näringsutskottet tidigare hade behandlat likalydande förslag och anförde att det delade näringsutskottets ställningstaganden om vikten av att utvecklingsländer får tillgång till ny, energieffektiv teknik och att ökad

tillgång till modern miljöteknik är centralt för att dessa länder ska kunna minska utsläppen samtidigt som de utvecklas hållbart. Miljö- och jordbruksutskottet anförde vidare att det delade motionärernas uppfattning att det är bekymmersamt att utvecklingsländerna i dag ofta inte har råd med den modernaste och miljövänligaste tekniken, men konstaterade att arbete och diskussioner fortfarande pågår inom såväl de internationella klimatförhandlingarna som inom Världshandelsorganisationen WTO i syfte att förbättra utvecklingsländernas tillgång till modern miljöteknik. Utskottet föreslog därför att motionsförslaget skulle lämnas utan vidare åtgärd.

Näringsutskottet behandlade i betänkande 2019/20:NU15 Handelspolitik motionsförslag om att ställa krav på efterlevnad av Parisavtalet i handelsavtal och om sanktioner i de handelsavtal som EU ingår. Utskottet avstyrkte motionsförslagen bl.a. med hänsyn till regeringens export- och investeringsstrategi. Utskottet behandlade i samma betänkande även motionsförslag om att stoppa handelsavtalet med Mercosur. Utskottet avstyrkte motionsförslaget med hänvisning bl.a. till att regeringen gett Kommerskollegium i uppdrag att analysera Mercosuravtalets hållbarhetskapital. Slutligen kan noteras att utskottet i betänkandet även avstyrkte motionsförslag om environmental due diligence i regelverken för företags agerande utomlands. Utskottet hänvisade i sitt ställningstagande bl.a. till att regeringen i december 2019 beslutat om en plattform för internationellt hållbart företagande och att regeringen tidigare beslutat om en handlingsplan för företagande och mänskliga rättigheter som berör klimatfrågan.

I december 2019 beslutade regeringen om Sveriges export- och investeringsstrategi. Strategin är framtagen av regeringen samt Centerpartiet och Liberalerna. En av de fem målsättningarna i strategin är att Sverige ska vara pådrivande för en fri, hållbar och rättvis internationell handel. I strategin konstateras att handelns betydelse för genomförandet av Agenda 2030, de globala målen och Parisavtalet blir alltmer framträdande. Vidare framgår att det inleds ett arbete för att lyfta fram hållbarhetsdimensionen som utgångspunkt för nya frihandelsförhandlingar. Sverige ska verka för fler djupa och breda frihandelsavtal mellan EU och tredje part samt att dessa tar hänsyn till miljö och hållbarhet, inklusive Parisavtalet.

I Europeiska kommissionens meddelande om den europeiska gröna given framhåller kommissionen att handelspolitiken fungerar som en plattform för samarbete med handelspartner för klimat- och miljöåtgärder och konstaterar att åtaganden om hållbarhet, särskilt när det gäller åtgärderna mot klimatförändringar, kontinuerligt stärkts i EU:s handelsavtal. Kommissionen anför att man också har intensifierat insatserna för att genomföra åtagandena för hållbar utveckling i EU:s handelsavtal och framhåller att dessa insatser kommer att förstärkas ytterligare när en ansvarig utnämns för efterlevnaden av handelsavtal. I fråga om klimatförändringarna konstaterar kommissionen att alla EU:s senaste avtal omfattar ett bindande åtagande för parterna att ratificera och genomföra Parisavtalet på ett verkningsfullt sätt. Kommissionen anger att

den kommer att föreslå att efterlevnaden av Parisavtalet ska bli ett viktigt inslag i alla framtida övergripande handelsavtal.

Vidare kan noteras att regeringen i december 2019 gav Kommerskollegium i uppdrag att analysera Mercosuravtalets hållbarhetskapital. Uppdraget redovisades den 31 mars 2020 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Vad gäller Mercosuravtalet kan även noteras att statsrådet Anna Hallberg i september 2019 i sitt svar på en interpellation (ip. 2018/19:313) angav bl.a. att EU:s krav för att gå vidare med Mercosuravtalet är att alla parter förbinder sig att respektera och genomföra Parisavtalet på ett effektivt sätt. Statsrådet framhöll vidare att EU genom avtalet kan påverka Mercosurländernas klimat- och miljöpolitik i övrigt. Att motsätta sig Mercosuravtalet skulle innebära att låta handeln fortsätta utan bindande regler för miljö och klimat.

Slutligen kan noteras att regeringen i mars 2020 fattade beslut om det uppdrag till Exportkreditnämnden som aviseras i propositionen. Uppdraget ska redovisas i augusti 2020.

Utskottets ställningstagande

EU

Utskottet välkomnar det regeringen anför i propositionen om att EU:s klimatpolitik bör vara i linje med 1,5-gradersmålet för att leva upp till Parisavtalets mål. Utskottet delar regeringens uppfattning att det krävs en långsiktig klimatstrategi med mål om att EU ska nå nettonollutsläpp senast 2050, eller tidigare om vetenskapen visar att det krävs. Utskottet välkomnar vidare det som anförts i propositionen om att Sverige bör driva på för att skärpa EU:s mål till 2030 och vad som anförts om EU:s klimatlag och skärpning av EU:s sektors- och genomförandelagstiftning. Utskottet delar således regeringens ambitioner på området och avstyrker mot bakgrund av detta motionerna 2019/20:2055 (L) yrkande 1, 2019/20:3107 (C) yrkandena 4 i denna del och 5, 2019/20:3264 (C) yrkande 2 i denna del, 2019/20:3480 (V) yrkandena 17 samt 66 och 67 och 2019/20:3481 (KD) yrkande 26.

Klimat- och handelspolitik

Miljö- och jordbruksutskottet välkomnar regeringens bedömningar och intentioner på området klimat- och handelspolitik. Utskottet noterar att regeringen i propositionen anför att handel är ett viktigt verktyg för hållbar utveckling och att Sverige bör verka för att handel bidrar till ett effektivt användande av globala resurser samt välkomnar det regeringen anför om att Sverige bör vara pådrivande när det gäller att visa på möjligheterna att förena klimatåtgärder med ekonomisk utveckling. Med anledning av regeringens intentioner på området finner utskottet inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2019/20:3480 (V) yrkande 73 om att IMF:s och

Världsbankens verksamhet ska anpassas till agenda 2030, varför motionen avstyrks.

När det gäller övriga motionsyrkanden på detta område kan miljö- och jordbruksutskottet inledningsvis konstatera att näringsutskottet i betänkande 2019/20:NU15 nyligen har avstyrkt flera liknande förslag. Näringsutskottet framhåller vidare i sitt yttrande över klimathandlingsplanen att handel kan vara ett viktigt verktyg för att miljö- och klimatfrågorna ska få brett genomslag. Utskottet menar att handelns betydelse för genomförandet av Agenda 2030 och Parisavtalet blivit alltmer framträdande. Utskottet noterar även att det av propositionen framgår att Sverige ska uppmana kommissionen att utföra en analys av bl.a. möjligheterna att inkorporera Parisavtalet som en väsentlig klausul i samarbetsavtal inklusive frihandelsavtal med tredje part. Utskottet noterar vidare vad som anförs om frågan i meddelandet om den gröna given. När det gäller frågan om Mercosuravtalet noterar utskottet det regeringsuppdrag som nämnts ovan liksom statsrådet Anna Hallbergs svar på en interpellation i frågan där statsrådet bl.a. framhåller att EU genom avtalet kan påverka Mercosurländernas klimat- och miljöpolitik i övrigt. När det gäller svenska exportkrediter hänvisar näringsutskottet till det uppdrag som Exportkreditnämnden fick i mars 2020 och anför att det inte ser någon anledning att förekomma redovisningen av detta uppdrag. När det gäller frågan om TRIPS-avtalet anför näringsutskottet att det i bl.a. betänkande 2017/18:NU11 tidigare behandlat liknande förslag och att utskottet även nu vill framhålla vikten av att utvecklingsländer får tillgång till ny, energieffektiv teknik. Näringsutskottet anför att det även fortsättningsvis delar motionärernas uppfattning att det är bekymmersamt att utvecklingsländerna i dag ofta inte har råd med den modernaste och miljövänligaste tekniken. Utskottet framhåller betydelsen av att söka politiska lösningar som inte innebär att patentsystemet undermineras, vilket skulle kunna leda till att innovationer uteblir. När det gäller frågan om hållbart företagande konstaterar näringsutskottet att det finns ett antal riktlinjer och vägledande principer till stöd för företagens arbete med hållbarhet och att regeringen i december 2019 beslutade om en plattform för internationellt hållbart företagande. Utskottet påminner även om att Business Sweden, Exportkreditnämnden och Svensk Exportkredit AB har uppdrag och skyldigheter att följa riktlinjer och lagstiftning inom hållbarhetsområdet, bl.a. på miljöområdet. Näringsutskottet förordar därmed att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motion 2019/20:3480 (V) yrkandena 68–72 och 74. Miljö- och jordbruksutskottet finner, särskilt mot bakgrund av att motsvarande motionsförslag nyligen avslagits av riksdagen, inte skäl att frångå denna bedömning och avstyrker därmed motionsyrkandena.

Övriga motioner

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om klimatmålen och klimatanpassning.

Jämför reservation 59 (V) och 60 (C).

Motionerna*Klimatmålen*

I partimotion 2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 4 i denna del anfördes att klimatmålen bör skärpas till att motsvara nettonollutsläpp till 2040 på svensk nivå. Enligt motionärerna bör även delmålen till 2030 skärpas i linje med detta. Motsvarande yrkande framställs i kommittémotion 2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 2 i denna del.

Även i kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4 anfördes att klimatmålet bör skärpas och att Sverige senast 2040 ska ha nollutsläpp av växthusgaser i atmosfären.

Klimatanpassning

Enligt partimotion 2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 31 bör klimatanpassningsstrategier både på EU-nivå och i Sverige förstärkas för att bättre kunna hantera torka och skogsbränder. God tillgång till vatten har länge varit en självklarhet i stora delar av Sverige. De senaste somrarna har dock visat att det inte längre kan tas för givet. Bevattningsförbud och låga grundvattennivåer har blivit allt vanligare runtom i landet. Motsvarande yrkande framställs i kommittémotion 2019/20:3267 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 13.

Tidigare behandling och kompletterande uppgifter*Klimatmålen*

Som en del av det svenska klimatpolitiska ramverket beslutade riksdagen i juni 2017 om ett långsiktigt klimatmål som innebär att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären.

I betänkande 2017/18:MJU22 Klimatpolitik framhöll utskottet i fråga om de nationella klimatmålen att de nuvarande fastställda målen har bred förankring i riksdagen, vilket är en förutsättning för att klimatpolitiken ska vara långsiktig och stabil. Det långsiktiga målet om nettonollutsläpp beslutades av riksdagen så sent som i juni 2017. Utskottet påminde om att målet stämmer överens med Miljömålsberedningens förslag och såg ingen anledning att justera etappmålet. Utskottet vidhöll även med bestämdhet sin tidigare uppfattning att en verkningsfull klimatpolitik kräver tydliga etappmål.

I betänkande 2018/19:MJU4 Klimatpolitik påminde utskottet inledningsvis om att riksdagen i juni 2017 beslutade om ett långsiktigt klimatmål som innebär att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären och om delmålet som ska vara uppnått senast 2030. Utskottet framhöll åter att de fastställda klimatmålen har bred förankring i riksdagen, vilket är en förutsättning för att klimatpolitiken ska vara långsiktig och stabil. Utskottet såg ingen anledning att justera klimatmålen i det klimatpolitiska ramverket.

Miljömålsberedningen anförde följande om sitt förslag om ett långsiktigt mål till 2045 (SOU 2016:21 s. 35 f.):

Förslaget tar sin utgångspunkt i Parisavtalet. [...] Ett mål om att väl underskrida två graders temperaturökning och sträva mot att temperaturökningen begränsas till högst 1,5 grader innebär enligt forskningen att den återstående globala utsläppsbudgeten blir ännu mer begränsad jämfört med den "utsläppsbudget" som EU:s 2050 mål och den svenska netto-noll-visionen utgår från. Enligt globala så kallade 1,5-gradersbanor skulle målet i Parisavtalet kunna nås om de globala utsläppen av koldioxid når netto noll runt 2050, för att därefter vara negativa under resten av århundradet.

[...] Beredningen menar att det nu är centralt att alla parter under avtalet, enskilda länder, kommuner, företag och civilsamhället snarast tar ytterligare steg för att på allvar agera i enlighet med Parisavtalet. Ett första sådant steg för Sverige är att den svenska netto-noll-visionen nu preciseras och tidigareläggs med innebörden att den ska uppnås år 2045 för att Sverige därefter ska kunna uppnå negativa utsläpp. Beredningens förslag till nationellt mål för 2045, som motsvarar ett genomsnittligt utsläpp på knappt 0,9 ton per capita och sammanlagda netto-noll-utsläpp vid samma tid, innebär att Sverige tar på sig ett ambitiöst åtagande. Målet är ambitiöst till exempel jämfört med vad landet skulle tilldelas i form av utsläpps-utrymme enligt fördelnings- och rättvisepprinciper som utgår från att länders genomsnittliga utsläpp per capita ska konvergera på sikt. Slutsatsen gäller även jämfört med de globala 1,5-gradersbanor som hittills tagits fram.

[...] Sverige kan även vara ett föregångsland för en global utveckling mot nära nollnivåer, genom att begränsa utsläppen från delar av ekonomin, främst energisektorn inklusive transportsektorn till låga nivåer redan före 2045 och samtidigt bidra till teknisk utveckling i sektorer där det i dagsläget saknas utvecklade lösningar globalt för hur utsläppen ska kunna minska till mycket låga nivåer.

Klimatanpassning

Frågan om klimatanpassning har tidigare berörts av miljö- och jordbruks-utskottet, senast i betänkande 2019/20:MJU10 Vattenvård där utskottet anförde att det är positivt att regeringen har genomfört flera insatser för att stärka vattenförsörjningen i händelse av torka och för att stärka skyddet av dricksvatten. Utskottet noterade vidare att flera myndigheter har genomfört insatser för att minska klimatets påverkan på arter och naturmiljöer och att handlingsplaner för klimatanpassning har tagits fram. När det gäller vattentillgång och torka noterade utskottet att regeringen vidtagit åtgärder för att bl.a. höja beredskapen vid extrema väderhändelser såsom torka, att ett kompetenscentrum för jordbrukets vattenhushållning har inrättats och en

strategi för en hållbar hantering av vatten i jordbruket ska tas fram. Utskottet noterade även att åtgärder som stöder anpassningen till allt extremare väder och ökad hållbarhet i lantbruket kan bli aktuella i den strategiska planen inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitiken.

Miljö- och jordbruksutskottet berörde även frågan om klimatanpassning i betänkande 2018/19:MJU4 Klimatpolitik. Utskottet framhöll där att regeringen i proposition 2017/18:163 redovisade en klimatanpassningsstrategi med syftet att långsiktigt stärka klimatanpassningsarbetet. Utskottet noterade vidare att regeringen nyligen inrättat ett nationellt expertråd för klimatanpassning vid Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) med uppdrag att följa och utvärdera arbetet med klimatanpassning. Utskottet konstaterade även att man inom EU arbetar med att göra en bedömning av medlemsstaternas arbete med att genomföra EU:s strategi för klimatanpassning för att se om styrningen behöver bli mer rättsligt bindande på EU-nivå.

I proposition 2017/18:163 Nationell strategi för klimatanpassning redovisade regeringen en klimatanpassningsstrategi. Syftet med strategin är att långsiktigt stärka klimatanpassningsarbetet och den nationella samordningen av detta arbete och att möta internationella skyldigheter. Regeringens mål för samhällets anpassning till ett förändrat klimat är att utveckla ett långsiktigt hållbart och robust samhälle som aktivt möter klimatförändringar genom att minska sårbarheter och ta till vara möjligheter.

I budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 20) anförde regeringen att strategin har skapat en ram för det nationella arbetet med klimatanpassning. Myndigheter har fått tydliga uppdrag om klimatanpassning, och ett stöd för kommunerna finns genom Boverkets samordnande roll för klimatanpassning av den byggda miljön. Det nationella expertrådet som regeringen instiftat ska i en femårscykel följa upp det nationella arbetet med klimatanpassning för att ge en samlad bild av utvecklingen och föreslå inriktning för fortsatt arbete.

Av budgetpropositionen framgår vidare att Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) ansvarar för Nationellt kunskapscentrum för klimatanpassning som sprider och tillgängliggör kunskap om klimatets förändring. Centrumet fördelar även medel till andra myndigheter för att ta fram handlingsplaner och verktyg för klimatanpassning. Myndigheternas handlingsplaner har enligt budgetpropositionen inneburit ett starkare fokus på klimatanpassning och lett till nya samarbeten mellan och inom myndigheterna.

Enligt budgetpropositionen har SMHI under 2018 etablerat en expertfunktion för stigande havsnivåer i Sverige, vidareutvecklat och kompletterat klimatscenarier för havsmiljön, påbörjat en kartläggning av Sveriges vattenuttag och arbetat med att ta fram underlag som visar vilka områden som är mest känsliga för vattenbrist. Vad gäller myndigheternas arbete för klimatanpassning 2018 anges i budgetpropositionen bl.a. att Statens geotekniska institut utfört skredriskkarteringar, att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap arbetat med översvämningskarteringar och att

länsstyrelserna inom ramen för sitt uppdrag om samordning av det regionala arbetet med klimatanpassning har arbetat med dricksvattenfrågor.

I Europeiska kommissionens meddelande om den europeiska gröna given anger kommissionen att den tänker anta en ny, mer långtgående EU-strategi för klimatanpassning. Det är enligt kommissionen nödvändigt eftersom klimatförändringarna kommer att fortsätta att skapa stora påfrestningar i Europa. Kommissionen anför att det är mycket viktigt att stärka insatserna för klimatsäkring, uppbyggnad av motståndskraft, förebyggande och beredskap.

Utskottets ställningstagande

Klimatmålen

Som miljö- och jordbruksutskottet tidigare konstaterat vid ett flertal tillfällen beslutade riksdagen så sent som i juni 2017 om det långsiktiga målet om nettonollutsläpp. Som utskottet tidigare har framhållit i fråga om de nationella klimatmålen i betänkandena 2017/18:MJU22 och 2018/19:MJU4 har de nuvarande målen, som riksdagen har fastställt, en bred förankring i riksdagen, vilket är en förutsättning för att klimatpolitiken ska vara långsiktig och stabil. De fastslagna målen stämmer överens med Miljömålsberedningens förslag och utskottet ser inte heller nu någon anledning att justera klimatmålen. Utskottet avstyrker därför motionerna 2019/20:3107 (C) yrkande 4 i denna del, 2019/20:3264 (C) yrkande 2 i denna del och 2019/20:3480 (V) yrkande 4.

Klimatanpassning

Miljö- och jordbruksutskottet kan inledningsvis konstatera att utskottet i betänkande 2019/20:MJU10 nyligen har behandlat frågan om klimatanpassning och att utskottet då anförde att det är positivt att regeringen har genomfört flera insatser för att dels stärka vattenförsörjningen i händelse av torka, dels stärka skyddet av dricksvatten. Utskottet noterade vidare att flera myndigheter har genomfört insatser för att minska klimatets påverkan på arter och naturmiljöer och att handlingsplaner för klimatanpassningar tagits fram. Utskottet vidhåller sin tidigare bedömning. Utskottet noterar vidare att syftet med regeringens klimatanpassningsstrategi är att långsiktigt stärka klimatanpassningsarbetet och den nationella samordningen. Utskottet välkomnar vidare de uppdrag som flera myndigheter har fått om klimatanpassning och det stöd som finns för kommuner samt framhåller vad som framgår av budgetpropositionen om myndigheternas handlingsplaner. Utskottet noterar vidare att frågan om en strategi för klimatanpassning ingår i kommissionens meddelande om den gröna given. Mot bakgrund av det arbete som pågår på området och de åtgärder som vidtagits och aviserats anser utskottet att det inte finns anledning att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna 2019/20:3107 (C) yrkande 31 och 2019/20:3267 (C) yrkande 13.

Motioner som bereds förenklat

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår de motionsförslag som beretts i förenklad ordning.

Jämför särskilt yttrande 1 (M), 2 (SD), 3 (C), 4 (V), 5 (KD) och 6 (L).

Utskottets ställningstagande

I ett antal motioner från allmänna motionstiden 2019/20 har det väckts förslag som rör samma eller i huvudsak samma frågor som utskottet har behandlat tidigare under valperioden, i betänkande 2018/19:MJU4 Klimatpolitik, och riksdagen har i enlighet med utskottets förslag avslagit motionsyrkandena. Utskottet ser inte någon anledning att göra en annan bedömning nu av de motionsyrkanden som tas upp i bilaga 2 och avstyrker därför motionsförslagen.

Reservationer

1. Regeringens förslagspunkt, punkt 1 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Louise Meijer (M) och Niklas Wykman (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen godkänner det som regeringen föreslår om inriktningen för det klimatpolitiska arbetet med de ändringar som anförs i reservationen om att samordna klimatomålen med andra övergripande samhällsmål samt att tydliggöra regelverket så att konsekvensanalyser görs av effekter på klimatet såväl nationellt som globalt inom de politikområden där det är relevant.

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3482 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 1 och
bifaller delvis proposition 2019/20:65.

Ställningstagande

Klimatfrågan är en av vår tids viktigaste och mest prioriterade frågor. En ambitiös klimatpolitik är därför en billig försäkring för att mildra konsekvenserna av klimatförändringarna. Vi delar regeringens uppfattning om att utvecklingen inom klimatområdet är oroande. FN:s klimatpanel (IPCC) har konstaterat att de nationella åtagandena under Parisavtalet inte är tillräckliga för att leva upp till målet att hålla uppvärmningen väl under 2 grader, allra helst 1,5 grader.

Utsläppsminskningarna i Sverige går, enligt Naturvårdsverket, för långsamt för att Sverige ska nå nettonollutsläpp senast 2045. År 2019 minskade utsläppen med mindre än 2 procent. Regeringen bedriver en klimatpolitik som präglas av ineffektivitet och bristande resultat. Många av de åtgärder som regeringen vidtar har kritiserats av myndigheter och experter för att vara dyra och lida av bristande additionalitet. Regeringens klimatpolitik präglas därtill av ett snävt nationellt perspektiv, där nationella utsläppsminskningar medvetet tillåts på bekostnad av högre utsläpp globalt.

I En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) bedömer Miljömålsberedningen att klimatfrågan behöver integreras i arbetet på alla politikområden och sektorer och på alla nivåer i samhället. Vi vill föra en ambitiös klimatpolitik och anser att det behöver göras ökade ansträngningar för att integrera klimatfrågan i fler politikområden när det är relevant. För att en ökad integrering ska ha en positiv påverkan på klimatarbetet måste det dock göras på ett effektivt sätt. Det klimatpolitiska arbetet måste vara samordnat och de åtgärder som vidtas resultatutvärderade. Regeringens klimatpolitik präglas

i hög utsträckning av ineffektiva och otillräckliga reformer. Den långsamma takten med vilken utsläppen minskar är ett resultat av detta.

Vi står bakom regeringens förslag till beslut i propositionen, nämligen att klimatpolitiken behöver integreras i fler politikområden, med de ändringar vi redogör för nedan om att samordna klimatmålen med andra övergripande samhällsmål och tydliggöra regelverket så att konsekvensanalyser görs av effekter på klimatet nationellt såväl som globalt inom de politikområden där det är relevant.

Regeringen föreslår i propositionen att den, i samband med nästa översyn av respektive samhällsmål, vid behov ska omformulera målen så att de är förenliga med klimatmålen. Vi ställer oss positiva till att klimatpolitiken integreras i fler politikområden. Det gör det möjligt att i större utsträckning beakta klimatmålen vid utformningen av andra politikområden. Alla politikområden måste ta ett större ansvar för att minska utsläppen. Detta innebär dock inte att vi anser att andra politikområden per automatik ska underställas klimatpolitiken. Vi instämmer med Konjunkturinstitutet som i sitt remissvar till Miljömålsberedningen skriver att en översyn av relevanta samhällsmål är välkommen men att klimatmålen inte bör vara överordnade andra samhällsmål. Mot denna bakgrund menar vi att regeringens formulering riskerar att uppfattas som att alla samhällsmål ska prövas mot klimatmålen och därefter vid behov omformuleras. Vi föreslår därför att formuleringen i stället bör lyda att i samband med nästa översyn av respektive samhällsmål ska klimatmålen samordnas med andra övergripande samhällsmål.

Vidare avser regeringen att, med utgångspunkt i Miljömålsberedningens förslag i det tidigare nämnda betänkandet, tydliggöra regelverket så att konsekvensanalyser görs av effekter för klimatet inom de politikområden där det är relevant. Vi 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 på bekostnad av 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.

2. Översyn av samhällsmålen, punkt 2 (SD)

av Martin Kinnunen (SD), Angelika Bengtsson (SD) och Katja Nyberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3479 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 4 och
avslår motionerna
2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3 och
2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 1.

Ställningstagande

Regeringen söker i propositionen stöd för en ny inriktning i klimatpolitiken. Vi motsätter oss förslaget då det är principiellt fel att överordna ett samhällsmål över samtliga andra. Det är viktigt att klimatpolitiken beaktas i utformningen av annan politik, men det får inte betyda att klimatpolitiken i alla sammanhang ska överordnas all annan politik. Vi anser således att klimatpolitiken måste beaktas i utformningen av alla samhällsmål, men inte vara överordnad alla andra samhällsmål.

3. Översyn av samhällsmålen, punkt 2 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3 och
avslår motionerna

2019/20:3479 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 4 och
2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 1.

Ställningstagande

Jag anser inte att regeringen ska avvakta en översyn av respektive samhällsmål för att vid behov justera dessa. Klimatet kan inte vänta. Regeringen bör därför ges i uppdrag att senast 2020 föreslå nya formulerade samhällsmål som är förenliga med klimatmålen i de fall det finns behov av det.

4. Översyn av samhällsmålen, punkt 2 (KD)

av Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 1 och avslår motionerna

2019/20:3479 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 4 och

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3.

Ställningstagande

Jag anser att 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 lagar göras i relation till utsläppsmålen. Vid eventuella målkonflikter måste dock övriga samhällsmål värderas jämställt utifrån sina meriter. Bara så kan samhället utvecklas i ett förvalterskap som är ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart.

5. Redovisning av utfallet av vidtagna åtgärder, punkt 3 (M, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Louise Meijer (M), Niklas Wykman (M) och Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3482 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Enligt klimatlagen ska regeringen vart fjärde år ta fram en klimapolitisk handlingsplan. Handlingsplanen bör bl.a. beskriva historiska och prognostiserade utsläppsdata, utfallet av vidtagna åtgärder för utsläppsminskningar, i vilken grad beslutade och planerade åtgärder kan förväntas bidra till att nå de nationella och globala klimatmålen samt i vilken utsträckning beslutade och planerade åtgärder inom olika utgiftsområden påverkar möjligheterna att nå målen. Regeringen bör även beskriva vilka ytterligare åtgärder eller beslut som kan behövas för att målen ska nås.

Vi saknar i klimathandlingsplanen en redovisning av hur regeringens beslutade och planerade åtgärder förväntas bidra till att utsläppen minskar och att de nationella och globala klimatmålen nås. Klimathandlingsplanen redogör enbart deskriptivt för de åtgärder som regeringen redan har vidtagit och de

reformer som regeringen planerar att föreslå. Det finns ingen konkret uppföljning av hur mycket tidigare beslutade åtgärder har minskat utsläppen och bidragit till att uppnå klimatmålen. Det finns inte heller någon redogörelse för hur planerade förslag konkret ska bidra till måluppfyllelsen. För en konkret redovisning krävs att reformer och förslag inte bara beskrivs utan även utvärderas i siffror.

Regeringen har fått kritik av experter och myndigheter för att dess 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 om i klimatlagen. Vi kräver därför att regeringen skyndsamt återkommer med en redovisning av utfallet av vidtagna åtgärder för utsläppsminskningar samt i vilken grad beslutade och planerade åtgärder kan förväntas bidra till att de nationella och globala klimatmålen nås, i enlighet med vad klimatlagen föreskriver.

6. Uppdrag till Klimatpolitiska rådet, punkt 4 (M, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Louise Meijer (M), Niklas Wykman (M) och Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 2 och

2019/20:3482 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 3.

Ställningstagande

I juni 2017 antog riksdagen ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. Ramverket omfattar nya klimatmål, en klimatlag och Klimatpolitiska rådet. Klimatpolitiska rådet är en myndighet som utvärderar om regeringens samlade politik leder mot målet om nettonollutsläpp 2045. I dag är Klimatpolitiska rådets övergripande uppdrag att utvärdera regeringens politik och de underlag som den bygger på. I uppdraget ingår också att identifiera politikområden där ytterligare åtgärder behövs för att nå klimatmålen och att analysera hur klimatmålen kan nås på ett kostnadseffektivt sätt, både kort- och långsiktigt. Däremot saknas det ett tydligt uppdrag att utvärdera hur effektiva regeringens reformer är för att uppnå klimatmålen.

I Klimatpolitiska rådets årsrapport som lämnas till regeringen den sista mars varje år med en bedömning av klimatarbetet och utsläppsutvecklingen saknades 2019 helt utvärderingar av t.ex. Klimatklivet, Industriklivet och internationella klimatinsatser – tre klimatreformer som är centrala för

regeringen och kostnadsintensiva. Det försämrar möjligheterna för Sverige att bedriva en klimatpolitik som minskar utsläppen och vara ett föredöme i EU och globalt. För att Sverige ska uppfattas som ett föredöme av andra länder krävs att utsläppen minskar på ett kostnadseffektivt sätt, i enlighet med vad bl.a. Konjunkturrådet anförde 2020 i sin rapport Svensk politik för globalt klimat.

Vi menar att Klimatpolitiska rådet bör få ett tydligare uppdrag att utvärdera regeringens reformer inom klimatpolitiken i syfte att åskådliggöra vilka reformer som är mest effektiva och gör störst skillnad för klimatet. 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 klimat-handlingsplaner.

7. Konsekvensanalyser i övrigt, punkt 5 (SD)

av Martin Kinnunen (SD), Angelika Bengtsson (SD) och Katja Nyberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3479 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 1, 2 och 5 samt avslår motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1 och 7.

Ställningstagande

Regeringen presenterar i propositionen den första handlingsplanen enligt klimatlagen. Handlingsplanen består till största delen av mindre konkreta förslag där det är svårt att idag bedöma kostnadseffektiviteten och i vilken utsträckning förslagen bidrar till att klimatmålen nås, trots att detta är ett krav i lagstiftningen. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med en samlad redogörelse om i vilken utsträckning regeringens politik bidrar till att uppfylla klimatmålen.

Klimatfrågan och arbetet med att minska växthusgasutsläppen är en global utmaning och kräver ett målinriktat angreppssätt från världens alla länder. Frågans globala dimension gör klimatpolitiken komplex. Till exempel behöver en offensiv politik i Sverige, som bidrar till minskade territoriella utsläpp, inte nödvändigtvis bidra till minskade globala utsläpp om det leder till att verksamheter flyttar till andra marknader. Det är oroande att detta perspektiv saknas i regeringens handlingsplan. Om utsläppsminskningar görs på ett sätt

som minskar svensk konkurrenskraft kommer det att leda till att det globala klimatarbetet blir lidande till följd av ökade utsläpp i andra länder och negativ påverkan på de konsumtionsbaserade utsläppen. Huvudfokus bör i den svenska klimatpolitiken ligga på att bidra till minskade utsläpp på global nivå samt att dessa åtgärder är kostnadseffektiva sett till utsläppsreduktion per krona. All klimatpolitik bör därför utvärderas utifrån hur den bidrar till att minska utsläppen på global nivå.

Vidare anser vi att kostnadseffektivitet i klimatarbetet är centralt för att svensk klimatpolitik ska kunna bedrivas utan negativ påverkan på jobb och tillväxt. Det bör därför tydligt inkluderas i förslag som rör en ny inriktning.

8. Konsekvensanalyser i övrigt, punkt 5 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1 och 7 samt
avslår motion

2019/20:3479 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 1, 2 och 5.

Ställningstagande

Regeringen har i propositionen lagt fram en klimathandlingsplan för innevarande mandatperiod. I handlingsplanen finns dock ingen beräkning av hur mycket utsläppen kommer att minska. Det är besynnerligt och stärker bilden av att regeringens plan är mer av ett inriktningsbeslut än de skarpa åtgärder som behövs. Regeringen bör därför skyndsamt återkomma med en beräkning av hur stora utsläppsminskningarna beräknas bli som en följd av handlingsplanen.

Regeringens klimathandlingsplan är av flera skäl svår att utvärdera. Den är delvis allmänt hållen och saknar i många fall tidsättning för när åtgärder ska genomföras. Därutöver saknas uppskattning av i vilken utsträckning åtgärderna minskar utsläpp av växthusgaser. Jag anser att det är nödvändigt att handlingsplanen innehåller en uppskattning av i vilken utsträckning åtgärderna minskar utsläppen. Jag anser dessutom att åtgärderna i klimathandlingsplanen sammantaget bör leda till utsläppsminskningar på minst 20 procent under mandatperioden samt årliga utsläppsminskningar på minst 6 procent. Regeringen bör därför återkomma med en klimathandlingsplan som är kompletterad med kvantifierbara åtgärder som minskar utsläppen med minst 6 procent per år och sammanlagt minst 20 procent under mandatperioden.

9. Översyn av all relevant lagstiftning, punkt 6 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2 och 23 samt
avslår motionerna

2019/20:2275 av Patrik Engström m.fl. (S),

2019/20:2445 av Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP) yrkande 1 och
2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 6.

Ställningstagande

Jag välkomnar regeringens bedömning att all relevant lagstiftning bör ses över för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag. Jag anser dock att styrningen även bör omfatta våra statliga myndigheter och bolag. Regeringen bör därför se till att förordningar, direktiv och ägarinstruktioner till myndigheter och statliga bolag är i enlighet med det klimatpolitiska ramverket.

Jag välkomnar även att regeringen har för avsikt att tillsätta en utredning i syfte att miljöbalken ska anpassas för att utgöra ett effektivt verktyg för att klimatmålen ska nås. Jag saknar dock tydlighet i när detta ska genomföras. Jag anser även att det är av största vikt att förändringar i miljöbalken som görs i syfte att stärka vårt nationella verktyg för att nå klimatmålen inte försvagar miljöbalkens betydelse för att uppfylla övriga nationella miljösmål. Enligt min uppfattning står vi inför två dominerande utmaningar att lösa på miljöområdet: klimatkrisen och utarmningen av den biologiska mångfalden med kollapsade ekosystem. Dessa globala utmaningar behöver med nödvändighet hanteras sammanhållande då de även är kopplade till varandra. Detta bör därmed även avspeglats i ett genomförande av en anpassad miljöbalk. Regeringen bör därför senast 2021 återkomma med förslag till ändringar i miljöbalken i syfte att stärka miljöbalken som verktyg för att nå klimatmålen och våra övriga nationella miljö kvalitetsmål.

10. Översyn av all relevant lagstiftning, punkt 6 (KD)

av Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 6 och avslår motionerna

2019/20:2275 av Patrik Engström m.fl. (S),

2019/20:2445 av Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP) yrkande 1 och

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2 och 23.

Ställningstagande

Propositionen innehåller vällovliga ambitioner för att upprätta en mer effektiv och ändamålsenlig miljöprövning. Regeringen vill tillsätta en utredning om hur detta kan främjas. Detta är en välkommen åtgärd med tanke på att riksdagen tillkännagett för regeringen att den skulle förbättra tillståndprocesserna och eventuellt utarbeta ett snabbspår för företag som syftar till att åstadkomma betydande minskningar av de egna utsläppen (bet. 2016/17:MJU22, rskr. 2016/17:289). Genom ett snabbspår för strategiska klimatrelaterade projekt ska tillståndprocessen kortas ned till max tolv månader. Regeringen bör införa ett snabbspår för strategiska klimatrelaterade projekt.

11. Övriga motioner om klimatpolitikens inriktning, punkt 7 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8 och avslår motionerna

2019/20:1096 av Joakim Järrebring (S),

2019/20:3045 av Anna Wallentheim m.fl. (S) och

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 5.

Ställningstagande

Regeringens handlingsplan är helt utan ambition att hantera klimatkrisen med rättviseperspektiv. Jag anser att en sådan inriktning är förödande för möjligheterna till en framgångsrik och hållbar klimatomställning. I ett jämlikt samhälle, där människor lutar på att alla gör sin beskärda del, ökar förutsättningarna att alla deltar i omställningen. Det är de som har högst inkomster som genom sin makt och sitt sätt att leva orsakar störst utsläpp. När en större andel av ekonomin går till gemensamma investeringar, i stället för att gynna höginkomsttagares överkonsumtion, skapas möjligheter att minska klyftorna samtidigt som utsläppen minskar från den privata konsumtionen. Regeringen bör därför återkomma med förslag under mandatperioden som kompletterar klimathandlingsplanen genom samlade åtgärder för ökad jämlikhet och jämställdhet.

12. Prissättning av växthusgasutsläpp, punkt 8 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 9–11, 13 och 14.

Ställningstagande

De potentiellt miljöskadliga subventionerna i Sverige uppskattas i Naturvårdsverkets uppdaterade kartläggning 2017 till ungefär 60 miljarder kronor. I Naturskyddsföreningens rapport Avskaffa klimatskadliga subventioner från 2018 uppskattas de renodlade klimatskadliga subventionerna till ca 30 miljarder kronor. Utfasning av miljöskadliga subventioner har diskuterats i flera internationella processer, bl.a. inom EU, OECD och G20. Enligt Europeiska kommissionens Färdplan för ett resurseffektivt Europa skulle miljöfarliga subventioner fasas ut till 2020.

Enligt OECD kan en subvention definieras som miljöskadlig om den uppmuntrar till mer miljömässig skada än vad som varit fallet utan subventionen. Att subventionera miljöskadliga aktiviteter samtidigt som arbete görs för att lindra skada och undvika miljöskadliga aktiviteter är inte ett lämpligt sätt att använda samhällets resurser. Naturvårdsverket konstaterar att subventioner förutom sin avsedda effekt även kan leda till oönskade effekter. De kan t.ex. bidra till negativa miljöeffekter genom att påverka beteenden som leder till mer avfall, större utsläpp, ökad resursutvinning eller negativ påverkan på biologisk mångfald. I Sverige är det framför allt tre sektorer som har

potentiellt miljöfarliga subventioner: transport-, energi- och jordbrukssektorn. Flera av subventionerna har införts för att uppfylla andra politiska syften, såsom regional eller arbetsmarknadspolitisk hänsyn. Vid en utfasning är det viktigt att väga subventionens syfte mot den skada som den åsamkar miljön och klimatet. Vissa subventioner kan vid en sådan avstämning visa sig vara välmotiverade utifrån ett bredare samhällsligt perspektiv. I de fall subventionerna inte avskaffas är det viktigt att ha motsvarande miljö- och klimatstyrande åtgärder på andra områden, alternativt förändra subventionen så att den får så liten negativ miljöeffekt som möjligt. Det är t.ex. viktigt att Sverige samtidigt värnar och stärker lokal och hållbar livsmedelsproduktion.

Naturskyddsföreningen konstaterar i sin rapport att nedsatta skatter för fossila bränslen är den enskilt största typen av subvention. Man anser att energiskatten för diesel till fordon ska höjas till samma nivå som energiskatten för bensin samt att samtliga nedsättningar av energi- och koldioxidskatter för användning av fossilt bränsle inom industri, kraftvärmeverk, gruvindustri, sjöfart samt jord-, skogs- och vattenbruk ska tas bort. Naturskyddsföreningens bedömning är att merparten av alla klimatskadliga subventioner bör kunna avvecklas senast till slutet av mandatperioden 2022. Av budgetpropositionen för 2018, som regeringen lade fram i samarbete med Vänsterpartiet, framgår att miljöskadliga subventioner behöver fasas ut såväl i Sverige som globalt. Regeringen bör med anledning av detta återkomma till riksdagen med förslag på utfasning av klimatskadliga subventioner med hänsyn tagen till sociala och ekonomiska konsekvenser.

Jag delar Naturskyddsföreningens bedömning att de flesta klimatskadliga subventioner är möjliga att avveckla under mandatperioden. För att Sverige ska kunna bli ett av de första fossilfria välfärdsländerna är det angeläget att påskynda övergången till förnybara bränslen genom att fasa ut befintliga skatteundantag för användning av fossila bränslen. Regeringen bör därför under denna mandatperiod återkomma med förslag på utfasning av de nuvarande skatteundantagen för fossila bränslen med hänsyn tagen till sociala och ekonomiska konsekvenser.

Skatt på drivmedel är ett viktigt verktyg för att minska bilismens klimatpåverkan. Men det är också ett trubbigt verktyg som inte gör skillnad på en höginkomsttagare i storstad med god tillgång till kollektivtrafik och en låginkomsttagare i glesbygd utan tillgång till alternativ till bilen. Det är helt nödvändigt att införa kompensatoriska åtgärder för de som har låga inkomster i glesbygden och som saknar alternativ till bilen. Det kan bl.a. göras genom att stärka möjligheterna till kollektivtrafik i glesbygden, införa konverteringsstöd till befintliga bilar och förändra reseavdraget. Glesbygden bör ekonomiskt kompenseras för höjda skatter på bensin och diesel genom att pengar återförs för att stimulera en hållbar klimatomställning. Regeringen bör därför återkomma med förslag på kompensatoriska åtgärder för att ekonomiskt återföra medel till glesbygdens omställning med anledning av höjda drivmedelsskatter.

Hela samhället behöver ställas om för att hantera klimatkrisen. Klimatförändringen innebär en grundläggande samhällskris som vi bara kan lösa tillsammans. En ekonomisk politik för klimaträttvisa stärker välfärden för flertalet och minskar utsläppsutrymmet för de rikaste. När en större andel av ekonomin går till gemensamma investeringar i stället för till att betala de rikas lyxkonsumtion minskar utsläppen, och stödet för omställningen ökar. Klimatförändringen måste mötas med gemensamma investeringar. Klimatåtgärder måste gå hand i hand med att minska sociala och ekonomiska klyftor. Jag ser i likhet med regeringen behov av höjda miljö- och klimatskatter men delar inte bedömningen att dessa enbart ska växlas mot sänkt skatt på jobb och företagande. Jag saknar inriktning för att minska klyftor och för att stärka de klimatsmarta alternativen. En grön skatteväxling bör därför genomföras med höjda miljöskatter som växlas mot skatter för ökad jämlikhet och jämställdhet samt hållbart resursutnyttjande.

Utsläppen från transportsektorn ökar i en tid då de måste minska kraftigt. En ökad användning av hållbara förnybara drivmedel i stället för fossila kan snabbt minska våra utsläpp av växthusgaser. Förnybara drivmedel kan också produceras i Sverige och bidrar då till arbetstillfällen och starkt försörjningstrygghet jämfört med import av fossila drivmedel där vårt land gör sig beroende av diktaturer och osäkra stater långt ifrån våra gränser. I dag kör kollektivtrafiken i Sverige till 90 procent med förnybara bränslen eller el. Tusentals bilister och företag kör sina fordon på förnybara drivmedel som biodiesel, etanol och biogas. Företag som Swedavia, Södra och Arla har inom regeringens klimatinitiativ Fossilfritt Sverige åtagit sig att ha helt fossilfria transporter före 2030. Där kommer förstås förnybara drivmedel att spela en viktig roll. För att främja fortsatt användande av förnybara drivmedel har Sverige haft ett undantag från EU:s statsstödsregler, och vi har kunnat ha en skattenedsättning på förnybara drivmedel som etanol, biogas och biodiesel. Detta har gjort drivmedlen billigare vid pumpen än vad som annars hade varit fallet. Nu vill EU ta bort det här skatteundantaget. Om det togs bort skulle priset vid pump bli flera kronor högre per liter, och en stor del av kollektivtrafiken skulle tvingas gå tillbaka till fossila drivmedel. Åkerier och privatpersoner skulle få det svårare att ställa om. Kostnaderna bara för kollektivtrafiken skulle öka med 1 miljard kronor per år, och utsläppen skulle öka med 1,5 miljoner ton årligen.

Jag delar regeringens bedömning i propositionen att Sverige bör fortsätta verka för att energiskattedirektivet och andra relevanta delar av EU:s regelverk ska möjliggöra kostnadseffektiv styrning mot minskade utsläpp av växthusgaser. Men jag anser att denna inriktning är alltför diffus för att man ska kunna fortsätta att värna de nationella åtgärder jag vill ska fortsätta att användas för att stimulera de klimatsmarta alternativen. Regeringen ska därför aktivt verka för att Sverige som medlemsland inom EU tillåts förlänga skattebefrielse för biodrivmedel efter 2020.

13. Finansmarknaden, punkt 9 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 15 och 16.

Ställningstagande

Sverige har ett stort behov av ökade investeringar för en grön omställning. Det statliga ägandet behöver samtidigt utökas och utvecklas för att vi demokratiskt ska kunna styra samhällsutvecklingen i en hållbar riktning. Det behövs en statlig grön investeringsbank för att öka investeringar i hållbara lösningar där marknadens kortsiktiga vinstinriktning inte förmår täcka de långsiktiga behoven. Det är fullt möjligt att kombinera dessa investeringar med god avkastning. En statlig investeringsbank i Sverige skulle med egna medel och genom att mobilisera offentligt och privat kapital kunna leda utvecklingen mot fler investeringar i t.ex. klimatsmart infrastruktur, förnybar energi, klimatanpassning och annat som bidrar till omställningen. En statlig grön investeringsbank kan också fylla det tomrum på tillväxtkapital som många små och medelstora svenska miljöteknikföretag i dag upplever när de vill växa. Investeringsbanken bör bl.a. ha till uppgift att på affärsmässiga grunder utveckla dessa svenska miljöteknikföretag genom lånefinansiering till låg ränta. Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2016 att man skulle se över möjligheterna att inrätta ett sådant lånegarantiinstrument i syfte att förbättra förutsättningarna för gröna investeringar med den brittiska gröna investeringsbanken Green Investment Bank (GIB) som förebild. Det är mycket angeläget att detta arbete nu går framåt. För att underlätta omställningen ska Sverige senast vid utgången av 2021 ha inrättat en grön statlig investeringsbank med minst 100 miljarder kronor i eget kapital. Regeringen bör därför senast 2021 se till att förutsättningarna för att inrätta en grön statlig investeringsbank är utredda.

Vidare anser jag att AP-fonderna ska förvaltas hållbart utan investeringar i fossilindustrin. Med anledning av proposition 2017/18:271 Ändrade regler för Första–Fjärde AP-fonderna antogs ett nytt mål för placeringsverksamheten. Första–Fjärde AP-fonderna ska förvalta fondmedlen på ett föredömligt sätt genom ansvarsfulla investeringar och ansvarsfullt ägande. Regeringen anförde vidare att det vid förvaltningen ska fästas särskild vikt vid hur en hållbar utveckling kan främjas utan att det görs avkall på det övergripande målet för placeringsverksamheten. Regeringen motiverade det nya målet med att det bör

finnas en förväntan på att Första–Fjärde AP-fonderna, som statliga myndigheter och förvaltare av statliga pensionsmedel, aktivt arbetar med att integrera s.k. ESG-frågor (environment, social and governance, dvs. miljö, samhällsansvar och bolagsstyrning) vid förvaltningen av fondmedlen.

Det är bra att regeringen införde ett nytt mål för placeringsverksamheten om föredömlighet och ansvarsfulla investeringar. Men jag ifrågasätter om det kommer att göra så stor skillnad. Samtidigt som det nya målet införs slår regeringen fast att ESG-frågor ska främjas utan att göra avkall på det övergripande målet för placeringsverksamheten. Man skriver också: ”Att beakta dessa aspekter är en självklar del av en modern förvaltningsstrategi i syfte att motverka risker och öka avkastningen i de fall det finns ett samband mellan avkastning och beaktande av ESG-frågor.” Formuleringen kan tolkas som att det bara är intressant att beakta ESG-frågor i de fall det kan förväntas ha en positiv effekt på avkastningen. Detta visas inte minst av att AP-fonderna gjorde nya investeringar i kolbolag under förra året, efter att de nya reglerna trätt i kraft. Det bör således ställas betydligt tydligare krav på AP-fonderna i fråga om miljö och etik. Därför föreslås en starkare styrning för att bl.a. förhindra investeringar i klimatskadlig verksamhet. AP-fondernas placeringar ska vägledas av följande riktlinjer i fråga om miljö och etik:

- Miljömässiga och etiska hänsyn ska likställas med målet om hög avkastning.
- AP-fonderna ska inte göra några nyinvesteringar i kol, olja eller fossilgas.
- AP-fonderna ska avveckla befintliga investeringar i fossilindustrin inom fem år.
- Samtliga AP-fonder ska ha kvantitativa mål för investeringar i förnybar energi.
- Samtliga AP-fonder ska redovisa beräknade utsläpp av växthusgaser för sina investeringar.
- AP-fonderna ska inte investera i bolag som använder skatteparadis för att undgå beskattning.
- AP-fonderna måste följa folkrätten och inte investera i företag och bolag med investeringar på ockuperat område.

14. EU:s system för handel med utsläppsrätter, punkt 10 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Louise Meijer (M) och Niklas Wykman (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 29 och avslår motionerna
2019/20:529 av Désirée Pethrus (KD) yrkande 10,
2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 8,
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 8,
2019/20:3333 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 20 och
2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 12.

Ställningstagande

Sjöfarten står i dagsläget för ca 3 procent av de globala växthusutsläppen. 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. Sverige bör vara pådrivande för att sjöfarten inkluderas i EU:s system för handel med utsläppsrätter på samma sätt som flyget är det. FN:s internationella sjöfartsorganisation (International Maritime Organization, IMO) har tidigare fått påtryckningar från EU, som vid den senaste uppgörelsen om framtidens utsläppshandel beslutade att inkludera sjöfarten om den inte vidtagit åtgärder senast 2023.

15. EU:s system för handel med utsläppsrätter, punkt 10 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 12 och avslår motionerna
2019/20:529 av Désirée Pethrus (KD) yrkande 10,
2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 29,
2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 8,
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 8 och
2019/20:3333 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 20.

Ställningstagande

Jag anser att målsättningen för koldioxidminskningen måste skärpas genom att taket för koldioxidutsläppen från Europas industrianläggningar skrivs ned ytterligare. Ett minimipris på utsläppsrätter bör införas så att konjunkturrelaterade efterfrågeminskningar eller en underskattnings av industrins

möjligheter att sänka sina utsläpp inte saktar ned omställningen. Dessutom behöver systemet förändras i grunden även till formen. Alla utsläppsrätter ska auktioneras ut och inkomsterna från detta tillfalla medlemsländernas klimatarbete. Sverige bör inom EU verka för att en sådan reformering i grunden görs av EU:s system för handel med utsläppsrätter.

16. EU:s system för handel med utsläppsrätter, punkt 10 (KD)

av Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3333 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 20 och avslår motionerna

2019/20:529 av Désirée Pethrus (KD) yrkande 10,

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 29,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 8,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 8 och

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 12.

Ställningstagande

EU:s mål för minskade växthusgasutsläpp och energieffektivisering spelar en central roll i arbetet mot miljöförstöring och klimatförändring. Jag anser att systemet för handel med utsläppsrätter bör utvidgas till att omfatta även den övriga transportsektorn samt andra samhällssektorer med stora utsläpp som ännu inte deltar i systemet. De växthusgaser som i dag omfattas av EU ETS är koldioxid (CO₂), dikväveoxid (N₂O), dvs. lustgas, samt perfluorkolväten (PFC). I EU täcker systemet för handel med utsläppsrätter ca 45 procent av de totala växthusgasutsläppen. För Sverige är motsvarande siffra ca 37 procent. Jag anser att EU:s system för handel med utsläppsrätter bör omfatta alla växthusgaser och utvidgas till ett globalt handelssystem med gemensamt mål för minskade utsläpp.

17. Konsumtionsbaserade utsläpp, punkt 11 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 18–20.

Ställningstagande

Jag välkomnar att regeringen i handlingsplanen nu tar ett initiativ för att bereda mål för konsumtionsbaserade utsläpp. I regeringens klimathandlingsplan saknas dock fortfarande tydliga nationella målsättningar och långsiktigt strategiskt arbete för att minska klimatpåverkan från hela livsmedelskedjan och i synnerhet från köttkonsumtionen. Köttkonsumtionen i Sverige har ökat med ca 40 procent per capita sedan 1990 och står nu för en betydande del av de svenska växthusgasutsläppen. Genomsnittssvensken äter ungefär dubbelt så mycket kött som det globala genomsnittet. Särskilt det importerade köttet har ökat kraftigt i Sverige de senaste decennierna även om trenden verkar ha brutits något de senaste åren. Utsläppen som orsakas av varje svensks matkonsumtion uppgår till omkring 1,8 ton koldioxidekvivalenter, där den absolut största delen kommer från animalier. Växthusgasutsläppen från matproduktion kommer i huvudsak från odling och djurhållning. I kött- och mjölkproduktionen kommer utsläppen från metan från idisslande djurs magar samt från lustgas och metan från gödselhanteringen samt från utsläppen som skapas vid foderproduktionen.

Animalier, nötkött i synnerhet, orsakar höga utsläpp jämfört med vegetabilier. Köttproduktion kan bedrivas på många olika sätt, där vissa metoder är avsevärt mer resurssnåla än andra. Förutom en generell minskning av köttkonsumtionen är det viktigt att stimulera metoder som belastar miljön så lite som möjligt, minskar importen och tar största möjliga hänsyn till djurens rätt till ett naturligt beteende i enlighet med djurskyddslagen. Vår köttkonsumtion bör i betydligt större utsträckning bestå av svenskt ekologiskt kött. Eftersom jordbruksmark är en knapp resurs på global nivå finns det anledning att producera mat som kräver mindre markyta. Detta behov kommer att växa då vi blir fler människor i världen och ökad efterfrågan på jordbruksmark därutöver riskerar att leda till tropisk avskogning.

Precis som Klimatberedningen (SOU 2008:24) konstaterade redan 2008 saknas det i stor utsträckning styrmedel inom jordbrukssektorn som är direkt riktade mot att minska utsläppen av växthusgaser. Vidare berörde Miljömålsberedningen (2016) köttkonsumtionens utsläpp men lade inte fram något konkret förslag om målsättning för minskad konsumtion. Beredningen konstaterade att det står varje regering fritt att föreslå konkreta mål för hur bl.a. köttkonsumtionens utsläpp ska minska. Det är märkligt, inkonsekvent och ohållbart att ett område som har så stor klimatpåverkan som köttkonsumtionen saknar utsläppsmål och åtgärder. Ett mål om att minska köttkonsumtionen med minst 25 procent till 2025, jämfört med dagens nivåer bör därför införas.

Därutöver bör en handlingsplan tas fram för hur klimat- och miljöpåverkan av livsmedelskedjan, inklusive animalieproduktionen, ska minskas.

Allt fler kommuner, skolor, företag, ideella organisationer och privatpersoner har anammat idén om vegonorm. Med konceptet vegonorm serveras vegetarisk mat som standard; kött blir ett tillval. Andra aktörer väljer vegetariska dagar som ett sätt att minska köttkonsumtionen och uppmärksamma fördelarna med att äta mer växtbaserat. Förutom att alla kan ta enskilda initiativ finns det stora fördelar med att lyfta fram den vegetariska maten i offentliga sammanhang. Genom gemensamt agerande kan effekten av våra handlingar bli större och nya hållbara normer etableras. Vegonorm och köttfria dagar är ett bra sätt att minska köttkonsumtionen och därmed ta ansvar för miljön, folkhälsan och djuren. Regeringen bör därför verka för att kommuner ska uppmuntra till vegetarisk kost, exempelvis genom att införa konceptet vegonorm och/eller vegetariska dagar.

18. Klimatarbetet i den offentliga sektorn, punkt 12 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 21 och 22 samt avslår motionerna

2019/20:2445 av Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP) yrkandena 2 och 3 samt

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 3 och 4.

Ställningstagande

Gröna res- och transportplaner innebär att t.ex. arbetsgivare, byggherrar och fastighetsägare tar ett helhetsgrepp om att resandet och godsleveranserna till och från den egna verksamheten ska bli mer hållbara. Det har både i Sverige och internationellt visat sig vara ett sätt att minska bil- och lastbilstrafiken till och från en verksamhet. Utvärderingar av införda gröna resplaner visar på goda effekter i form av exempelvis minskat bilresande och friskare personal. Det kan alltså fungera som ett effektivt styrmedel för att binda samman trafikplanering med stadsplanering för hållbara resor och godsleveranser med låg klimatpåverkan. I dag finns dock inga möjligheter för kommuner att ställa krav på att transportplaner upprättas vid nyetableringar. Redan i utredningen Bilen, biffen och bostaden (SOU 2005:51) föreslogs att kommuner skulle få denna möjlighet och ett antal exempel nämndes som skulle kunna ingå i en

transportplan, bl.a. tillgänglighet till kollektivtrafik, säkra cykelparkeringar och resepolicy. I Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (2017), som ett stort antal myndigheter tog fram på regeringens uppdrag, föreslås att möjligheten till en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner utreds.

Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2017 en översyn om en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner i samband med nyetableringar. Betänkandet Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling av utredningen Samordning för bostadsbyggande presenterades 2019. Den konstaterar att fördelarna överväger för att införa krav på transportplaner. Även Klimatpolitiska rådet föreslår i sin rapport 2019 att kommunerna ska ges rätt att ställa krav på s.k. gröna transportplaner från exploatörer, verksamhetsutövare och fastighetsägare vid nyetablering eller väsentligt ändrad verksamhet. Klimatpolitiska rådet menar att det kan göras genom ett samlat paket av stimulanser och åtgärder för att uppmuntra anställda och kunder att resa mer hållbart. Trots detta föreslår regeringen i handlingsplanen inga konkreta åtgärder för att införa gröna transportplaner och därmed stärka kommunernas mandat och redskap för att främja fossilfria transporter. Det finns betydande vinster i form av lokala utsläppsminskningar med att införa gröna transportplaner. Eftersom regeringen ännu inte kommit med något konkret förslag på området, trots att ett flertal rapporter och utredningar lyft fram förslaget, finns det behov av att riksdagen gör ett tillkännagivande i frågan så att det inte riskerar att skjutas upp ytterligare. Regeringen bör därför återkomma med förslag på lagstiftning senast 2021 som gör det möjligt för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer.

Jag vill vidare framhålla att det offentliga ska gå före i energiomställningen. Det stärker hållbarhetsarbetet i kommuner och regioner och kan därmed fungera som en motor för omställning i hela samhället. I dag finns möjlighet att få statligt stöd från Klimatklivet för satsningar med sådan inriktning, men stödet är begränsat i omfattning och ett generellt stöd saknas som också är lätt att söka för mindre kommuner. Regeringen bör därför skyndsamt återkomma till riksdagen med ett riktat statligt stöd för att offentliga byggnader ska kunna installera produktion av förnybar energi.

19. Klimatarbetet i den offentliga sektorn, punkt 12 (KD)

av Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 3 och 4 samt avslår motionerna

2019/20:2445 av Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP) yrkandena 2 och 3 samt

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 21 och 22.

Ställningstagande

Regeringen anför i propositionen att den vill ge Upphandlingsmyndigheten i uppdrag att lämna förslag på åtgärder för att offentlig upphandling ytterligare ska kunna bidra till att våra klimatmål nås 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 praktiken ska sträva efter att ta klimatpolitisk hänsyn i samverkan med hållbar ekonomi. 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. Jag är positiv 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 konkurrenshämmande 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.

20. Klimatdeklarationer, punkt 13 (KD)

av Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 5.

Ställningstagande

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, och flera sådana har redan utarbetat klimatdeklarationer. Regeringen gör dock inte någon distinktion mellan stora och små aktörer. Byråkrati av det här slaget medför redan i dag stora kostnader, vilket gör att inträdeskostnaden till branschen är hög. Jag anser därför att det inte bör införas ett absolut krav på klimatdeklaration utan att det i stället bör vara en rekommendation.

21. Industri och export, punkt 14 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Louise Meijer (M) och Niklas Wykman (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:3482 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 4 och
avslår motionerna
2019/20:595 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 6,
2019/20:3479 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 3 och
2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 25–28.

Ställningstagande

Svensk klimatpolitik måste ha ett internationellt perspektiv. Styrmedel i Sverige som syftar till minskade utsläpp nationellt får inte leda till utsläppsökningar utanför landets gränser. Vi vill se en ambitiös klimatpolitik på hemmaplan för att nå det långsiktiga målet om nettonollutsläpp senast 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 ske på bekostnad av ökade globala utsläpp. Översynen av lagstiftningen för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag får därför inte påverka svensk konkurrenskraft negativt.

Vi 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. Vi vill förhindra att politiken skapar dåliga förutsättningar för svensk industri och därmed tvingar klimatsmart produktion att flytta till andra länder. Naturvårdsverket bör därför få i uppdrag att beräkna och redovisa klimatnyttan av Sveriges export.

22. Industri och export, punkt 14 (SD)

av Martin Kinnunen (SD), Angelika Bengtsson (SD) och Katja Nyberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:595 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 6 och

2019/20:3479 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 3 och
avslår motionerna

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 25–28 och

2019/20:3482 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 4.

Ställningstagande

Det är positivt att regeringens handlingsplan tar upp den betydelse som näringslivet har i fråga om att minska utsläppen i Sverige och vikten av forskning och innovation. En brist är däremot att handlingsplanen inte tar upp den potential som finns för svensk industri att genom klimatvänlig export bidra till minskade utsläpp på global nivå. Dessutom pliktar en stor del av svensk industri under EU:s system för handel med utsläppsrätter som är lagstadgat att nå nettonollutsläpp 2045. Industri som pliktar under detta system är därmed per definition mer klimatvänlig än industri som ligger utanför. Att främja svensk industri, särskilt exportindustri, bör därför vara en prioriterad del av klimatpolitiken.

Givet målsättningen att utsläppen av växthusgaser ska vara låga i ett internationellt perspektiv samtidigt som den ekonomiska utvecklingen fortgår är det generellt sett positivt om industriell produktion stannar i Sverige i och

med att vår energiförsörjning är koldioxidsnål jämfört med andra industriländers. Det är i detta sammanhang viktigt att svenska klimatmål inte formuleras på ett sätt som leder till att industrietableringar i Sverige försvåras.

23. Industri och export, punkt 14 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 25–28 och avslår motionerna

2019/20:595 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 6,

2019/20:3479 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 3 och

2019/20:3482 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 4.

Ställningstagande

Jag välkomnar att regeringen anser att prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas bör förbjudas. Av handlingsplanen framgår att frågan bereds inom Regeringskansliet samt att regeringen bedömer att ett förbud bör införas och en ny lagstiftning planeras träda i kraft den 1 januari 2022. Det finns således inget som binder regeringen att återkomma med lagstiftning som förbjuder denna fossila verksamhet under mandatperioden. Klimathandlingsplanen bör tydliggöra att ett förbud för nyexploatering av fossil energi ska införas inom mandatperioden. Lagstiftning som innebär förbud mot prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas ska införas senast 2022.

Jag delar regeringens uppfattning i propositionen att produktionen av batterier i dag genomförs med bristande social och ekologisk hållbarhet och med hög insats av fossil el. En svensk batteriproduktion är därför av flera skäl välkommen. IVL Svenska Miljöinstitutet har undersökt energiåtgång och utsläpp av växthusgaser vid tillverkning av batterier till elbilar. Utsläppen per kWh batteri var i genomsnitt 150–200 kilo koldioxid, och utsläppen tycks öka linjärt med batteriets storlek. I stor skala saknas också återvinningssystem. Studien konstaterar att det är stora skillnader i utsläpp men att det finns goda möjligheter att minska miljöpåverkan. Vid tillverkning kan mer grön el användas och material skulle kunna återvinnas effektivt. Detta är av stor betydelse då elbilar har stora miljöfördelar och stor potential. IVL Svenska Miljöinstitutet konstaterar att det behövs ekonomiska styrmedel som gör det lönsamt att använda återvunna material och att de svenska skatterna på fordon

och bilförmåner också behöver ta hänsyn till utsläppen i tillverkningsstadiet. Då elbilar har stora miljöfördelar och hög kapacitet att minska trafikens klimatpåverkan är det av stor vikt att vidta åtgärder tidigt för att förhindra att en del av miljövinsten äts upp av batteritillverkning och bristande återvinning. Regeringen bör därför senast 2021 återkomma med förslag på styrmedel som ger ökat incitament för att återvinna elbatterier från elbilar. Regeringen bör även återkomma med förslag på åtgärder och styrmedel som gynnar elbilar med lägre miljö- och klimatpåverkan i tillverkningskedet.

Vidare anser jag att elbatterier, likaväl som drivmedel, ska produceras socialt och miljömässigt hållbart. Det borde inte vara möjligt att importera mineraler och metaller som inte producerats hållbart för människor och miljö till Sverige eller inom EU. För att kunna spåra att mineraler inte kommer från länder som t.ex. Kongo med fruktansvärda konsekvenser för människor måste spårbarhet och hållbarhetsmärkning tas fram. Sverige har också ett nationellt ansvar att själva utvinna metaller och mineraler hållbart för att möta ökad efterfrågan. Regeringen bör därför senast 2021 återkomma med förslag på åtgärder för att förhindra import av batterimetaller som inte är hållbart producerade.

24. Samarbete med kärnkraftsländer, punkt 15 (M, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Louise Meijer (M), Niklas Wykman (M) och Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 9.

Ställningstagande

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.

25. Samarbete med kärnkraftsländer, punkt 15 – motiveringen (L)

av Nina Lundström (L).

Ställningstagande

I motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 9 föreslås ett samarbete med andra kärnkraftsländer. Frågan om elproduktion och olika energislag omfattas inte av klimathandlingsplanen på ett sådant sätt att detta motionsförslag bör behandlas i samband med handlingsplanen. Motionsyrkandet avstyrks därför.

26. Kärnkraftsfrågor i övrigt, punkt 16 (M, SD, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Martin Kinnunen (SD), Louise Meijer (M), Niklas Wykman (M), Angelika Bengtsson (SD), Katja Nyberg (SD) och Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 2 och 10.

Ställningstagande

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 koldioxid-neutral 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 följderna att fossila energikällor gynnas. 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. Konsekvenserna av nedläggningen av Ringhals 1 och 2 för genomförandet av planerade satsningar i propositionen bör därför beaktas.

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. Vi föreslår att en sådan plan utvecklas. En sådan färdplan bör inkludera svensk forskning och frågan om en pilotanläggning i Sverige.

27. Kärnkraftsfrågor i övrigt, punkt 16 – motiveringen (L)

av Nina Lundström (L).

Ställningstagande

I motion 2019/20:3480 (KD) yrkandena 2 och 10 lämnas förslag som berör nedläggningen av Ringhals 1 och 2 och en plan för fjärde generationens kärnkraft. Frågan om elproduktion och olika energislag omfattas inte av klimathandlingsplanen på ett sådant sätt att dessa motionsförslag bör behandlas i samband med handlingsplanen. Motionsyrkandena avstyrks därför.

28. Elproduktion i övrigt, punkt 17 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 29 och 65.

Ställningstagande

Sedan 2015 slipper villaägare energiskatt på den el de själva producerar för eget bruk. Det är ett utmärkt sätt att öka produktionen av förnybar energi i form av t.ex. solceller. Jag anser att samma möjligheter ska finnas för de som bor i lägenhet, i enlighet med den utredning som regeringen själv tillsatte om detta (dir. M2017/02099/Ee). Regeringen bör därför återkomma med ett förslag till riksdagen om en breddad skattereduktion till de som bor i lägenhet, oavsett upplåtelseform, och som vill producera förnybar el tillsammans för sin egen förbrukning.

En gemensam lösning för utbyggnad av vindkraft behövs. Försvarsmakten har i dag stora möjligheter att påverka utbyggnaden av förnybar energi genom att sätta stopp för nya vindkraftverk. Till exempel måste objekt som vindkraftverk, telemaster eller liknande som överstiger 20 meter, 45 meter i

bebyggelse, ha Försvarsmaktens godkännande. Genom att hänvisa till totalförsvarets riksintresse har Försvarsmakten möjlighet att lägga in sitt veto mot viktig utbyggnad av förnybar energi. Ett aktuellt exempel är vindkraftsparken Blekinge Offshore i Hanöbukten. Där sa Försvarsmakten nej till ett planerat bygge av havsbaserad vindkraft eftersom man upplevde att det skulle kunna komma att inkräkta på vad man använder som militärt övningsområde.

Trots att det finns en stor potential för havsbaserad vindkraft i Sverige har byggandet ännu inte tagit fart. I dag finns det sex havsbaserade vindkraftsparker. De är främst lokaliserade i den södra delen av landet. Förutom de uppenbara klimatvinsterna ger havsbaserad vindkraft dessutom fler jobb i Sverige, eftersom mycket arbete måste utföras på plats. En utbyggd havsbaserad vindkraft i södra Sverige skulle också minska belastningen på överföringskapaciteten från de norra till de södra delarna av landet. Det måste vara fullt möjligt att både bygga ut vindkraften, inte minst den havsbaserade, där förutsättningarna är som bäst och samtidigt ge Försvarsmakten rimliga förutsättningar för övningsverksamhet. När sådana här knutar uppstår där en myndighet helt kan sätta stopp för en viktig utbyggnad av förnybar energi måste regeringen ta ansvar för att hitta en framåtsyftande lösning. Jag delar uppfattningen att totalförsvarets intressen är viktiga. Regeringen bör därför utreda hur havsbaserade vindkraftsparker kan inrättas utan att Försvarsmaktens verksamhet påverkas negativt på lång sikt.

29. Cirkulär ekonomi, punkt 18 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 24, 30 och 31 samt avslår motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 11.

Ställningstagande

Plast har, förutom en rad negativa effekter för miljö och klimat, även fördelar och är mycket användbart, t.ex. inom sjukvården. Plast ska därför användas där det är mest lämpligt. För att få till stånd en hållbar plastanvändning krävs därför, förutom att användning av plast minskas, att så mycket som möjligt av använd plast kan återanvändas och återvinnas och att råvara av plast blir mindre fossilberoende. I dag konsumerar vi dock en stor mängd plast i Sverige

som inte är möjlig att vare sig återanvända eller återvinna. Ibland innehåller plastprodukter ämnen som är miljö- och hälsoskadliga, vilket gör att de inte lämpar sig för materialåtervinning, men i många fall består plastprodukterna av så olika typer av plast att materialåtervinning inte är möjlig. Det är en ohållbar situation som måste åtgärdas genom att högre krav ställs på producenterna. Även om EU har antagit en i delar ambitiös handlingsplan för den cirkulära ekonomin får det inte begränsa vår nationella rådighet i fråga om skyndsamma nödvändiga åtgärder. Regeringen bör därför återkomma med förslag på lagstiftning med krav på ökat producentansvar samt krav på standardisering av plasttyper så att ökad återanvändning och återvinning möjliggörs.

Regeringen gör i handlingsplanen bedömningen att en nationell strategi för cirkulär ekonomi bör tas fram samt att utvecklingen av en resurseffektiv, cirkulär och biobaserad ekonomi bör stärkas. Jag ser positivt på inriktningen men vill betona vikten av att framarbetade strategier med nödvändighet innehåller konkreta åtgärder och regleringar. Regeringen har tillsatt en rad utredningar samt uppdrag till berörda myndigheter för att utforma lämpliga åtgärder i denna riktning. Jag välkomnar detta men saknar tydlighet i handlingsplanen när det gäller i vilken utsträckning regeringen kommer att lämna förslag till åtgärder till riksdagen. Jag ser särskilt behov av att detta tydliggörs för att minska de negativa miljö- och climateffekterna av plastanvändningen. Regeringen bör därför återkomma med förslag på en nationell plaststrategi senast 2021 med åtgärder och regleringar för att minska de negativa klimat- och miljöeffekterna från plast.

Enligt EU:s direktiv ska förbrukningen av plastbärkassar minska för att förbättra miljön och effektivare nyttja våra resurser. I Sverige införde regeringen en ny förordning 2016 om plastbärkassar för att minska förbrukningen av plastbärkassar. Riksdagen beslutade 2017 att butiker och restauranger ska informera om plastkassars miljöpåverkan och medverka till att förbrukningen ska minska. I Sverige förbrukade vi 102 plastbärkassar per person 2018. Målet till 2025 är 40 plastkassar per person och år. Statistik från 2017 visar att endast 40 procent av den sålda plasten materialåtervanns. Enligt Håll Sverige Rents skräpprapport kommer plastpåsar på sjunde plats bland det vanligaste skräpet längs våra stränder. Det krävs kraftigare reglering av plastbärkassar för att minska deras miljöpåverkan. Användning av plastbärkassar bör avskaffas. Att främja biobaserade plaster i stället för fossilbaserade plaster kan vara motiverat i en del fall för att minska plastförbrukningens miljöpåverkan och minska beroendet av fossila råvaror som råolja och naturgas. Inte heller biobaserade plastpåsar bryts dock ned, och även de förorsakar skada på ekosystemen. Det finns biologiskt nedbrytbar plast, som kan vara tillverkad av både förnybar och fossil råvara, men denna kräver speciella förhållanden för att brytas ned. Skatt på plastbärkassar infördes den 1 mars 2020. Jag välkomnar att initiativ tas av regeringen för att med starkare styrmedel minska användningen av plastbärkassar men menar att det är otillräckligt. Ett flertal länder har valt att införa förbud mot

plastbärkassar och Sverige bör ansluta sig till dessa länder. Även Sverige bör därför införa ett förbud mot plastbärkassar.

30. Cirkulär ekonomi, punkt 18 (KD)

av Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 11 och avslår motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 24, 30 och 31.

Ställningstagande

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. I remissvaren till regeringens förslag till en ny avfallsförbränningsskatt 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. Jag anser att regeringen borde ha lyssnat till kritiken och i ett första skede ha förskjutit tidpunkten för införande av skatten.

31. Skogens bidrag för att minska utsläppen, punkt 19 (M, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Louise Meijer (M), Niklas Wykman (M) och Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2667 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 16.

Ställningstagande

Skogen har en avgörande betydelse för att minska utsläppen av koldioxid. Klimatrapporten från FN:s klimatpanel 2018 om förutsättningarna att hålla uppvärmningen under 1,5 grader innehåller rekommendationer om att öka tillväxten i skogen och att genom substitution övergå till biobaserade material och bränslen. Men detta får inte genomslag i Parisavtalet. Det skapar negativa incitament, som gör det mindre kostsamt att inte bruka skogen, eftersom all avverkning resulterar i ett bokfört utsläpp. Detta minskar möjligheterna att nå klimatmålen. Skogens bidrag för att minska utsläppen bör därför få genomslag i internationella klimatavtal och klimatmål.

32. Skogsbruk, jordbruk och annan markanvändning i övrigt, punkt 20 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Louise Meijer (M) och Niklas Wykman (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 38 och avslår motionerna

2019/20:2760 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 5,
2019/20:2858 av Rebecka Le Moine (MP) yrkandena 1 och 2,
2019/20:3106 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 10,
2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 7 och 43,
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 27, 50 och 51 samt
2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 32–35.

Ställningstagande

Skogen har en central roll i den gröna omställningen och är en av nycklarna 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. Betydelsen av substitution uppmärksammas bl.a. i förra årets rapport från FN:s klimatpanel, när den diskuterar hur temperaturökningen ska hållas till 1,5 grader. 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. 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 trädprodukter fortsätter de att binda kol under hela sin livslängd. Slutligen kan produkterna användas till energiproduktion. Om skogsbruket skulle ställas om till lägre tillväxt skulle det därmed göra det svårare att nå målet om ett fossilfritt Sverige. Att det svenska skogsbruket är effektivt framgår av en undersökning som visar att om Ryssland och Kanada tillämpade det svenska skogsbrukets metoder skulle de kunna lagra upp till 2,5 miljarder ton mer koldioxid årligen. Det kan jämföras med Sveriges nettoutsläpp av koldioxid, som 2018 uppgick till drygt 53 miljoner ton.

Ökad tillväxt och ökad produktion i de svenska skogarna ökar också potentialen för ersättning av fossila produkter i takt med att uttaget kan bli större. Skogsprodukter för byggindustrin både i Sverige och i andra länder bidrar också till att minska klimatpåverkan från andra mer energikrävande byggmaterial, varför ökad export av trä också kan bidra till minskad klimatpåverkan. Skogen har därmed stor potential att bidra i kampen mot klimatförändringarna. Vi menar att klimathänsyn inte tillräckligt beaktas i de avvägningar som görs med stöd av miljöbalken. Därför föreslår vi att miljöbalken ses över i syfte att tydligare lyfta fram klimataspekter vid beslutsfattande.

EU har ingen beslutanderätt när det kommer till skogspolitiken. När ramlagstiftning som behandlar utsläpp och upptag inom skog- och marksektorerna genomförs i Sverige är det avgörande att den svenska skogsnäringen inte begränsas. Vi 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 biobaserad. Genom att inrätta en nationell bioekonomistategi menar vi att vi tillsammans med de gröna näringarna kan skapa större miljö- och klimatnytta. Den nationella strategin ska vara en väl förankrad strategi som främjar samverkan mellan både staten och näringslivet 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 i t.ex. anläggningar för produktion av biobränslen.

33. Skogsbruk, jordbruk och annan markanvändning i övrigt, punkt 20 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 32–35 och avslår motionerna

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 38,

2019/20:2760 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 5,

2019/20:2858 av Rebecka Le Moine (MP) yrkandena 1 och 2,

2019/20:3106 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 10,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 7 och 43 samt

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 27, 50 och 51.

Ställningstagande

Jag delar regeringens bedömning att en hållbar markanvändning som möjliggör att fossila material och fossila bränslen ersätts med förnybara produkter är betydelsefull för en växande bioekonomi. Jag välkomnar även regeringens bedömning att detta bör göras samtidigt som långsiktiga kolsänkor bevaras över tid, biologisk mångfald värnas och ekosystemtjänster bevaras. Jag efterlyser dock, nationellt och inom EU, målsättningar och åtgärder för att dessa perspektiv som är nödvändiga för klimatet och ekosystemen blir förenliga och klimatpolitiken hållbar. Regeringen bör därför senast 2021 återkomma med förslag på ett kompletterande långsiktigt mål om att öka kolsänkan i skog, mark och vattenmiljöer samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras och stärks. Regeringen bör även verka för att införa ett kompletterande långsiktigt mål om att öka kolsänkan i skog, mark och vattenmiljöer inom EU samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras och stärks. Regeringen bör även återkomma med förslag till strategi för hur den svenska skogen ska bevaras och brukas för att stärkas som kolsänka och kollager samt konkretisera hur ersättning av icke-förnybara material kan genomföras resurseffektivt samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras och stärks.

I Naturvårdsverkets Fördjupad utvärdering av miljömålen 2019 presenterade ett flertal myndigheter genom samverkan ett antal förslag till regeringen för att stärka möjligheterna att nå våra miljömål. Myndigheterna, däribland Naturvårdsverket, Skolverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Försvarsmakten, föreslår att en pilotstudie genomförs där

naturbruksgymnasier testar att producera beredskapslivsmedel löpande på ett hållbart sätt baserat på de lokala kretsloppen. Förslaget motiveras av att en fossil- och giftfri livsmedelsproduktion baserad på inhemsk tillverkning av insatsmedel dramatiskt skulle minska importberoendet och därmed öka motståndskraften mot störningar. De tekniska lösningarna för att ställa om till ett fossilfritt lantbruk finns i dag, men det produceras inte tillräckliga mängder av vare sig alternativa drivmedel eller gödsel för att genomföra en omställning. Genom förslaget bedömer Naturvårdsverket att positiva effekter för miljön kan uppnås genom att det, förutom att lokal fossil- och giftfri produktion stimuleras, även kan stimulera genetisk mångfald samt användande av alternativa brukningsmetoder. Regeringen bör ge berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en pilotstudie där naturbruksgymnasier testar att producera beredskapslivsmedel löpande på ett hållbart sätt baserat på de lokala kretsloppen.

34. Skogsbruk, jordbruk och annan markanvändning i övrigt, punkt 20 (KD)

av Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2760 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 5 och avslår motionerna

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 38,

2019/20:2858 av Rebecka Le Moine (MP) yrkandena 1 och 2,

2019/20:3106 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 10,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 7 och 43,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 27, 50 och 51 samt

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 32–35.

Ställningstagande

Många bönder kör i dag sina maskiner på ren biodiesel. Dessa får ingen skattenedsättning eftersom denna diesel redan är skattebefriad. Därför bör det finnas ett system för att kompensera även de som kör på ren biodiesel, så att de får motsvarande konkurrenskraft som de kollegor som kör på fossil diesel. Det bör utredas hur en kompensation för dessa fossilfria bönder kan utformas på ett sätt som är i enlighet med EU-rätten. En möjlighet som bör studeras är att inom landsbygdsprogrammet införa ett särskilt stöd till jordbrukare som bedriver verksamhet utan fossila insatsvaror.

35. Etappmål för flyget, punkt 21 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 37.

Ställningstagande

Sveriges klimatmål om att minska utsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 (etappmålet för inrikes transporter) omfattar inte inrikesflyget. Jag anser att detta saknar logik och att det är hämmande för att målmedvetet vidta nödvändiga åtgärder för att minska utsläppen samt resorna inom inrikesflyget. Jag välkomnar att regeringen nu i klimathandlingsplanen uppmärksammar att fler åtgärder krävs för att minska utsläppen inom flygsektorn och att regeringen avser att ge Miljömålsberedningen i uppdrag att ta fram etappmål för att minska utsläppen inom flyget. Även om flyget ingår i EU:s utsläppshandelssystem ser jag inga skäl till att inrikesflyget ska undantas från klimatmålet för transportsektorn. Jag anser därför att inrikesflyget bör ingå i etappmålet till 2030 för transportsektorn.

36. Infrastrukturfrågor, punkt 22 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 42–48, 50 och 53 samt
avslår motion
2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 12 och 14.

Ställningstagande

Det är orimligt att vår infrastrukturplanering utgår från prognoser om ökad vägtrafik i stället för att vara styrd av riksdagens antagna klimatmål. En sådan planering möjliggör långsiktiga klimatförödande miljardinvesteringar i nya motorvägssatsningar som Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn samt ny flygplats i Sälen. Jag välkomnar att regeringen nu äntligen uppmärksammar denna problematik i handlingsplanen. Myndigheterna på området har nu i sin styrning och planering fått i uppdrag att verka för att etappmålet för inrikes transporter till 2030 ska nås. Regeringen har förtydligat att det transportpolitiska funktionsmålet i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet för att klimatmålet ska nås. Etappmålet för inrikes transporter till 2030 inom miljö målssystemet ska även utgöra ett nytt etappmål för det transportpolitiska hänsynsmålet. Detta är bra för att berörda myndigheter också ska verka för att våra klimatmål uppfylls men säkerställer inte att nuvarande och kommande infrastrukturplaneringar utformas med klimatmålen som ram. Regeringen bör därför återkomma med nödvändiga åtgärder så att transportinfrastrukturplaneringen utformas så att klimatmålen är målstyrande och att tillgängligheten utvecklas inom ramen för dessa samt i linje med andra transportpolitiska hänsynsmål. Regeringen bör även genomföra en omprövning av projekt inom de nuvarande investeringsplanerna för transportsystemet med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås.

För att utsläppen av växthusgaser ska minska i nödvändig takt i enlighet med våra klimatmål krävs ytterligare åtgärder för att skapa ett transport-effektivt samhälle. Att fyrstegsprincipen till fullo tillämpas för ett trafikslags-övergripande arbetssätt är en förutsättning för att vi ska nå effektiva och hållbara transporter. Detta är en central hörnsten i bygget för att Sverige till 2030 ska nå målet om att minska transportsektorns utsläpp med 70 procent jämfört med 2010. Det finns få steg 1-åtgärder i fyrstegsprincipen som Trafikverket råder över. Det är i huvudsak regeringen, kommunerna och regionerna som ansvarar för att genomföra steg 1-åtgärder som kan gälla t.ex. skatter, avgifter och informationsinsatser. Regeringen bör därför förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag.

Riksrevisionen har i rapporten Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? (RiR 2018:30) konstaterat att steg 1- och steg 2-åtgärder vidtas i alltför låg utsträckning för att åtgärda brister i vår infrastruktur. Det försvårar Sveriges möjligheter att ekonomiskt effektivt uppnå ett transportsystem som är klimat- och miljömässigt hållbart. I dag finns begränsade möjligheter för kommunerna att få ekonomiskt stöd för vissa steg 1- och steg 2-åtgärder. Det finns i dag ingen möjlighet till statlig medfinansiering av icke-fysiska steg 1- och steg 2-åtgärder i länsplanerna eller den nationella transportplanen. Ansvaret för att finansiera och vidta dessa åtgärder ligger i dag hos kommuner, regioner och privata aktörer. Möjlighet

till incitament för kommunerna att genomföra steg 1- och steg 2-åtgärder finns i begränsad utsträckning genom krav på motåtgärder för bidrag genom stadsmiljöavtal och genom stöd från Klimatklivet. Av regeringens klimat-handlingsplan framgår att regeringen i större utsträckning ska prioritera kostnadseffektiva åtgärder som stärker steg 1- och steg 2-åtgärder, men det saknas konkreta förslag som ska genomföras under mandatperioden. Jag anser därför att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag på hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastruktur-planeringen.

Riksrevisionens granskning visar att Trafikverket nästan alltid beskriver bristerna utifrån den specifika vägen eller järnvägen, vilket försvårar en helhetssyn. Jag anser därför att regeringen senast 2021 bör förtydliga för Trafikverket vad som konkret menas med att tänkbara åtgärder ska prövas med ett trafikslagsövergripande anslag.

Jag kan konstatera att nuvarande planeringssystem i hög grad bygger på brister som identifieras på lokal nivå, vilket enligt Riksrevisionens iakttagelser pekar på att det ofta kan vara svårt att hitta kostnadseffektiva lösningar. Detta riskerar att försvåra en planering som stärker våra möjligheter att uppnå de nationella klimatmålen. Regeringen bör därför senast 2021 återkomma med förslag på hur nationellt framtagna bristanalyser och prioriteringar på systemnivå kan utgöra en utgångspunkt för den tidiga planeringen av investeringar i transportinfrastruktur.

Klimatpolitiska rådet uppmärksammar behovet av en transportplanering som ur ett bredare perspektiv integrerar administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel. En integrerad transportplanering skulle bl.a. skapa bättre förutsättningar att begränsa tillväxten i transportefterfrågan och bryta bilberoendet i tätorterna. I klimathandlingsplanen presenterar regeringen inga nya åtgärder för denna inriktning. Jag anser därför att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag på stärkt regelverk och processer för samhälls-planering som minskar bilberoendet.

Etableringen av externa köpcentrum är en miljöfråga, en jämlikhetsfråga och en jämställdhetsfråga. Det är de utan bil i samhället som drabbas medan bilägarna, som till övervägande del är män, ökar sin tillgänglighet. Införande av externa handelscentrum kring våra städer bidrar till en infrastruktur som varken är jämställd eller jämlik. Det är en utveckling som sker på landsbygdens bekostnad där centrumhandel och mindre butiker konkurreras ut med ökat resande som följd. Kommuner saknar ofta samordning och övergripande konsekvensutredningar för handelns utveckling. Ur ett miljö- och klimatperspektiv är det inte hållbart att etablera verksamheter som bygger på bilen som transportmedel. I stället behöver vi skapa verksamheter som minskar de fossila utsläppen, vilket främst kan ske genom mindre bilåkande samtidigt som inte minst de kollektiva lösningarnas andel av transporterna ökar. Externa affärscentrum medför att fler stimuleras att använda bilen och att resorna blir allt längre. Det i sin tur medför ökad miljöbelastning med

buller, resursförbrukning, barriäreffekter från nya vägar, ökad energiförbrukning och utsläpp av hälso- och klimatstörande ämnen. De befintliga stadskärnorna bör utvecklas hållbart och transportsnålt. Regeringen bör därför återkomma med ett lagförslag om att i plan- och bygglagen införa begränsande bestämmelser om detaljhandelsanläggningar i externa lägen.

Transport som tjänst brukar beskrivas som en samlad tjänst där användarens olika behov av transport samlas hos en och samma leverantör. Transporttjänsterna utförs av olika leverantörer men samordnas i ett gemensamt system. Resenärens aktuella behov står i centrum och kollektivtrafiken är en central aktör, men även bilpooler och hyrcykel är viktiga delar. Dessa nya mobilitetstjänster kan bidra till ökad valfrihet och minskat behov av att äga en egen bil, särskilt i större städer och storstadsregioner. Jag anser att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar ett minskat behov av att äga en egen bil och ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel.

37. Infrastrukturfrågor, punkt 22 (KD)

av Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 12 och 14 samt avslår motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 42–48, 50 och 53.

Ställningstagande

Regeringen resonerar på goda sätt i propositionen om hur transportinfrastrukturplaneringen ska bidra till fossilfrihet. Regeringen nämner t.ex. att längre och tyngre lastbilar kan behövas där överflyttning till sjöfart och järnväg inte är ett realistiskt alternativ. I samband med det missar dock 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 trafikunga vägleder.

Regeringen understryker vidare i propositionen vikten av att punktligheten för tågen ska öka. Jag kan dock konstatera att regeringen släpar 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

fyraårscykler och sträcker sig över en period på tolv år. Den gällande planen omfattar perioden 2018–2029. Om fyraårscykeln 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 regeringen emellertid inte gjort. Jag vill betona att det är angeläget att regeringen snarast återkommer till Trafikverket och de regionala planupprättarna med direktiv om inriktningsplanering.

38. Järnväg och kollektivtrafik, punkt 23 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 56–62 och

avslår motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 13, 15 och 16.

Ställningstagande

Vänsterpartiet har under lång tid drivit krav på att ett nationellt biljettsystem ska införas för all kollektivtrafik i Sverige. Regeringen har nu tillsatt en utredning som redovisade sitt uppdrag i april 2020. Av regeringens klimat-handlingsplan framgår att regeringen anser att ett nationellt biljettsystem bör införas senast 2022. Jag menar att det brådskar att genomföra denna åtgärd för att underlätta för resenärerna och öka andelen kollektivtrafikresenärer. Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör därför införas senast 2021.

För att möjliggöra en fossilfri transportsektor måste staten öka stöd och investeringar till kollektivtrafik och järnväg. SJ AB är av staten ålagt att skapa företagsekonomisk vinst och har utöver det ett avkastningskrav som innebär att staten kräver utdelning till statskassan på den redovisade nettovinsten. Avkastningskravet leder till starkt fokus på att skapa vinst. SJ AB tvingas därmed se till marknadsandelar och snäv vinstmaximering. Det gör att resenärers behov prioriteras ned. I dag har SJ bara tre butiker kvar som finns i Stockholm, Göteborg och Malmö. Det innebär att alla andra järnvägsstationer i Sverige saknar manuell biljettförsäljning. Järnvägssystemets uppsplittring och avreglering har generellt lett till en mängd olika bolag vars drivkraft är vinstmaximering för varje enhet. Med ett sådant system kan avisningslokaler för tågen prissättas så att de inte används optimalt och plogtåg hyras ut som godståg för att det lönar sig bättre. Ingen tar ansvar för samhällsnyttan och med den rådande situationen riskerar resenärer och skattebetalare att få bära

de kostnader som aktörerna kan undkomma. Jag anser att avkastningskravet missgynnar även den regionala utvecklingen eftersom SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Många resenärer måste därför välja flyg eller bil i stället. Effekten är helt orimlig om vi vill minska klimatpåverkan. Om SJ inte hade haft ett avkastningskrav skulle SJ ha kunnat sänka priserna på biljetter, förbättra servicen och därmed prioritera samhällsnyttan. I stället för att ge avkastning till staten bör pengarna användas i verksamheten med en sådan inriktning. Jag anser att det överskott SJ gör på sin verksamhet ska användas för att förbättra servicen och sänka biljettpriserna. Det skulle bidra till att fler kan åka kollektivt och till minskad miljö- och klimatpåverkan. Regeringen bör därför ge ett samhällsuppdrag som stärker SJ AB:s samhällsnytta samt ett förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2021.

Jag anser även att SJ AB ska ges trafikeringsrätt och företrädesrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning, vilket i första hand ska ske genom järnvägstrafik på kommersiella villkor. Men SJ bör även bedriva trafik på företagsekonomiskt olönsamma sträckor när det är samhällsekonomiskt försvarbart. Om trafiken på en viss sträcka i dag anses vara viktig kan den upphandlas av Trafikverket. Om SJ AB skulle ges ett större mandat utifrån ett samhällsansvar att bedriva nationell tågtrafik kan sträckor som Trafikverket i dag upphandlar överflyttas till andra ännu mindre lönsamma sträckor eller så kan omfattningen av Trafikverkets upphandling minskas. Jag kan konstatera att när SJ AB tidigare hade ensamrätt till stambanorna hade det ingen skyldighet att trafikera en linje. Detta var en orimlig ordning. Det ledde i praktiken till att SJ AB avstod från att köra på vissa sträckor och satte avkastningen och inte resenärerna i första rummet. Ett av de viktigaste skälen till statligt ägarskap av samhällsviktiga verksamheter, exempelvis en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål. En sådan inriktning är enligt min uppfattning fullt möjlig utan att det hindrar att den regionala järnvägstrafiken utvecklas. SJ AB:s ägardirektiv bör således ändras senast 2021 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt bidra till att upprätthålla en väl fungerande trafik på järnväg i hela landet.

Jag anser vidare att alla trafikslag på sikt ska bära de externa kostnader de orsakar samhället i form av t.ex. miljö- och klimatpåverkan, slitage och olyckor. När det gäller banavgifter är det i dag EU-direktiv som styr hur Trafikverket ska och får sätta banavgifter. Det innebär att banavgifterna i allt högre grad, genom att successivt årligen höjas, ska se till att trafikoperatörerna betalar för de samhällskostnader de orsakar, t.ex. slitaget. Intäkterna använder Trafikverket för banunderhåll. Effekten blir att kostnaderna i hög utsträckning drabbar godstransportörerna på järnvägen, vilket försvårar deras möjlighet att konkurrera med den tunga lastbilstrafiken som orsakar större klimatutsläpp. Det är en orimlig ordning enligt min uppfattning. Jag motsätter mig inte att även järnvägsoperatörerna ska bidra till sina samhällskostnader, men i ett läge när den tunga, och delvis konkurrerande, lastbilstrafiken i alltför liten utsträckning betalar för sin höga påverkan på klimat och vägslitage gynnar inte

den rådande situationen en utveckling mot hållbara godstransporter. Jag anser att EU:s reglering av banavgifterna i högre grad måste beakta den miljö- och klimatnytta en ökad andel godstransporter på järnväg skulle ge samt att detta förutsätter att järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag inte får undermineras av höjda banavgifter. Regeringen bör således verka för en förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för godstrafik på järnväg.

Genom Vänsterpartiets budgetsamarbete med regeringen under föregående mandatperiod infördes miljökompensation för godstransportörer på järnvägen. Detta styrmedel infördes i syfte att motverka de negativa effekterna av höjda banavgifter och kompensera för den miljönytta godstransporter på järnväg ger jämfört med de på väg. Stödets omfattning var dock enligt min uppfattning alldeles för liten och upphör dessutom efter 2020. Jag anser därför att miljökompensationen bör förlängas och öka med motsvarande medel som banavgifterna höjs den kommande treårsperioden. Regeringen bör därför senast 2021 lämna förslag på styrmedel, inklusive reformerad miljökompensation, med stärkta incitament för transportköpare att välja transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan.

En mängd utredningar och rapporter de senaste åren har presenterat möjliga åtgärder för att minska klimatpåverkan från våra transporter och öka andelen persontransporter med kollektivtrafik. Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik tog 2016 fram en rapport som redogör för möjligheterna till fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till 2030 (Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till år 2030 – Hur kan vi nå dit och vad blir konsekvenserna?). I rapporten konstateras att det kommer att krävas betydande insatser för att nå en marknadsandel på 36 procent, vilket är branschens målsättning för det motoriserade resandet. För att strukturera arbetet med de åtgärder som presenterats i dessa underlag för att öka kollektivtrafikens marknadsandel bör en handlingsplan tas fram med lämpliga statliga åtgärder för att göra det möjligt att nå branschens målsättning till 2030. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen senast 2022 med förslag på en handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras.

Det ska vara enkelt och ekonomiskt lönsamt att välja de klimatsmarta alternativen. En stadsplanering med ett tillgängligt och sammanhållet kollektivtrafiksystem i kombination med lägre pris har visat sig vara ett framgångsrikt sätt att minska bilismen och uppnå hållbara städer. Det har visat sig att effektiva helhetssatsningar som innehåller stadsplanering för minskat utrymme för bilar samt en ökad täckningsgrad för kollektivtrafik med sänkt taxa ger ett större antal resenärer till kollektivtrafiken. Genom att resandet med kollektivtrafik ökar i hög grad med en sådan kombinerad satsning har det också lett till ökade intäkter i kollektivtrafiken. En sådan satsning kräver mer resurser inledningsvis men har, om den planeras rätt, sedan möjlighet att bli självbärande. Freiburg i Tyskland är ett exempel där denna modell använts och varit framgångsrik. För att få fler människor att välja t.ex. bussen framför bilen måste kollektivtrafikresorna bli det ekonomiskt mest lönsamma alternativet i

större utsträckning. Därför krävs politiska insatser som innebär att det miljövänliga alternativet också är det billigaste. De senaste årens prisutveckling inom kollektivtrafiken är i det avseendet oroväckande. Detta är mycket bekymmersamt då prisbilden för resenärer är ett viktigt styrmedel för att minska klimatpåverkan från våra transporter. Satsningar på kollektivtrafik gör det lättare för den som i dag reser med bil att resa på ett mer hållbart sätt. Men satsningar på kollektivtrafik ökar också möjligheten för den som saknar tillgång till bil att resa och röra sig i samhället. Vänsterpartiets långsiktiga mål är en utbyggd, avgiftsfri kollektivtrafik. Med satsningar på lägre priser inom kollektivtrafiken når vi ett rättvisare och mer jämlikt transportsystem. Jag anser därför att regeringen under mandatperioden bör se till att en översyn görs av möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft i fråga om reskostnaden för motsvarande resor med personbil.

39. Järnväg och kollektivtrafik, punkt 23 (KD)

av Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 13, 15 och 16 samt

avslår motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 56–62.

Ställningstagande

Utredningen Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige presenterade sina slutsatser i april 2020 (SOU 2020:25). Jag anser att regeringen i propositionen föregriper 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. Jag vill därför avvakta utredningens slutsatser och inte ta ställning för ett genomförande av ett nationellt biljettsystem förrän utredningen presenterat sina slutsatser.

Regeringen anger i propositionen att den vill utreda förutsättningarna för att upphandla nattågstrafik med dagliga avgångar till europeiska städer. Ambitionen är att på sikt uppnå kommersiell bärkraftighet, men jag anser att man med satsningen riskerar en felaktig allokering av offentliga medel. I synnerhet är det stor risk för undanträngningseffekter när det gäller

godstrafiken. Om man vill konkurrera med det i dag kommersiellt bärkraftigare flyget är det rimligare att allokera medel för att främja rent flyg. Jag anser att regeringens satsning på nattågstrafik inte bör genomföras.

40. Cykling, punkt 24 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 51, 52, 54 och 55.

Ställningstagande

Ett hinder för ökad cykling är att myndigheterna tolkar väglagen och anläggningslagen som att gång- och cykelväg endast får byggas om den är i anslutning till allmän väg. Enligt den tolkningen får alltså en cykelled inte byggas om den inte ligger i närheten av och har ett funktionellt samband med en statlig väg för allmän samfärdsl. Enligt väglagen måste också en väg i dag vara en väg för allmän samfärdsl, vilket innebär att alla trafikslag ska kunna köra där, inte minst bil. Att bygga separata cykelvägar – som inte är i anslutning till bilväg – har tolkats stå i strid med principen om allmän samfärdsl eller funktionellt samband med bilväg. Det finns därför stort behov av att tydliggöra lagstiftningen så att gång- och cykelvägar ska kunna byggas separat. Det finns flera exempel på att regioner har velat finansiera cykelvägar men förhindrats att göra det på grund av lagstiftningen. När cykelvägar inte definieras som allmän väg blir det t.ex. otydligt vem som ansvarar för drift och underhåll av den färdiga cykelvägen. Jag anser att väglagen bör ändras genom att begreppet funktionellt samband omtolkas så att det tydliggörs att gång- och cykelväg kan byggas oavsett koppling till väg för allmän samfärdsl samt att ansvaret för drift och underhåll av färdiga gång- och cykelvägar ska tydliggöras. Regeringen bör därför föreslå ändringar i väglagen för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och möjliggöra byggande av gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdsl eller funktionellt samband med statlig väg.

Det är också nödvändigt att staten uppmärksammar cykeltrafikens behov vid anläggande av vägar. Två-plus-ett-vägar har t.ex. ett flertal fördelar men innebär ofta försämrade framkomlighet för cyklister. Jag vill understryka att cykeltrafikanternas framkomlighet vid byggande av två-plus-ett-vägar alltid bör vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister. Därför behöver riktlinjerna till Trafikverket göras tydligare vad gäller när insatserna ska göras

för att åtgärda saknade cykellänkar när man anlägger två-plus-ett-väg. Cykeltrafikanternas framkomlighet ska alltid vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister när man anlägger två-plus-ett-vägar.

Ett annat sätt att underlätta för cykling är att tillåta högersväng även när trafikljuset visar rött. Cyklisterna ska fortfarande ha väjningsplikt i förhållande till fotgängare vid högersväng. I Sverige finns stort intresse från kommuner att tillåta högersväng vid rött men rättsläget är oklart. Jag anser att det är angeläget att regeringen vidtar nödvändiga åtgärder för att möjliggöra detta på lämpliga platser. Regeringen bör därför ta fram ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklisterna vid högersväng senast 2021.

Jag vill framhålla att ett miljöanpassat samhälle målmedvetet måste arbeta för att undanröja hinder för hållbara transporter. Med ett hela-resan-perspektiv skulle fler kunna välja cykeln som en del av resan till arbete och studier. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken måste det bli möjligt att ställa detta krav på kommersiell trafik. I dag har Trafikverket inga befogenheter att tvinga tågoperatörer att använda sig av tåg som kan medföra cykel. Jag anser att en ändring krävs inom detta område. Trafikverket bör därför senast 2022 få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där behov finns.

41. Ekonomiska styrmedel, punkt 25 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 38 och 49 samt avslår motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 17–19.

Ställningstagande

En kommun kan i dag inte själv bestämma om att införa trängselavgifter. Jag anser att kommuner och regioner själva bör få avgöra om de vill införa trängselavgift samt hur intäkterna ska användas. Regeringen bör ges i uppdrag att senast 2022 återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning.

Styrmedel inom miljö- och klimatområdet bör i möjligaste mån utformas så rättvist som möjligt, och ytterligare åtgärder behövs inom flyget för att minska flygresandet. De som belastar klimatet mest ska också vara de som i

störst utsträckning får ändra sina vanor. En progressiv flygskatt bör införas som gör det dyrare att flyga ju fler gånger man flyger. Regeringen bör därmed låta utreda en lämplig utformning av progressiv flygbeskattnings.

42. Ekonomiska styrmedel, punkt 25 (KD)

av Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 17–19 och avslår motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 38 och 49.

Ställningstagande

Regeringen anger i propositionen en ambition att försämbra förutsättningarna för bilförmån genom att jämställa beräkningen av förmånsvärdet med beskattning av kontantlön – utifrån att man bedömer att bilförmånen stimulerar innehav av bil och bilkörande för privat bruk. Jag 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 de köper en miljövänlig bil kommer de 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. Jag vänder mig mot antagandet att innehav av bil i sig skulle vara fel. I stället förordar jag att dagens nedsatta förmånsvärde för miljöbilar avskaffas samtidigt som förmånsvärdet för bilar som inte är miljöbilar höjs med 20 procent eller maximalt 16 000 kronor.

Förekomsten av avgiftsfri bilparkering medför att regeringen i propositionen ger Skatteverket i uppdrag att bedöma omfattningen av detta samt att skärpa efterlevnaden av förmånsbeskattningen. Regeringen fruktar att bilen används för pendling till arbeten. Jag anser inte att detta förslag står i proportion till problemet och avvisar detsamma. Skatteverkets resurser bör användas till andra mer angelägna uppgifter och problem.

43. Laddinfrastruktur och elvägar, punkt 26 (KD)

av Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 20–22.

Ställningstagande

Kristdemokraterna anslag i sin budgetmotion hösten 2019 extra pengar för stöd till utbyggnad av infrastruktur för laddstolpar. I propositionen beskriver regeringen 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 stödet och ge utrymme för fler personer i olika boendeformer vill regeringen ge en lämplig myndighet i uppdrag att analysera frågan och vid behov föreslå åtgärder för att skapa bättre tillgång till laddinfrastruktur för olika boendeformer. I regeringens redovisade bedömning är formuleringen skarp, eftersom regeringen anför att byggreglerna ”bör” kompletteras med nya krav på laddinfrastruktur. I den publicerade punktlistan som sammanfattar propositionen har skrivningen skärpts ytterligare eftersom det anges att byggreglerna ska kompletteras med nya krav på laddinfrastruktur. Det är enligt min mening otydligt om regeringen vill införa ytterligare krav utöver det tekniska egenskapskrav som riksdagen nyligen beslutat om med anledning av genomförandet av EU:s ändringsdirektiv om byggnaders energiprestanda. Jag anser att det ska vara tekniskt möjligt att sätta upp laddstolpar men vill inte att bostadsproducerande företag ska bli tvingade att göra det eftersom konsekvensen skulle bli att bostadsproduktionen blev dyrare. Det är bättre att behålla ett utvecklat stöd som kan ges till företag, bostadsrättsföreningar, privata och kommunala bostadsföretag samt kommuner runt om i landet.

Regeringen välkomnar i propositionen innovativa grepp för att möjliggöra en elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. Jag menar att frågan om huvudmannaskapet för elvägar är en förutsättning för att få fram välfungerande elektrifierade vägar. Jag föreslår att ett nytt statligt bolag bygger upp ett elvägnät längs med våra större statliga vägar. Vaghuvudmannen kan sedan hyra ut vägutrymmet 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 t.ex. sälja aktier till privatpersoner, företag och pensionsfonder som är intresserade av att investera i framtida miljövänlig fordonstrafik.

44. Stoppdatum för fossila drivmedel, punkt 27 (SD, KD)

av Martin Kinnunen (SD), Angelika Bengtsson (SD), Katja Nyberg (SD) och Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 24 och
avslår motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 39.

Ställningstagande

Regeringen anför i propositionen att den 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.

45. Stoppdatum för fossila drivmedel, punkt 27 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 39 och
avslår motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 24.

Ställningstagande

Klimatpolitiska rådet har rekommenderat att ett stoppdatum införs för försäljning av fossila drivmedel. Rådet anser att det är väsentligt att färdriktningen, slutmålet och tidsramen för omställningen till fossilfria transporter framgår tydligt för såväl privata investerare som statliga myndigheter och andra som har i uppdrag att genomföra politiken. Detsamma gäller för enskilda konsumenter. Tydlig information om vilka drivmedel som

kommer att vara tillgängliga i framtiden är viktigt för att kunna fatta beslut om att köpa en ny bil under de närmaste åren. Det är också viktigt i ett längre perspektiv, för tillgången och priserna på användbara begagnade fordon. Jag delar Klimatpolitiska rådets uppfattning om behovet av att införa ett stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel men anser inte att frågan om ett stoppdatum i alla delar behöver utredas. Klimatkrisen kräver en tydlig inriktning och målsättning. Jag anser därför att ett stoppdatum bör beslutas redan nu och att övriga delar av förslaget som teknisk utformning och eventuella undantag bör utredas. Sverige ska således införa stoppdatum till 2035 för försäljning av fossila drivmedel.

46. Förnybart bränsle och utfasning av fossila drivmedel i övrigt, punkt 28 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Louise Meijer (M) och Niklas Wykman (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 21 och avslår motionerna

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 14,

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 36 och

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 8.

Ställningstagande

Den 1 juli 2018 fick vi ett regelverk på plats om reduktionsplikt, dvs. krav på ökad inblandning av biodrivmedel. Systemet grundas på drivmedlens klimatprestanda, alltså hur stora reduktioner av utsläpp av växthusgaser som drivmedlet ger upphov till. Genom successivt ökad inblandning av biodrivmedel kan vi minska de fossila koldioxidutsläppen och bidra till att Sverige når 2030-målet. Vi välkomnar att Energimyndigheten i juni i år presenterade sin utredning med förslag om hur reduktionsplikten ska utvecklas 2021–2030. Vi betraktar reduktionsplikten som ett av de viktigaste verktygen för att minska utsläppen inom transportsektorn och nå det nationella målet till 2030. Därför vill vi se långsiktigt förutsägbara regler för reduktionsplikten som gör att utsläppen minskar på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

47. Förnybart bränsle och utfasning av fossila drivmedel i övrigt, punkt 28 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 36 och
avslår motionerna

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 21,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 14 och

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 8.

Ställningstagande

Regeringen presenterade i april 2018 vad de kallar ”en handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering” som en del av skrivelsen En klimatstrategi för Sverige. Klimatpolitiska rådet har konstaterat att handlingsplanen till största delen är en samlad beskrivning av redan fattade beslut och tillsatta utredningar och att den inte ger några detaljer om vilka åtgärder som behöver vidtas för att skärpa styrningen på transportområdet. Klimatpolitiska rådet rekommenderar regeringen att formulera ett entydigt mål om fossilfria transporter senast 2045 tillsammans med en tidsplan med tydliga beslut för att nå dit. Jag kan konstatera att regeringen i stället har tillsatt en utredning som bl.a. ska föreslå när fossila drivmedel ska vara utfasade. Jag delar Klimatpolitiska rådets bedömning och anser att det är nödvändigt med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att i tid uppnå 2030-målet inom sektorn samt fossilfria transporter. Sverige bör nå nollutsläpp senast 2040 i samtliga sektorer i samhället, och i enlighet med en sådan inriktning bör transportsektorn vara fossilfri senast 2035. Jag anser därför att regeringen senast 2021 bör återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2035.

48. Förnybart bränsle och utfasning av fossila drivmedel i övrigt, punkt 28 (KD)

av Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 14 och

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 8 och

avslår motionerna

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 21 och

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 36.

Ställningstagande

Biogas, inte minst i flytande form, är på många sätt ett bättre alternativ, både ur klimat- och hälsosynpunkt, än de biobränslen som kan användas i dagens lastbilar. För att få in biogasen på allvar behöver därför produktionen stimuleras, liksom utbyggnaden av tankstationer, inte bara i Sverige utan i hela Europa. För att säkra tillgången på organiskt avfall till rötningen krävs också en effektivare källsortering i kommunerna. Jag föreslår därför att en övergripande utredning tillsätts som bereder frågan hur prissättning och produktionsmetoder för biogas och andra biodrivmedel kan utformas så att utvecklingen mot fossilfria drivmedel påskyndas.

Sverige är ett avlångt land med stora avstånd där inrikesflyget har stor betydelse. 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). 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 dock troligtvis biobränsle, s.k. biojet, mest aktuellt. För att snabbt öka biojetproduktionen behöver vi fler godkända processer (produktionsvägar) och fler råvaror för tillverkning av biojet. I Sverige kan vi använda lokala råvaror, t.ex. rester från skogsbruk. Regeringen anser att inhemsk produktion av förnybara drivmedel bör främjas, mot bakgrund av att större delen av de biodrivmedel som används i Sverige i dag importeras. Trots detta avskaffade regeringen det stöd till miljöforskning på 100 miljoner kronor per år som Kristdemokraterna tillsammans med Moderaterna införde 2018. Jag anser att regeringen i kommande budgetar bör avsätta medel för forskning om miljövänligt flyg.

49. Energieffektiva och klimatsmarta fordon, punkt 29 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 40, 41, 63 och 64 samt avslår motionerna

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6 och

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 23 och 25.

Ställningstagande

För att Sverige ska kunna genomföra en omställning till fossilfria vägtransporter behövs ytterligare åtgärder i närtid. I en rad europeiska länder diskuteras och förbereds förbud mot nyförsäljning av bilar som är drivna med bensin eller diesel. Jag anser att det är hög tid även för Sverige att ansluta sig till en sådan målsättning. Det skulle även ge goda förutsättningar att utveckla en modern fordonsindustri i vårt land med en sådan tydlig målsättning. Klimatpolitiska rådet anser att ett stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel kan kompletteras med att i närtid införa ett formellt krav om att nya bilar som säljs ska kunna drivas på ett fossilfritt drivmedel inklusive el eller på ett bränsle med hög inblandning biodrivmedel. Regeringen väljer dock i klimathandlingsplanen att utreda frågan och tar sikte på ett förbud först 2030. Jag anser att ett sådant förbud ligger för sent för att Sverige ska kunna reducera utsläppen med 70 procent inom transportsektorn till 2030. Sverige bör därför införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025. Dessutom bör Sverige verka för ett sådant förbud inom EU.

Regeringen gör i klimathandlingsplanen bedömningen att förutsättningarna för och kostnadseffektiviteten i konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar till lågutsläppsfordon bör analyseras. Jag anser att det är en defensiv hållning till en åtgärd som stärker klimaträttvisan och som har stor potential att minska utsläppen i vår befintliga fordonsflotta. Många bilägare har inte ekonomiska resurser att köpa en ny bil med låga utsläpp, och en stor del av vår befintliga fordonspark som drivs med fossila drivmedel är möjlig att konvertera till t.ex. etanoldrift (E85) eller biogasdrift. Jag anser att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar och nödvändiga regeländringar för dess tillämpning senast 2022.

Den tunga lastbilstrafiken betalar i dag inte för den påverkan den har genom sina externa kostnader för samhället i form av t.ex. miljö- och klimatpåverkan och slitage på vägarna. Vänsterpartiet har under lång tid förespråkade en avståndsbaserad skatt på tunga lastbilar som träffsäkert ska vara möjlig att differentiera. Förutom den klimatnytta en sådan beskattning skulle kunna medföra ser vi stora vinster med att svenska och utländska lastbilar skulle kunna beskattas på lika villkor och att myndigheter skulle ges bättre möjligheter, genom automatiserat avläsningsbart system, att upptäcka den illegala lastbilstrafiken. Promemorian En ny inriktning för beskattning av tung

lastbilstrafik har remitterats, och därmed har redan en god grund lagts för att ett förslag på avståndsbaserad beskattning av tung lastbilstrafik bör kunna läggas fram i riksdagen i närtid. Regeringen bör därför skyndsamt återkomma med förslag på en avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik.

50. Energieffektiva och klimatsmarta fordon, punkt 29 (KD)

av Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6 och

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 23 och 25 samt avslår motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 40, 41, 63 och 64.

Ställningstagande

Kristdemokraterna har drivit frågan om att införa ett s.k. bonus–malus-system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid får en bonus vid inköpstillfället medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre skatt. Ett sådant system är nu infört men det bör vidareutvecklas. För att skapa enkelhet för den enskilda bilköparen förordar vi ett system med tydliga miljöklasser A–G, där A–C ger olika nivåer av bonus och E–G olika nivåer av avgifter. Ett sådant system kan enkelt modifieras till att också ta hänsyn till utsläpp av avgaser och partiklar. Kristdemokraterna anser därför att Sveriges regering ska verka för en modell med miljöklasser A–G enligt ovan i samband med att ett gemensamt system för bonus–malus förhandlas och införs inom EU, lämpligtvis fr.o.m. 2021. Ett problem som har uppstått med bonus–malus-systemet är att lätta lastbilar som används av olika yrkesgrupper samt yrkesförare automatiskt hamnar i de högre prisklasserna när de jämförs med vanliga bilar. Lätta lastbilar borde snarare jämföras med andra lätta lastbilar, vilket uppmuntrar till att man använder mer miljövänliga lastbilar framför allt inom stadstrafiken. Även husbilar som används under en mindre del av året hamnar idag i en alldeles för kostsam prisnivå när de jämförs med vanliga bilar. Hänsyn bör tas till husbilar och lätta lastbilar i ett nytt bonus–malus-system. Eftersom EU har gemensamma regler för maximala genomsnittliga utsläpp från respektive biltillverkare blir styrmedlen som styr konsumenten mindre träffsäkra. Miljöklassning och bonus riskerar att snarare styra vilka som köper de olika bilar som tillverkas i stället för att styra vilka bilar som tillverkas. Detta problem kvarstår även med ett gemensamt EU-system, men

är särskilt påtagligt om vissa medlemsländer betalar ut bonusar som då har mycket tveksam miljönytta. Likväl finns det bland konsumenterna ett starkt miljöintresse, vilket gör att det finns ett behov av en tydlig märkning så att den enskilde kan göra ett aktivt val. Därigenom ges draghjälp till biltillverkarnas utveckling mot mer miljövänliga fordon.

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 bränsle tankas. Den nuvarande beskattningsmodellen bör i stället ersättas med en modell som tar hänsyn till vilken miljöbelastning fordonstrafiken medför i hela trafiksystemet. Modellen måste ta hänsyn till stad och land, trängsel, tid på dygnet samt fordonens miljöpåverkan.

I propositionen föreslår regeringen även att en utredning tillsätts i syfte att föreslå ett förbud mot nyförsäljning av bensin- och dieseldrivna bilar från 2030. Ambitionen att den svenska fordonsflottan i större utsträckning ska utgöras av fordon med låga eller inga växthusgasutsläpp är enligt min mening inte liktydlig med ett sådant förbud. I stället för att jaga specifik teknik anser jag att man bör ta itu med bränslets miljödestruktiva effekter. Jag motsätter mig därför regeringens aviserade förbud.

51. Avskiljning och lagring av koldioxid, punkt 30 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Louise Meijer (M) och Niklas Wykman (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkandena 7–9 och avslår motionerna

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 9,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 47 och

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 7.

Ställningstagande

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. För att reducera basindustrins utsläpp till noll krävs omfattande insatser längs hela kedjan. Det är dock inte all produktion som kan göras helt utsläppsfri. Ett sådant exempel är produktionen av cement. När det gäller cement och

raffinaderier är i nuläget s.k. carbon capture and storage (CCS) och carbon capture and utilisation (CCU), där koldioxid fångas in för att lagras respektive användas, de mest realistiska lösningarna för att minska koldioxidutsläppen till atmosfären.

FN:s klimatpanels (IPCC) kalkyler bygger på att CCS blir en gångbar lösning. Utöver CCS och CCU förväntas även kombinationen av bioenergi och CCS (BECCS) bli ett viktigt verktyg. En utvärdering från EU-kommissionen visar att ingen av de tjugo totala CCS-anläggningar som finns globalt ligger i EU. Sverige behöver vara pådrivande för att inrätta en europeisk strategi för CCS, med kraftigt ökade satsningar på forskning och utveckling inom CCS för att EU ska ligga i framkant och tekniken bli kommersiellt gångbar.

Vidare bör Sverige redan nu ta fram en egen CCS-strategi. Strategin bör omfatta teknikutveckling, infrastruktur, transport och introduktion av storskaliga anläggningar för både avskiljning och lagring av koldioxid i Sverige. Inom ramen för strategin bör Sverige inleda ett samarbete för att lagra koldioxid med Norge, som kommit långt i sin satsning. På sikt bör EU sluta ett avtal med Norge i samma syfte.

52. Avskiljning och lagring av koldioxid, punkt 30 (KD)

av Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 7 och avslår motionerna

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkandena 7–9,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 9 och

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 47.

Ställningstagande

Arbetet med att fasa ut processutsläppen inom industrin behöver fortsätta. Propositionens ansats att även inkludera massa- och pappersindustrin eller kraftvärmeanläggningar välkomnas och är ett uttryck för teknikens växande tillämpning. Med mer investeringar i tekniker för koldioxidavskiljning och lagring (CCS) så att tekniken kan börja praktiseras finns möjlighet till omfattande minskningar av koldioxidutsläpp. Jag föreslår därför att regeringen i kommande budgetar inrättar ett statligt stöd till utveckling av tekniker för CCS.

53. Utsläppsminskningar i andra länder, punkt 31 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Louise Meijer (M) och Niklas Wykman (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 43 och
avslår motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 5 och 6.

Ställningstagande

Ett av de mest kostnadseffektiva verktygen inom klimatpolitiken är internationella klimatinvesteringar, som både bidrar till minskade utsläpp, ekonomisk utveckling och tekniköverföring. Mekanismen för ren utveckling (clean development mechanism, CDM) tillkom i samband med Kyotoprotokollet. Mekanismen 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 klimatkompensation. Internationella klimatsatser är ett mycket kostnadseffektivt sätt att minska utsläppen, och Sveriges insatser sedan början av 2000-talet har lett till omfattande utsläppsminskningar, vilket bekräftats av FN. Om vi erkänner att klimatfrågan är gränsöverskridande måste det också genomsyra klimatpolitiken. Vi vill därför utöka stödet till internationella klimatsatser för att åstadkomma ännu större kostnadseffektiva utsläppsminskningar. I Parisavtalets artikel 6 finns ett avsnitt om internationellt samarbete och flexibla mekanismer för att sänka utsläppen. Frågan var uppe på COP 25 i Madrid men någon överenskommelse kunde inte nås så frågan sköts upp till COP 26. Det nya systemet är tänkt att ersätta Kyotoprotokollets flexibla mekanismer, inklusive CDM-mekanismen. Vi vill att de nya flexibla mekanismerna inom ramen för Parisavtalet ska erbjuda stora möjligheter till kostnadseffektiva internationella klimatsatser. Regeringen bör därför vara pådrivande för att fler kostnadseffektiva flexibla mekanismer utformas inom ramen för FN:s klimatavtal, med lärdom av tidigare mekanismer, såsom CDM.

54. Utsläppsminskningar i andra länder, punkt 31 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 5 och 6 samt avslår motion

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 43.

Ställningstagande

Mekanismen för ren utveckling (clean development mechanism, CDM) är en av Kyotoprotokollets två projektbaserade mekanismer. Dess uttalade mål är att bidra till en hållbar utveckling i utvecklingsländer och samtidigt hjälpa industriländer att nå sina klimatmål. CDM tillkom emellertid inte för att i första hand öka takten i utsläppsminskningarna utan i stället för att flytta genomförandet av redan beslutade åtgärder från industriländerna till platser där de är billigare att genomföra. Det innebär att rika länder genom investeringar i CDM-projekt kan köpa utsläppskrediter från fattiga länder och sedan tillgodoräkna sig dessa som sina egna utsläppsminskningar.

Metoden har dock allvarliga brister. CDM innebär att nödvändiga investeringar på hemmaplan uteblir, och risken är stor att klimatmål inte nås. Riksrevisionen har i rapporten Klimatinsatser utomlands – statens köp av utsläppskrediter (RiR 2011:8) granskat och kritiserat Sveriges användning av CDM. Internationella klimatinvesteringar är nödvändiga men bör inte användas för att nå det nationella klimatmålet. I stället för köp av utsläppskrediter med tveksam miljöeffekt vill jag och Vänsterpartiet driva en politik för kraftfulla klimatinvesteringar i utvecklingsländerna. Det ska vara investeringar som bidrar till nya minskningar av utsläppen och som inte ska användas för att nå vårt nationella klimatmål. Mot bakgrund av det anförda anser jag att Sveriges köp av utsläppskrediter via CDM för att uppnå det nationella klimatmålet ska upphöra. Etappmålet om utsläppsminskning till 2020 för den icke handlande sektorn ska således uppnås genom nationella insatser för utsläppsminskningar.

För att i tid bidra till att den globala temperaturhöjningen begränsas till maximalt 1,5 grader måste Sverige skärpa sina nationella mål för utsläppsminskning till 2030 och 2040. Utsläppsmålen för den icke handlande sektorn till 2030 och 2040 ska därför inte kunna nås genom flexibla mekanismer. Det innebär att delmålen för 2030 och 2040 på 63 respektive 75 procent lägre utsläpp kan nås genom sådana åtgärder som t.ex. uppköp av utsläppskrediter i andra länder med upp till 8 procentenheter av målet. Kompletterande åtgärder

öppnar för att Sverige riskerar att tappa fokus på egna nödvändiga utsläppsminskningar och till en del får förlita sig på åtgärder med osäker klimatnytta. Dessutom kan beroendet av flexibilitet få till konsekvens att Sverige i internationella sammanhang kommer att driva på för en fortsatt användning av osäkra utsläppskrediter i stället för att de industrialiserade staterna tar ansvar för sina historiska utsläpp genom utsläppsminskningar på hemmaplan. Etappmålen om utsläppsminskningar till 2030 och 2040 för den icke handlande sektorn ska således uppnås genom nationella insatser för utsläppsminskningar.

55. EU, punkt 32 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 17, 66 och 67 samt avslår motionerna

2019/20:2055 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 1,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 4 i denna del och 5,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 2 i denna del och

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 26.

Ställningstagande

EU-kommissionen har föreslagit att EU senast 2050 ska ha uppnått målet om klimatneutralitet. Jag anser att en sådan målsättning inte är förenlig med 1,5-gradersmålet. Sverige bör därför verka för att EU antar en målsättning om nollutsläpp till senast 2040, som innebär att målet ska nås fullt ut genom utsläppsminskande åtgärder inom EU.

Av regeringens klimathandlingsplan framgår att regeringen anser att EU:s nuvarande klimatmål till 2030 behöver skärpas till en minskning av växthusgasutsläppen till minst 55 procent jämfört med 1990 och vara i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål. Regeringen anser vidare att Sverige ska vara drivande i arbetet för att ambitionsnivån inom EU i fråga om klimatmålet till 2030 ska höjas. Jag anser att EU, om dess mål ska vara i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål, behöver anta ett klimatmål till 2030 om att utsläppen ska minska med minst 70 procent. Sverige bör därför driva kravet att EU:s 2030-mål skärps till minst 70 procent jämfört med 1990.

De fattiga och redan utsatta i världen drabbas värst av värme, torka, översvämningar, sjukdomar och bristande vattenkvalitet. För att lyckas

kombinera en effektiv fattigdomsbekämpning med ekologisk hållbarhet krävs satsningar på miljövänlig och hållbar produktion av energi och livsmedel samt omställning till en mer miljövänlig transport- och industrisektor. EU har antagit en policy som kallas konsekvent politik, (policy coherence for development) som motsvarar politiken för global utveckling (PGU) i svensk utvecklingspolitik. Fortfarande finns dock grundläggande brister i samstämmigheten mellan EU:s olika verksamheter. Unionens handels-, jordbruks- och fiskeripolitik är exempel på verksamheter som försvårar, och i vissa fall helt slår sönder, förutsättningarna för att biståndet ska kunna ge resultat genom att vara utformade utifrån medlemsstaternas behov. Jag anser att Sverige bör verka för att EU:s klimatbistånd ska vara additionellt, alltså läggas till de åtaganden som redan finns för biståndet. Klimatet är en ödesfråga, och omställningen i den fattiga delen av världen är central. Regeringen bör därför verka för att EU:s klimatbistånd ska vara additionellt.

56. EU, punkt 32 (KD)

av Ingemar Kihlström (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 26 och avslår motionerna

2019/20:2055 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 1,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 4 i denna del och 5,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 2 i denna del och

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 17, 66 och 67.

Ställningstagande

Propositionens målsättning att skärpa EU:s 2030-mål till minst 55 procent jämfört med 1990 är behäftad med utmaningar. Enligt regeringen ska EU vara en global ledare i klimatfrågan och visa omvärlden att det går att förena god ekonomisk tillväxt med klimatomställning. Om målet höjs utan en adekvat konsekvensanalys och det sedan visar sig ha negativa konsekvenser på ekonomin i mindre utvecklade medlemsstater faller EU:s roll som föredöme. En konsekvensanalys av skärpta mål bör därför göras.

57. EU, punkt 32 (L)

av Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2055 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 1 och
avslår motionerna

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 4 i denna del och 5,
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 2 i denna del,
2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 17, 66 och 67 samt
2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 26.

Ställningstagande

Jag välkomnar, liksom utskottet, det som framgår av klimathandlingsplanen när det gäller EU. För att nå Parisavtalets klimatmål krävs ett brett klimatsamarbete inom Europa, pragmatisk politik och smarta investeringar. EU behöver snarast skapa enighet kring målet om att nå nettonollutsläpp till 2050. Jag anser att detta mål kan behöva skärpas ytterligare framöver och välkomnar därför det regeringen anför i propositionen om att driva på för en skärpning av målet.

För klimatets skull behövs dock, precis som FN:s klimatpanel understryker, kärnkraften. Jag anser att forskningsbudgeten på EU-nivå ska öka och att en större andel ska avsättas för forskning och till specifika satsningar på säker kärnkraft. Medlemsländerna måste uppmuntras att behålla och utveckla kärnkraften och i stället avveckla olja och kol och undvika beroende av rysk gas.

58. Klimat- och handelspolitik, punkt 33 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 33 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 68–74.

Ställningstagande

Jag vill ha en rättvis handelspolitik som sätter människor, social rättvisa, djur, klimatet och miljön främst och som fokuserar på samhällsvinster för alla – inte bara på vinster för storföretag. Handel med omvärlden är avgörande för Sveriges välstånd och utveckling. Jag står bakom den avveckling av tullar och andra formella handelshinder som ägt rum genom åren. I dag har EU handelsavtal med omkring 50 länder. Sverige och EU måste stå upp för miljön, klimatet och demokratin. Det gäller även de handelsavtal som EU ingår. Därför motsätter jag mig en handelspolitik där vinster för storföretagen går före rätten till trygga jobb, klimatet och vår gemensamma välfärd. Jag är emot handelsavtal som det mellan EU och Kanada (CETA) och tjänstehandelsavtalet TISA som EU och 22 andra parter förhandlar om. Båda avtalen har kritiserats hårt, bl.a. för att makt flyttas från länders regeringar till storföretag och för att avtalen riskerar att undergräva arbetstagares rättigheter, slå mot välfärden och inte minst utgöra ett hot mot klimat och miljö. Ett stort problem är också att företag ges möjlighet att stämma stater för utebliven vinst genom tvivelaktig s.k. tvistlösning mellan investerare och stat (investor-to-state dispute settlement, ISDS). Därmed hindras länder från att föra den politik de vill om den strider mot avtalet. Jag anser därför att regeringen bör verka för att EU ställer krav på att Parisavtalet följs i alla förhandlingar om handelsavtal.

I Brasilien härjade omfattande bränder i Amazonas under sommaren 2019. Landets president Jair Bolsonaro vägrade länge agera för att stoppa bränderna. Samtidigt har EU kommit överens om ett gigantiskt handelsavtal med Mercosurländerna där bl.a. Brasilien ingår. Avtalet har mötts av omfattande kritik från civilsamhället. I juni 2019 uppmanade över 300 frivilligorganisationer EU att stoppa förhandlingarna om avtalet med hänvisning till den kraftigt försämrade situationen för klimatet och de mänskliga rättigheterna i Brasilien under Bolsonaros styre. Frankrikes miljöminister är djupt kritisk till avtalet, och efter Brasiliens undermåliga hantering av skogsbränderna i Amazonas har såväl Frankrikes som Irlands regering hotat med att inte godkänna avtalet. Tyskland och Norge har dragit in sitt stöd för att bekämpa skogsavverkningen i Brasilien eftersom landets president uppenbarligen inte använder pengarna till det avsedda ändamålet. I Finland har ett importstopp av brasilianskt nötkött diskuterats. Jag kräver därför att det nuvarande handelsavtalet med Mercosur stoppas. Jag kräver även bindande klimat- och miljöåtaganden i fortsatta förhandlingar. Regeringen bör således verka för att handelsavtalet med Mercosur stoppas och kräva bindande klimat- och miljöåtaganden för fortsatta förhandlingar.

En annan brist i EU:s handelsavtal är att de inte fastslår vilka sanktioner som ska användas när ett land som Brasilien inte respekterar sina åtaganden. Kapitlet om hållbarhet blir därför tandlöst. Just därför är kritiken så massiv från alla de organisationer och personer som på allvar bryr sig om klimatet. Om Brasilien lämnar Parisavtalet, som de hotat att göra, skulle det inte påverka det ingångna avtalet eller leda till sanktioner. Detta är en uppenbar svaghet som bör åtgärdas. Regeringen bör därför verka för att kapitlet om hållbarhet i

de handelsavtal som EU ingår med andra länder ska stipulera sanktioner ifall parterna inte håller sina åtaganden.

Av propositionen framgår att regeringen avser att ge Exportkreditnämnden i uppdrag att tillsammans med Svensk Exportkredit AB se över hur det svenska och internationella exportfinansieringssystemet ska bidra till tydlig omställning och kraftigt minskade utsläpp av växthusgaser för att verksamheten och kreditgivningen ska vara i linje med Parisavtalet och inte skapa inlåsnings i fossilberoende. Enligt regeringen görs detta bl.a. genom att man senast 2022 upphör med de svenska exportkrediterna till investeringar i prospektering och utvinning av fossila bränslen. Jag välkomnar att regeringen avser att vidta åtgärder för att exportfinansieringssystemet ska vara i linje med Parisavtalet. Jag anser dock, i likhet med Naturskyddsföreningen, att ett stopp bör införas för samtliga fossila verksamheter, dvs. även för förädling och kraftgenerering inom fossila verksamheter. Senast 2022 ska därför de svenska exportkrediterna till investeringar i samtliga fossila verksamheter, inklusive förädling och kraftgenerering, upphöra.

Vidare anser jag att utvecklingsländer behöver få tillgång till modern miljöteknik för att de ska kunna bromsa sina egna utsläpp och samtidigt utvecklas. Genom att förändra patentlagstiftningen skulle tekniköverföring gynnas. Innovationerna inom förnybar teknik, jordbruk och datamodellering i syfte att förutsäga väder osv. finns ofta koncentrerade hos företag inom den rika delen av världen. När utvecklingsländer vill utveckla tekniker för förnybar energi och hållbar livsstil, t.ex. genom att bygga ut vindkraften, måste de antingen betala dyra patentlicenser eller använda gammal teknik där patenträtten gått ut. De har helt enkelt inte råd med den modernaste och miljövänligaste tekniken. Ett center för tekniköverföring har visserligen inrättats (Climate Technology Centre & Network, CTCN, i Köpenhamn) men det saknas i stor utsträckning konkreta politiska initiativ för att underlätta tekniköverföring till utvecklingsländer. Sverige borde ta initiativ och driva på EU och andra industriländer så att en storskalig tekniköverföring kan komma till stånd. Det är min uppfattning att det bl.a. skulle kunna göras genom en reform av bestämmelser om patent och immaterialrätt för vissa utvalda tekniker. Sverige bör därför, i internationella klimatförhandlingar och andra forum, verka för att miljöteknik och vissa livsmedelstekniker som begränsar klimatförändringen ges liknande undantag som finns inom TRIPS-avtalet när det gäller livsbesparande mediciner.

I december 2017 meddelade Världsbankens chef Jim Yong Kim att banken efter 2019 skulle upphöra med låneprojekt till gas- och oljeutvinning samt borrhining och drift av oljebrunnar. Banken meddelade också att den kommer att använda sig av ett skuggpris på koldioxid i de ekonomiska analyserna av alla projekt i sektorer med höga utsläpp. Bankens besked bedöms som viktiga av flera miljöorganisationer som pekar på att många satsningar inte skulle bli av utan stöd från Världsbanken och att banken tidigare gjort stora investeringar i sektorn. Samtidigt finns det mycket kvar att göra i Världsbankens miljö- och klimatarbete. Löftet innebär inget totalt stopp av finansiering för projekt som

rör fossila bränslen eller fossil energi. Bland annat undantas byggandet av gas- och oljeledningar och lån till fattiga länder för sådana investeringar under vissa förutsättningar. Lån via mellanhänder omfattas inte heller. På den vägen finansierar Världsbanken indirekt byggandet av kolkraftverk i länder som Bangladesh, Indien och Filippinerna. Dessa s.k. Bretton Woods-institutioner bör i högre grad sträva i samma riktning och den riktningen bör styras av Agenda 2030. Regeringen bör således verka för att Internationella valutafondens och Världsbankens verksamhet anpassas till Agenda 2030.

För att tydliggöra företagens miljö- och klimatansvar menar jag att ett klimat- och miljöperspektiv bör anläggas på de förslag som regeringen arbetar fram inom hållbart företagande. Det kan göras med utgångspunkt i en bedömning av miljökritier, en sk. environmental due diligence, som är ett verktyg som liknar risk- och konsekvensanalyser för mänskliga rättigheter (human rights due diligence) men där miljö- och klimatperspektivet är vägledande. Regeringen bör därför utreda möjligheten att även införa klimat- och miljöperspektiv enligt s.k. environmental due diligence i regelverken för hur företag får agera utomlands.

59. Klimatmålen, punkt 34 (V)

av Elin Segerlind (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4 och
avslår motionerna

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 4 i denna del och
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 2 i denna del.

Ställningstagande

Sverige har ett långsiktigt klimatmål att senast 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Regeringen har även tillsatt en nationell samordnare för att fördjupa arbetet med initiativet Fossilfritt Sverige. Initiativet samlar aktörer från näringslivet, kommuner, regioner och organisationer. Jag vill öka ambitionen i fråga om när målet om nollutsläpp av fossila växthusgaser senast ska vara uppnått. Jag anser att Sverige senast 2040 ska ha nollutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Klimatmålet ska nås genom utsläppsminskningar inom landet, omfatta utsläpp inom såväl den handlande som den icke handlande sektorn, dvs. oavsett om det innefattar utsläpp som

omfattas av EU:s handel med utsläppsrätter eller de som hanteras nationellt. Målet ska avse de utsläpp som är skapade av mänsklig verksamhet.

60. Klimatanpassning, punkt 35 (C)

av Ulrika Heie (C) och Per Schöldberg (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 31 och

2019/20:3267 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 13.

Ställningstagande

God tillgång till vatten har länge varit en självklarhet i stora delar av Sverige. De senaste somrarna har dock visat att det inte längre kan tas för givet. Bevattningsförbud och låga grundvattennivåer har blivit allt vanligare runt om i landet. Dricksvatten är ett livsmedel, och vatten är en livsavgörande resurs som vi behöver hushålla med i högre grad. Genom enkla åtgärder kan den onödiga förbrukningen minska betydligt och förutsättningar för fortsatt god tillgång på både dricksvatten och vatten till bevattning m.m. säkerställas. Vi måste därför se över klimatanpassningsstrategier både på EU-nivå och i Sverige för att bättre kunna hantera torka och skogsbränder.

Särskilda yttranden

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

Jessica Rosencrantz (M), Louise Meijer (M) och Niklas Wykman (M) anför:

Utskottet har genom förenklad motionsberedning avstyrkt de motionsförslag som finns i bilaga 2. I fråga om våra förslag vidhåller vi de synpunkter som företrädare för vårt parti framfört i tidigare ställningstaganden och i aktuella kommittémotioner men avstår från att ge uttryck för dem i en reservation.

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

Martin Kinnunen (SD), Angelika Bengtsson (SD) och Katja Nyberg (SD) anför:

Utskottet har genom förenklad motionsberedning avstyrkt de motionsförslag som finns i bilaga 2. I fråga om våra förslag vidhåller vi de synpunkter som företrädare för vårt parti framfört i tidigare ställningstaganden och i aktuella kommittémotioner men avstår från att ge uttryck för dem i en reservation.

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

Ulrika Heie (C) och Per Schöldberg (C) anför:

Utskottet har genom förenklad motionsberedning avstyrkt de motionsförslag som finns i bilaga 2. I fråga om våra förslag vidhåller vi de synpunkter som företrädare för vårt parti framfört i tidigare ställningstaganden och i aktuell kommittémotion men avstår från att ge uttryck för dem i en reservation.

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

Elin Segerlind (V) anför:

Utskottet har genom förenklad motionsberedning avstyrkt de motionsförslag som finns i bilaga 2. I fråga om våra förslag vidhåller jag de synpunkter som företrädare för mitt parti framfört i tidigare ställningstaganden och i aktuella kommittémotioner men avstår från att ge uttryck för dem i en reservation.

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

Ingemar Kihlström (KD) anför:

Utskottet har genom förenklad motionsberedning avstyrkt de motionsförslag som finns i bilaga 2. I fråga om våra förslag vidhåller jag de synpunkter som företrädare för mitt parti framfört i tidigare ställningstaganden och i aktuella kommittémotioner men avstår från att ge uttryck för dem i en reservation.

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

Nina Lundström (L) anför:

Utskottet har genom förenklad motionsberedning avstyrkt de motionsförslag som finns i bilaga 2. I fråga om våra förslag vidhåller jag de synpunkter som företrädare för mitt parti framfört i tidigare ställningstaganden och i aktuell parti- och kommittémotion men avstår från att ge uttryck för dem i en reservation.

7. En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (C)

Ulrika Heie (C) och Per Schöldberg (C) anför:

Vi ställer oss bakom innehållet i klimathandlingsplanen men hade önskat större ambitioner för att på ett mer effektivt sätt minska utsläppen och nå klimatneutralitet. Vi anser att målet för att nå nettonollutsläpp i Sverige och EU bör vara 2040. Givet att de tekniska lösningarna för att minska utsläppen finns är det en ambition som kan förverkligas om politisk vilja finns. Vi vill också se ett snabbare arbete för energieffektivisering samt en ökning av andelen förnybar energi i såväl Sverige som EU. Det är hög tid att vi en gång för alla gör oss av med de fossila källorna och importberoende från stater som dessutom är säkerhetspolitiskt instabila och hotar Sverige. Eftersom oljepriset är lågt kan och bör en rask utfasning av subventioner till fossila bränslen förverkligas i såväl Sverige som EU.

För att målen ska nås behöver också EU:s främsta klimatverktyg, handeln med utsläppsrätter, kraftigt skärpas. Prissignalen behöver stärkas så att investeringar i utsläppssnål teknik kommer på plats, och taket för hur många utsläppsrätter som delas ut ska stramas åt. Systemet bör vidgas till fler sektorer, såsom sjöfarten och flyget, så att fler är med och betalar för sin klimatpåverkan.

Sverige har stor kompetens när det gäller klimatsmarta innovationer och den bör uppmuntras. När den svenska exportstrategin nu uppdateras är det självklart att gröna tekniker, produkter eller tjänster ska stå i centrum. Investeringar i klimateffektiv teknik ska underlättas så att innovationer och grön teknik kan bli kommersiellt gångbara. Vi vill också se innovationstävlingar så att klimatsmart teknik som i dag står långt ifrån marknaden kan drivas fram. En modell likt den amerikanska stiftelsen X-Prize skulle med fördel kunna införas i Sverige med fokus på innovationer som skapar ett mer hållbart samhälle. Detta är en fantastisk möjlighet att kunna göra skillnad även utanför landets gränser samtidigt som det skapar exportintäkter.

Det svenska jordbruket ser till att vi har sund mat på bordet som producerats på ett klimateffektivt sätt. Men för att nå hela vägen fram till fossilfrihet bör

högre andel förnybart drivmedel införs i jordbrukssektorn. En omställningspremie för att öka andelen förnybara drivmedel i arbetsmaskiner bör utredas. Vi bör även uppmuntra och på ett bättre sätt göra det möjligt för lantbruket att producera sin egen energi och sitt eget drivmedel. På så sätt minskar utsläppen, och vi kan sluta kretsloppet genom att införa cirkuläreconomiska modeller. Genom att ställa om till förnybar energi kan jordbrukets och samhällets sårbarhet minska och graden av självförsörjning kan öka.

Upphandling är ett bra verktyg för att driva fram önskvärd teknik som leder till utsläppsminskning eller bättre energieffektivitet. Offentlig upphandling behöver bli ett bättre och mer kraftfullt verktyg för att åstadkomma lägre klimatutsläpp och mindre gifter i vår vardag samt för att driva utvecklingen mot cirkulära system. De miljö- och klimatmål som det offentliga sätter upp är det också rimligt och nödvändigt att det offentliga hjälper till att uppfylla. Vi vill därmed att Upphandlingsmyndighetens basnivå, som dikterar minimikrav inom klimat- och miljö, införs för all statlig upphandling.

Slutligen ska också gemene man kunna vara med och påverka i den mån det är möjligt. För detta krävs förbättrad information om produkters eller tjänsters klimatpåverkan och tuffare krav på ekodesign så att produkter håller längre och går att reparera om de går sönder. Mot bakgrund av detta vill vi att livsmedel ska omfattas av en obligatorisk klimatomärkning för att synliggöra produktens klimatavtryck.

Vi står självklart bakom alla våra motionsyrkanden. Vi väljer dock, i enlighet med att vi förhandlat fram den klimatpolitiska handlingsplanen, att enbart lägga ett särskilt yttrande i de delarna och kommer att fortsätta driva på regeringen för ytterligare åtgärder i andra former.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan:

Riksdagen godkänner det som regeringen föreslår om inriktning för det klimatpolitiska arbetet (avsnitt 10.1).

Följdmotionerna

2019/20:3479 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med en analys av hur förslagen bidrar till att minska utsläppen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att all klimatpolitik bör utvärderas utifrån hur de bidrar till att minska utsläppen på global nivå och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främjande av svensk industri, särskilt exportindustri, bör vara en prioriterad del av klimatpolitiken och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatpolitiken måste beaktas i utformning av alla samhällsmål men inte vara överordnad alla andra samhällsmål och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kostnadseffektivitet i klimatarbetet är centralt för att svensk klimatpolitik ska kunna bedrivas utan negativ påverkan på jobb och tillväxt och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med en beräkning av hur stora utsläppsminskningarna beräknas bli som en följd av handlingsplanen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att se till att förordningar, direktiv och ägarinstruktioner till myndigheter och statliga bolag är i enlighet med det klimatpolitiska ramverket och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att senast 2020 föreslå nya formulerade samhällsmål som är förenliga med klimatmålen i de fall behov föreligger och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om klimatmål för nollutsläpp av växthusgaser senast 2040 och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att etappmålet om utsläppsminskning till 2020 för den icke handlande sektorn ska uppnås genom nationella insatser för utsläppsminskningar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att etappmålen om utsläppsminskningar till 2030 och 2040 för den icke handlande sektorn ska uppnås genom nationella insatser för utsläppsminskningar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en klimathandlingsplan som är kompletterad med kvantifierbara åtgärder som minskar utsläppen med minst 6 procent per år och sammanlagt minst 20 procent under mandatperioden och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag under mandatperioden som kompletterar klimathandlingsplanen genom samlade åtgärder för ökad jämlikhet och jämställdhet och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på utfasning av klimatskadliga subventioner med hänsyn tagen till sociala och ekonomiska konsekvenser och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen under nuvarande mandatperiod ska återkomma med förslag på utfasning av de nuvarande skatteundantagen för fossila bränslen med hänsyn tagen till sociala och ekonomiska konsekvenser och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på kompensatoriska åtgärder för att ekonomiskt återföra medel till glesbygdens omställning med anledning av höjda drivmedelsskatter och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om reformering av EU:s utsläppshandelssystem och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en grön skatteväxling bör genomföras med höjda miljöskatter som växlas mot skatter för ökad jämlikhet och jämställdhet samt hållbart resursutnyttjande och tillkännager detta för regeringen.

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen aktivt ska verka för att Sverige som medlemsland inom EU tillåts förlänga skattebefrielse för biodrivmedel efter 2020 och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 bör se till att förutsättningarna för att inrätta en grön statlig investeringsbank är utredda och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nya riktlinjer för AP-fonderna för miljö och etik och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att EU antar en målsättning om nollutsläpp till senast 2040 och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nationellt mål om att minska köttkonsumtionen med minst 25 procent till 2025, jämfört med dagens nivåer, bör införas och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en handlingsplan bör tas fram för hur klimat- och miljöpåverkan av livsmedelskedjan, inklusive animalieproduktionen, ska minskas och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att kommuner ska uppmuntra till vegetarisk kost, exempelvis genom att införa konceptet vegonorm eller vegetariska dagar och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på lagstiftning senast 2021 som möjliggör för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med riktat statligt stöd för att offentliga byggnader ska kunna installera produktion av förnybar energi och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 bör återkomma med ändringar i miljöbalken i syfte att stärka miljöbalken som verktyg för att nå klimatmål och våra övriga nationella miljö kvalitetsmål och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på lagstiftning med krav på ökat producentansvar samt krav på standardisering av plasttyper så att ökad återanvändning och återvinning möjliggörs och tillkännager detta för regeringen.

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftning som innebär förbud mot prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas ska införas senast 2022 och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag på styrmedel som ger ökat incitament för att återvinna elbatterier från elbilar och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder och styrmedel som gynnar elbilar med lägre miljö- och klimatpåverkan i tillverkningskedet och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag på åtgärder för att förhindra import av batterimetaller som inte är producerade hållbart och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag till riksdagen om en breddad skattereduktion till de som bor i lägenhet, oavsett upplåtelseform, och vill producera förnybar el tillsammans för sin egen förbrukning och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på en nationell plaststrategi senast 2021 med åtgärder och regleringar för att minska de negativa klimat- och miljöeffekterna från plast och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör införa ett förbud mot plastbärkassar och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag på ett kompletterande långsiktigt mål om att öka kolsänkan i skog, mark och vattenmiljöer samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras och stärks och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att införa ett kompletterande långsiktigt mål om att öka kolsänkan i skog, mark och vattenmiljöer inom EU samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras och stärks och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på en strategi för hur den svenska skogen ska bevaras och brukas för att stärkas som kolsänka och kollager samt konkretisera hur ersättning av icke-förnybara material kan genomföras resurseffektivt samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras och stärks och tillkännager detta för regeringen.

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en pilotstudie där naturbruksgymnasier testat att producera beredskapslivsmedel löpande på ett hållbart sätt, baserat på de lokala kretsloppen och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 ska återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2035 och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrikesflyget bör ingå i etappmålet till 2030 för transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda en lämplig utformning av progressiv flygbeskattning och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska införa stoppdatum till 2035 för försäljning av fossila drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025 och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige inom EU ska verka för ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025 och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med nödvändiga åtgärder så att transportinfrastrukturplaneringen utformas så att klimatmålen är målstyrande och att tillgängligheten utvecklas inom ramen för dessa samt i linje med andra transportpolitiska hänsynsmål och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en omprövning av projekt inom nuvarande investeringsplaner för transportsystemet med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag om hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 bör förtydliga för Trafikverket vad som konkret menas med att tänkbara åtgärder ska prövas med ett trafikslagsövergripande anslag och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag på hur nationellt framtagna bristanalyser och prioriteringar på systemnivå kan utgöra en utgångspunkt för den tidiga planeringen av investeringar i transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag på stärkt regelverk och processer för samhällsplanering som minskar bilberoendet och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att senast 2022 återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om att införa trängselavgifter och deras utformning och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det i plan- och bygglagen bör införas begränsande bestämmelser om detaljhandelsanläggningar i externa lägen och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på ändring i väglagen för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och göra det möjligt att bygga gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdsl eller funktionellt samband med en statlig väg och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister när två-plus-ett-vägar byggs och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklister vid högersväng senast 2021 och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket senast 2022 bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där behov finns, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör införas senast 2021 och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett samhällsuppdrag som stärker SJ AB:s samhällsnytta samt ett förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2021 och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ AB:s ägardirektiv bör ändras senast 2021 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt bidra till att upprätthålla en väl fungerande trafik på järnväg i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt på godstrafik på järnväg och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag senast 2021 på styrmedel, inklusive en reformerad miljökompensation, med incitament att stärka transportköparens val för att välja transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen senast 2022 med förslag på handlingsplan för hur mål om en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen under mandatperioden bör se till att en översyn genomförs av möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft när det gäller resekostnaden för motsvarande resor med personbil och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar och nödvändiga regeländringar för tillämpningen senast 2022 och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur havsbaserade vindkraftsparker kan inrättas utan att Forsvarsmaktens verksamhet påverkas negativt på lång sikt och tillkännager detta för regeringen.

66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör driva krav på att EU:s 2030-mål skärps till minst 70 procent jämfört med 1990 och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att EU:s klimatbistånd ska vara additionellt och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att EU ställer krav på efterlevnad av Parisavtalet i alla förhandlingar om handelsavtal, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att stoppa handelsavtalet med Mercosur och kräva bindande klimat- och miljöåtaganden för fortsatta förhandlingar och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att kapitlen om hållbarhet i de handelsavtal som EU ingår med andra länder ska stipulera sanktioner ifall parterna inte håller sina åtaganden och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de svenska exportkrediterna till investeringar i samtliga fossila verksamheter, inklusive förädling och kraftgenerering, ska upphöra senast 2022 och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i internationella klimatförhandlingar och andra forum bör verka för att miljöteknik och vissa livsmedelstekniker som begränsar klimatförändringen ges liknande undantag som finns i TRIPS-avtalet när det gäller livsbesparande mediciner och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att IMF:s och Världsbankens verksamhet anpassas till Agenda 2030 och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att även införa klimat- och miljöperspektiv enligt ”environmental due diligence” i regelverken för företags agerande utomlands och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD):

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 avfallsförbränningsskatt 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 huvudmannaskapet 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.

2019/20:3482 av Louise Meijer m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som regeringen föreslår om inriktning för det klimatpolitiska arbetet (avsnitt 10.1) med de ändringar som anförs i motionen om att samordna klimatomålen med andra övergripande samhällsmål samt att tydliggöra regelverket så att konsekvensanalyser görs av effekter på klimatet nationellt såväl som globalt inom de politikområden där det är relevant, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt ska återkomma med en redovisning av utfallet av vidtagna åtgärder för att minska utsläppen samt i vilken grad beslutade och planerade åtgärder kan förväntas bidra till att nå de

- nationella och globala klimatmålen och tillkännager detta för regeringen.
3. 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.
 4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Naturvårdsverket ett nytt uppdrag att beräkna och redovisa klimatnyttan av Sveriges export och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2019/20

2019/20:128 av Elin Segerlind m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nationellt mål om att minska köttkonsumtionen med minst 25 procent till 2025, jämfört med dagens nivåer, bör införas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en nationell handlingsplan bör tas fram för hur klimat- och miljöpåverkan av livsmedelskedjan, inklusive animalieproduktionen, ska minskas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att kommuner ska uppmuntra till vegetarisk kost, exempelvis genom att införa konceptet vegonorm och/eller vegetariska dagar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2019/20:219 av Håkan Svenneling m.fl. (V):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i internationella klimatförhandlingar och övriga forum som berör klimatfrågan bör uppmärksamma de globala skillnaderna liksom klass- och genusaspekter och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:389 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att användningen av torv från redan dikade torvmarker inte ska behöva utsläppsrätter inom EU-ETS och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:529 av Désirée Pethrus (KD):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inom ramen för EU bör verka för ett skarpare EU ETS som inkluderar flyget och fler länder utanför EU och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:595 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det globala perspektivet inom klimatarbetet bör ges en central plats och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i internationella förhandlingar ska verka för att de som släpper ut mest också ska ha de största åtagandena om att minska utsläppen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svensk klimatpolitik måste bygga på en nyttokostnadsanalys och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en analys av den svenska föregångspolitiken på klimatområdet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svenska klimatmål inte bör formuleras på ett sätt som försvårar industrietablering i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att svensk klimatpolitik inte leder till åtgärder som gör att utsläpp av växthusgaser flyttar till andra länder och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige tills vidare ska ha Europeiska rådets rambeslut från 2014 som riktlinje för sina åtaganden gällande reduktioner av utsläpp av växthusgaser och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att de frivilliga åtagandena inom ramen för klimatavtalet i Paris framöver ska utformas så att de enkelt kan jämföras och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fördelning av utsläppsminskningar inom EU och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att mål för att minska utsläppen av växthusgaser ska uppnås utan att äventyra vare sig de enskilda nationernas eller hushållens ekonomi och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtaganden inom EU bör kopplas till ansträngningar att komma fram till bindande mål på global nivå och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sveriges och Europas fokus inom klimatpolitiken bör riktas mot energiforskning och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att LULUCF, utsläpp och upptag av växthusgaser från markanvändning, bör räknas med i rapporteringen av utsläpp av växthusgaser och tillkännager detta för regeringen.

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa det klimatpolitiska rådet och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte använda sektorsvisa mål inom klimatpolitiken och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att målet för svensk klimatpolitik ska utgå från hur man så kostnadseffektivt som möjligt kan bidra till att minska utsläpp av klimatgaser på global nivå och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begränsa reduktionsplikten och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningarna på internationella klimatinvesteringar bör ökas på bekostnad av ineffektiva åtgärder i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1096 av Joakim Järrebring (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fler och mer kraftfulla åtgärder för en snabbare omställning och att begränsa utsläppen av växthusgaser är nödvändigt och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1100 av Lorentz Tovatt och Elisabeth Falkhaven (båda MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt ta fram en plan för hur dagens fossila subventioner ska fasas ut och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i internationella samarbeten ska driva på för utfasning av fossila subventioner och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1168 av John Weinerhall och Viktor Wärnick (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur klimatpolitiken kan utgå från en princip om klimateffektivitet där klimatsatsningars påverkan på utsläpp omräknat i koldioxidekvivalenter ska redovisas samt att avsteg från denna princip särskilt ska motiveras och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1405 av Hans Hoff m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheterna att införa reduktionsplikt för flygbränsle och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1611 av Per Schöldberg m.fl. (C):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klargöra villkoren och förutsättningarna för koldioxidlagring med CCS i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1698 av Johnny Skalin (SD):

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

2019/20:1964 av Ulrika Heindorff och Annicka Engblom (båda M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utsläppen av växthusgaser från produktion av livsmedel ska synliggöras för konsumenter och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2055 av Johan Pehrson m.fl. (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett fördjupat europeiskt samarbete inom klimat- och miljöpolitik och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2275 av Patrik Engström m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att myndigheterna prioriterar en effektiv omställning till det fossilfria samhället och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2445 av Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa myndigheternas klimatarbete och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska utsläppen från myndigheternas transporter och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tydliggöra myndigheternas rätt att klimatkompensera och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M):

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en framtida reduktionsplikt för flyget och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M):

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 få ett tydligare mandat att utvärdera kostnadseffektiviteten i regeringens reformer och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör inrätta en nationell CCS- och bio-CCS-strategi med fokus på teknikutveckling, infrastruktur, transport och introduktion av storskaliga anläggningar för både avskiljning och lagring av koldioxid i Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att etablera ett svensk-norskt samarbete kring utvecklingen och introduktion av CCS, och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör ta initiativ till en CCS-strategi inom ramen för EU-samarbetet och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en överenskommelse om banan i reduktionsplikten fram till 2030 så att utsläppen minskas kostnadseffektivt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en framtida reduktionsplikt för flyget och tillkännager detta för regeringen.
29. 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.
37. 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.
38. 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.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en sammanlänkning av EU ETS med andra länders och regioners motsvarande system för handel med utsläppsrätter och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vara pådrivande för att fler kostnadseffektiva flexibla mekanismer utformas inom ramen för FN:s klimatavtal, med lärdom av tidigare mekanismer såsom CDM, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2019/20:2667 av Louise Meijer m.fl. (M):

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skogens bidrag för att minska utsläppen ska få genomslag i internationella klimatavtal och klimatmål och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2760 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur en kompensation kan utformas för jordbrukare som använder fossilfri diesel och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2761 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD):

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

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införandet av ett miljöklassningssystem för personbilar inom EU och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en övergripande utredning om biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell plan för utveckling av biobaserade flygbränslen och för att säkra tillgången på biobränsle till flyget och tillkännager detta för regeringen.
75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på obligatorisk inblandning av förnybart flygbränsle och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2858 av Rebecka Le Moine (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsa på forskning för naturbaserade klimatlösningar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de ansvariga myndigheterna (Naturvårdsverket, Jordbruksverket och Skogsstyrelsen) ska ta fram fakta, ge rådgivning och stöd för att få fler aktörer att använda sig av naturbaserade klimatlösningar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2019/20:3045 av Anna Wallentheim m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en kraftfull miljö- och klimatpolitik och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3106 av Annie Lööf m.fl. (C):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera klimatåtgärder inom jord- och skogsbruket och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa klimatmålen till att motsvara nettonollutsläpp till 2040 på både svensk nivå och EU-nivå, och skärpa delmålen till 2030 i linje med detta, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att medlemsländernas klimatmål ska vara bindande och att skarpa ekonomiska sanktioner ska införas för länder som inte uppfyller sina mål, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka investeringarna och innovationsgraden i den europeiska bioekonomin och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa EU:s utsläppshandelssystem, genom att skärpa taket för hur många utsläppsrätter som delas ut varje år, successivt minska överskottet på utsläppsrätter, införa ett prisgolv, utvidga systemet till fler sektorer samt ta bort möjligheten för EU:s medlemsländer att kompensera utsläppande företag för indirekta kostnader, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka incitamenten för minusutsläpp i både Sverige och EU genom att se över ett fortsatt investeringsstöd för testanläggningar och se över möjligheten till avdrag för företag som använder tekniken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förstärka klimatanpassningsstrategier både på EU-nivå och i Sverige för att bättre kunna hantera torka och skogsbränder och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förstärka arbetet för att minska fossilanvändningen i lantbruket och ersätta det fossila bränslet med förnybart och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C):

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa obligatorisk inblandning av biodrivmedel för flyget och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka takten i EU:s klimatarbete och det internationella klimatarbetet för att nå Agenda 2030:s och Parisavtalets mål och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatmålen i Sverige och EU bör skärpas och att det långsiktiga målet bör vara att nå klimatneutralitet 2040 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vara ledande i det globala, europeiska och regionala klimatarbetet och främja regelverk på alla nivåer för att ekonomiska styrmedel effektivt ska kunna användas för minskad klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera och underlätta medborgares möjlighet att med konsumentmakt göra medvetna och klimatsmarta val och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatpolitiken ska visa hur vi uppfyller Parisavtalet och utgå från en rad åtgärder på alla nivåer – globalt, nationellt, lokalt, företag, organisationer och enskilda, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa EU:s utsläppshandelssystem och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att offentlig verksamhet ska gå före i klimatomställningen genom att alla fordon som staten, landstingen, regionerna och kommunerna köper in eller leasar ska vara miljöbilar från 2020 och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en omställningspremie för att stärka incitamenten för en större andel förnybara drivmedel i arbetsmaskiner och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka incitamenten för minusutsläpp både i Sverige och EU genom investeringsstöd för testanläggningar och avdrag för företag som använder tekniken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige kraftigt ska minska fossilanvändningen i lantbruket och ersätta det fossila bränslet med förnybart och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tekniker för ökad kolinlagring i svensk jordbruksmark ska stimuleras och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3267 av Kristina Yngwe m.fl. (C):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förstärka klimatanpassningsstrategier både på EU-nivå och i Sverige för att bättre kunna hantera torka och skogsbränder och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3310 av Karolina Skog och Amanda Palmstierna (båda MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett mål för konsumtionsbaserade utsläpp och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3333 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara helt klimatneutralt 2045 och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvidga handelssystemet för utsläppsätter inom EU, EU ETS, så att det omfattar alla växthusgaser och vidgas till ett globalt handelssystem med gemensamt mål för minskade utsläpp, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD):

75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minskat globalt koldioxidläckage ska premieras och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att mer EU-samarbete krävs för klimatets skull och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konsumenters val och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3361 av Tina Acketoft m.fl. (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om principen om att förorenaren ska betala och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljön kräver mer EU-samarbete och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om köttkonsumtionens klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2**Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet**

Motion	Motionärer	Yrkanden
36. Motioner som bereds förenklat		
2019/20:128	Elin Segerlind m.fl. (V)	1–3
2019/20:219	Håkan Svenneling m.fl. (V)	2
2019/20:389	Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD)	29
2019/20:595	Martin Kinnunen m.fl. (SD)	1–3, 5, 8–17, 19, 21 och 24
2019/20:1100	Lorentz Tovatt och Elisabeth Falkhaven (båda MP)	1 och 2
2019/20:1168	John Weinerhall och Viktor Wärnick (båda M)	
2019/20:1405	Hans Hoff m.fl. (S)	
2019/20:1611	Per Schöldberg m.fl. (C)	4
2019/20:1698	Johnny Skalin (SD)	
2019/20:1964	Ulrika Heindorff och Annicka Engblom (båda M)	2
2019/20:2597	Jessika Roswall m.fl. (M)	31
2019/20:2659	Louise Meijer m.fl. (M)	1, 23, 37 och 42
2019/20:2761	Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD)	6
2019/20:2775	Magnus Jacobsson m.fl. (KD)	74 och 75
2019/20:3246	Anders Åkesson m.fl. (C)	15
2019/20:3264	Kristina Yngwe m.fl. (C)	1, 3, 4 och 21
2019/20:3310	Karolina Skog och Amanda Palmstierna (båda MP)	1
2019/20:3333	Camilla Brodin m.fl. (KD)	6
2019/20:3347	Thomas Morell m.fl. (SD)	75
2019/20:3351	Johan Pehrson m.fl. (L)	2 och 5
2019/20:3361	Tina Acketoft m.fl. (L)	1, 2 och 17

BILAGA 3

Civilutskottets yttrande 2019/20:CU3y

En samlad politik för klimatet

Till miljö- och jordbruksutskottet

Miljö- och jordbruksutskottet beslutade den 3 mars 2020 att ge civilutskottet tillfälle att senast den 28 april 2020 yttra sig över proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan och de motioner som väckts med anledning av propositionen i de delar dessa berör civilutskottets beredningsområde.

Civilutskottet begränsar sitt yttrande till frågor om regional fysisk planering, bygg- och anläggningssektorn och tillgång till laddinfrastruktur samt motionerna 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 50 och 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 5 och 22.

Civilutskottet har inte något att invända mot regeringens bedömningar i berörda delar och föreslår att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motionsförslagen.

I yttrandet finns två avvikande meningar (V, KD).

Utskottets överväganden

Propositionen

Propositionen är den första klimatpolitiska handlingsplan som regeringen, i enlighet med klimatlagen (2017:720), överlämnar till riksdagen. I propositionen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen.

De frågor som rör civilutskottets beredningsområde finns främst under avsnitten Lokalt och regionalt klimatarbete, Bygg- och anläggningssektorn och Tillgång till laddinfrastruktur. Regeringen redovisar där sin bedömning i olika avseenden.

I bedömningen av frågan om lokalt och regionalt klimatarbete anför regeringen bl.a. att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå bör förbättras. En regional fysisk planering i ytterligare län kan, enligt regeringen, möjliggöra ett mer kraftfullt klimatarbete på regional nivå. En mer samordnad bebyggelse-, transportinfrastruktur- och trafikplanering kan bidra till en minskad klimatpåverkan, och regeringen avser att analysera frågan vidare. I det aktuella avsnittet berör regeringen också riksdagens tillkännagivande om att regeringen bör ta nödvändiga initiativ för att regional fysisk planering ska omfatta fler län (bet. 2018/19:CU2, rskr. 2018/19:31). Enligt regeringen är tillkännagivandet inte slutbehandlat.

Regeringen gör följande bedömning avseende bygg- och anläggningssektorn. Krav på klimatdeklarationer för klimatsmart byggande bör införas från den 1 januari 2022 i syfte att minska klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv vid byggande. Åtgärder bör genomföras för att främja att det ställs krav på minskad klimatpåverkan och livscykelanalyser vid byggande, exempelvis genom att ta fram upphandlingskriterier. Vidare bör minimikrav ställas vid byggande utifrån ett livscykelperspektiv, och byggande i trä bör öka. Miljöriskbedömningarna vid återvinningen inom bygg- och anläggningsindustrin behöver utvecklas. Det bör bli enklare än i dag att använda schaktmassor.

I sin bedömning av frågan om tillgång till laddinfrastruktur anför regeringen bl.a. att byggreglerna bör kompletteras med nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon som ett led i genomförandet av direktivet om byggnaders energiprestanda. Att ha möjligheten att ladda sitt elfordon i närhet till hemmet eller arbetsplatsen är enligt regeringen en förutsättning för att fler ska välja elfordon.

Motionerna

Jens Holm m.fl. (V) begär i kommittémotion 2019/20:3480 yrkande 50 ett tillkännagivande om att det i plan- och bygglagen (2010:900) bör införas begränsande bestämmelser om detaljhandelsanläggningar i externa lägen.

I kommittémotion 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) begärs tillkännagivanden om att det inte ska införas ett krav på klimatdeklaration för företag som uppför byggnader utan att det i stället bör vara en rekommendation (yrkande 5) samt att byggreglerna inte ska kompletteras med ett generellt krav på uppförande av laddstationer (yrkande 22).

Pågående arbete

I promemorian Klimatdeklaration för byggnader (Ds 2020:4) lämnas förslag till en ny lag och förordning om klimatdeklaration för byggnader. Promemorian innehåller också ett förslag till ändring i plan- och bygglagen. Förslagen i promemorian innebär att byggherren ansvarar för att upprätta och lämna in en klimatdeklaration till Boverket. Kravet på klimatdeklaration ska gälla vid uppförande av nya byggnader. Promemorian har skickats på remiss, och remissvaren ska ha kommit in till Regeringskansliet senast den 6 maj 2020.

Som nämns i propositionen i förevarande ärende har regeringen också gett Boverket i uppdrag att under 2020–2022 vidta åtgärder för att underlätta för aktörer att leva upp till kravet på klimatdeklaration för nya byggnader.

Genomförande av EU:s ändringsdirektiv om byggnaders energiprestanda

Civilutskottet behandlade våren 2020 proposition 2019/20:81 Genomförande av EU:s ändringsdirektiv om byggnaders energiprestanda och ställde sig, av de skäl som anfördes i propositionen, bakom regeringens förslag om ändringar i bl.a. plan- och bygglagen. Riksdagen följde utskottets förslag (bet. 2019/20:CU18, rskr. 2019/20:203).

Lagändringarna, som träder i kraft den 15 maj 2020, innebär bl.a. att ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om laddning av elfordon. Vidare ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få meddela föreskrifter om sådana krav i fråga om laddning av elfordon som alltid ska uppfyllas för vissa byggnader, dvs. även utan samband med nybyggnad, ombyggnad eller annan ändring av en byggnad än ombyggnad.

Utskottets ställningstagande

Civilutskottet ser positivt på att regeringen har tagit fram en klimatpolitisk handlingsplan.

När det gäller motionsförslaget om externa köpcentrum behandlas den frågan inte uttryckligen i propositionen. Motsvarande förslag om att begränsa externa köpcentrum har behandlats av civilutskottet vid flera tillfällen, senast i betänkande 2016/17:CU15. Civilutskottet avstyrkte då motionen med hänvisning till bl.a. att plan- och bygglagen redan i dag innehåller bestämmelser om de avvägningar som måste göras i samband med en utbyggnad av exempelvis en handelsanläggning och att det i första hand är den aktuella kommunen som har ansvaret för att kraven på hänsyn till bl.a. miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden blir tillgodosedda vid planläggningen. Riksdagen följde utskottets förslag. Det som nu anförs i motionen ger inte skäl för civilutskottet att frångå sitt tidigare ställningstagande. Civilutskottet anser därför att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motion 2019/20:3480 (V) yrkande 50.

Civilutskottet anser, i likhet med regeringen, att en klimatdeklaration skulle öka medvetenheten om klimatpåverkan vid byggande och skapa förutsättningar för en beteendeförändring hos branschens aktörer. Som redovisas ovan pågår för närvarande remissbehandling av promemorian Klimatdeklaration för byggnader, som innehåller förslag till en ny lag och förordning om klimatdeklaration för byggnader, och regeringen har också gett Boverket i uppdrag att vidta åtgärder för att underlätta för aktörer att leva upp till kravet på klimatdeklaration för nya byggnader. Civilutskottet anser att det inte finns anledning att föregripa resultatet av det pågående arbetet och att miljö- och jordbruksutskottet därför bör avstyrka motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 5.

Som redogörs för ovan har riksdagen beslutat att anta regeringens lagförslag om ändringar i bl.a. plan- och bygglagen med anledning av genomförandet av EU:s ändringsdirektiv om byggnaders energiprestanda. Genom lagändringarna införs ett krav på att ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om laddning av elfordon. Bestämmelser om byggnadsverks utformning och tekniska egenskaper finns i 8 kap. plan- och bygglagen. De egenskapskrav som anges i lagen preciseras närmare i 3 kap. plan- och byggförordningen (2011:338). I Boverkets byggregler finns en bindande vägledning till utformningskraven i plan- och bygglagen och plan- och byggförordningen. Vilka närmare krav som ska gälla i fråga om utrustning för laddning av elfordon kommer alltså att följa av föreskrifter som meddelas senare. Civilutskottet anser, mot bakgrund av det ställningstagande som gjordes i det nämnda lagstiftningsärendet, att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motion 2019/20:3481 (KD) yrkande 22.

Sammanfattningsvis har civilutskottet inte några invändningar mot regeringens bedömningar i de delar dessa berör civilutskottets beredningsområde, dvs. i fråga om regional fysisk planering, bygg- och anläggningssektorn samt tillgång till laddinfrastruktur, och föreslår att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motionerna.

Stockholm den 23 april 2020

På civilutskottets vägnar

Larry Söder

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Larry Söder (KD), Martina Johansson (C), Jon Thorbjörnson (V), Malin Danielsson (L), Betty Malmberg (M), Josefin Malmqvist (M), Lotta Olsson (M), Niklas Wykman (M), Alexandra Völker (S), Anna Vikström (S), Annelie Karlsson (S), Ingela Nylund Watz (S), Jörgen Hellman (S), Karolina Skog (MP), David Lång (SD), Mattias Bäckström Johansson (SD) och Tobias Andersson (SD).

Avvikande meningar

1. En samlad politik för klimatet (V)

Jon Thorbjörnson (V) anför:

Etableringen av externa köpcentrum är en miljöfråga, jämlikhetsfråga och jämställdhetsfråga. Det är de utan bil i samhället som drabbas medan bilägarna, som till övervägande del är män, ökar sin tillgänglighet. Införandet av externhandelscentrum kring våra städer bidrar till en infrastruktur som inte är jämställd. Det är en utveckling som sker på landsbygdens bekostnad där centrumhandel och mindre butiker konkurreras ut med ökat resande som följd.

Kommuner saknar ofta samordning och övergripande konsekvensutredningar för handelns utveckling. Ur ett miljö- och klimatperspektiv är det inte hållbart att etablera verksamheter som bygger på bilen som transportmedel. I stället behöver vi skapa verksamheter som minskar de fossila utsläppen. Externa affärscentrum medför att fler stimuleras att använda bilen och att resorna blir allt längre. Det i sin tur medför ökad miljöbelastning med buller, resursförbrukning, barriäreffekter från nya vägar, ökad energiförbrukning samt utsläpp av hälso- och klimatstörande ämnen.

De befintliga stadskärnorna bör utvecklas hållbart och transportsnålt. Regeringen bör därför återkomma med ett lagförslag om att i plan- och bygglagen införa begränsande bestämmelser om detaljhandelsanläggningar i externa lägen. Därmed bör miljö- och jordbruksutskottet tillstyrka motion 2019/20:3480 (V) yrkande 50.

2. En samlad politik för klimatet (KD)

Larry Söder (KD) anför:

En klimatdeklaration kan vara ett användbart redskap för en byggaktör, i synnerhet för stora aktörer, och flera sådana har redan utarbetat klimatdeklarationer. Regeringen gör dock inte någon distinktion mellan stora och små aktörer. Byråkrati av det här slaget medför redan i dag stora kostnader, vilket gör att inträdeskostnaden i branschen är hög. Jag anser därför att det inte bör införas ett absolut krav på klimatdeklaration, utan att det i stället bör vara en rekommendation.

Kristdemokraterna anslog i höstens budgetproposition extra pengar för stöd till utbyggnad av infrastruktur för laddstolpar. I propositionen beskriver regeringen 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 stödet och ge utrymme för fler personer i olika

boendeformer vill regeringen uppdra åt en lämplig myndighet att analysera frågan och vid behov föreslå åtgärder för att skapa bättre tillgång till laddinfrastruktur för olika boendeformer. I regeringens redovisade bedömning är formuleringen skarpare, eftersom regeringen anför att byggreglerna ”bör” kompletteras med nya krav på laddinfrastruktur. I den publicerade punktlistan som sammanfattar propositionen har skrivningen skärpts ytterligare eftersom det anges att byggreglerna ”ska” kompletteras med nya krav på laddinfrastruktur. Det är enligt min mening otydligt om regeringen vill införa ytterligare krav utöver det tekniska egenskapskrav som riksdagen nyligen beslutat om med anledning av genomförandet av EU:s ändringsdirektiv om byggnaders energiprestanda. Jag anser att det ska vara tekniskt möjligt att sätta upp laddstolpar men vill inte att bostadsproducerande företag ska bli tvingade att göra det, eftersom konsekvensen skulle bli en fördröjning av bostadsproduktionen.

Det är en uppgift för regeringen att ta nödvändiga initiativ för att tillgodose det som anförs ovan om klimatdeklarationer och laddinfrastruktur.

Därmed bör miljö- och jordbruksutskottet tillstyrka motion 2019/20:3481 (KD) yrkandena 5 och 22.

BILAGA 4

Försvarsutskottets yttrande 2019/20:FöU6y

En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan

Till miljö- och jordbruksutskottet

Miljö- och jordbruksutskottet har beslutat att ge försvarsutskottet m.fl. tillfälle att senast den 23 april yttra sig över propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) och följdmotionerna i de delar som berör utskottets beredningsområde.

Utskottet har beslutat att yttra sig över propositionen i de delar som berör försvarsutskottets beredningsområde och motion 2019/20:3480 yrkandena 35 och 65 av Jens Holm m.fl. (V).

Utskottet har inga invändningar mot vad regeringen anför i propositionen i de för försvarsutskottet aktuella delarna och föreslår att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker de aktuella motionsyrkandena. I yttrandet finns en avvikande mening (V).

Utskottets överväganden

Propositionen

Propositionen är den första klimatpolitiska handlingsplan som regeringen, i enlighet med klimatlagen, överlämnar till riksdagen. I propositionen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen.

Regeringen bedömer bl.a. att en utredning bör tillsättas som ska föreslå åtgärder och styrmedel för att stödja en utveckling mot ett fossiloberoende jordbruk. Syftet med utredningen bör vara att ta fram förslag som samlat bidrar till både målet om en konkurrenskraftig livsmedelskedja och klimatmålen samt förbättrar drivmedels- och livsmedelsberedskapen.

Regeringen anger också att konkurrensen om hållbara förnybara drivmedel över tid kommer att öka men att behovet av dessa drivmedel också påverkas av hur elektrifieringen och trafikarbetet utvecklas. På längre sikt bör vägtransporterna i huvudsak elektrifieras. Därigenom frigörs biodrivmedel för användning inom flyg och sjöfart. På sikt bör även sjöfarten och flyget elektrifieras i möjligaste mån. Vid höjd beredskap, kriser och för krishantering kan dock fossila drivmedel i flera fall även i fortsättningen behöva användas för samhällsviktiga transporter som bl.a. rör totalförsvar, räddningstjänst, livsmedelsförsörjning, energiförsörjning samt hälso- och sjukvård.

Motionerna

Fyra följdmotioner har inkommit (M, SD, V, KD), varav en behandlar frågor inom ramen för försvarsutskottets beredningsområde.

I motion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) föreslås att regeringen ska ge berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en pilotstudie där naturbruksgymnasier testar att producera beredskapslivsmedel löpande på ett hållbart sätt, baserat på de lokala kretsloppen (yrkande 35).

Motionärerna föreslår också att regeringen ska utreda hur havsbaserade vindkraftsparker kan inrättas utan att Försvarsmaktens verksamhet påverkas negativt på lång sikt (yrkande 65).

Utskottets ställningstagande

Det är viktigt att arbetet fortsätter med att förstärka den civila beredskapen för att kunna förebygga och hantera klimatrelaterade kriser. Utskottet har t.ex. flera gånger behandlat frågor om översvämningar, skred, livsmedelsberedskap etc. (se bl.a. bet. 2018/19:FÖU7 och bet. 2019/20:FÖU7). Utskottet ser därför positivt på att regeringen har antagit en nationell strategi för klimatanpassning

och presenterat föreliggande proposition med förslag om att tillsätta en för utskottet relevant utredning med bäring på livsmedelsberedskapen men också drivmedelsberedskapen.

Det är viktigt att kunna säkerställa en nödvändig försörjningsberedskap för svenskt vidkommande inför en fredstida samhällskris, höjd beredskap eller krig. Detta gäller inte minst livsmedel och drivmedel. Försvarsberedningen lämnade i december 2017 i sin delrapport Motståndskraft - Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret 2021–2025 (Ds. 2017:66) flera förslag inom området. Försvarsberedningen anger – som komplement till den nationella livsmedelsstrategin (prop. 2016/17:104) med sikte mot 2030 – bl.a. att en livsmedelsberedskap behöver byggas främst genom lagerhållning av nödvändiga livsmedel för att klara försörjningen vid en säkerhetspolitisk kris. Rapporten bereds för närvarande i Regeringskansliet tillsammans med Försvarsberedningens slutrapport som kommer att utgöra grund för förslag till inriktning i den planerade försvarspolitiska inriktningspropositionen för perioden 2021–2025.

Utskottet finner – liksom i betänkande 2019/20:FöU7 – att i väntan på regeringens beredning av Försvarsberedningens del- och slutrapporter samt kommande utredningsförslag finns det för närvarande inte skäl för utskottet att föreslå ytterligare åtgärder i fråga om försörjningsberedskap, t.ex. i fråga om livsmedel. Utskottet föreslår sålunda att motion 2019/20:3480 yrkande 35 avstyrks av miljö- och jordbruksutskottet.

Utskottet har vid flera tillfällen understrukit vikten av att få ett samlat förslag när det gäller totalförsvarets inriktning, t.ex. i betänkande 2019/20:FöU9. Ett sådant förslag torde även kunna inkludera frågor om en robust energiförsörjning i hela krisskalan. Utskottet kan konstatera att dagens beslutsprocess för tillståndsgivande för vindkraftverk förutsätter att riksintressen för flera oförenliga ändamål vägs mot varandra. I samband med att den kommande försvarspolitiska inriktningen bereds utgår utskottet från att regeringen tar ställning till frågan om försvarsmaktens intressen respektive intressena för samhället i övrigt ur ett generellt perspektiv. Utskottet vidhåller uppfattningen att det är av stor vikt att Försvarsmakten ges goda förutsättningar att öva och konstaterar samtidigt att en särskild utredare fått i uppdrag att göra en översyn av relevant lagstiftning för att uppnå Sveriges klimatmål.

Försvarsutskottet ser sålunda för närvarande inte skäl att utöver regeringens och berörda myndigheters arbete inom området vidta ytterligare åtgärder, enligt motionärernas förslag. Utskottet föreslår sålunda att även motion 2019/20:3480 yrkande 65 ska avstyrkas av miljö- och jordbruksutskottet.

I övrigt har utskottet inget att anföra med anledning av regeringens proposition.

Stockholm den 23 april 2020

På försvarsutskottets vägnar

Mikael Oscarsson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Mikael Oscarsson (KD), Hanna Gunnarsson (V), Alexandra Völker (S), Lars Thomsson (C), Maria Nilsson (L), Betty Malmberg (M), Josefin Malmqvist (M), Lotta Olsson (M), Niklas Wykman (M), Anna Vikström (S), Annelie Karlsson (S), Ingela Nylund Watz (S), Jörgen Hellman (S), Karolina Skog (MP), Angelika Bengtsson (SD), David Lång (SD) och Mattias Bäckström Johansson (SD).

Avvikande mening

En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (V)

Hanna Gunnarsson (V) anför:

I dag utgör klimatförändringarna och dess konsekvenser ett av de allvarligaste hoten mot den globala säkerheten. Det gäller såväl här i Sverige som i andra delar av världen. Arbetet för att motverka klimatförändringar bör uppta en större plats i Sveriges planering för krisberedskap och ett säkert och robust samhälle. Hela samhället måste hjälpas åt för att nå de klimatpolitiska målen och ställa om samhället i mer hållbar och säker riktning.

I Naturvårdsverkets utvärdering Fördjupad utvärdering av miljömålen 2019 presenterade ett flertal myndigheter genom samverkan ett antal förslag till regeringen för att stärka möjligheterna att nå våra miljömål. Myndigheterna, däribland Naturvårdsverket, Skolverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Försvarsmakten, föreslår att en pilotstudie genomförs där naturbruksgymnasier testat att producera beredskapslivsmedel löpande på ett hållbart sätt baserat på de lokala kretsloppen. Förslaget motiveras av att en fossil- och giftfri livsmedelsproduktion baserad på inhemsk tillverkning av insatsmedel dramatiskt skulle minska importberoendet och därmed öka motståndskraften mot störningar. De tekniska lösningarna för att ställa om till ett fossilfritt landbruk finns i dag, men det produceras inte tillräckliga mängder av vare sig alternativa drivmedel eller gödsel för att genomföra en omställning. Genom förslaget bedömer Naturvårdsverket att positiva effekter för miljön kan uppnås genom att det, förutom att lokal fossil- och giftfri produktion stimuleras, även kan stimulera genetisk mångfald samt användande av alternativa brukningsmetoder. Jag föreslår därför att regeringen ska ge berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en pilotstudie där naturbruksgymnasier testat att producera beredskapslivsmedel löpande på ett hållbart sätt, baserat på de lokala kretsloppen.

Vidare har Försvarsmakten i dag stora möjligheter att påverka utbyggnaden av förnybar energi genom att sätta stopp för nya vindkraftverk. Till exempel måste objekt som vindkraftverk, telemaster eller liknande som överstiger 20 meter, alternativt 45 meter i bebyggelse, ha Försvarsmaktens godkännande. Genom att hänvisa till totalförsvarets riksintresse har Försvarsmakten möjlighet att lägga in sitt veto mot viktig utbyggnad av förnybar energi. Ett aktuellt exempel är vindkraftsparken Blekinge Offshore i Hanöbukten. Där sa Försvarsmakten nej till ett planerat bygge av havsbaserad vindkraft eftersom man upplevde att det skulle kunna komma att inkräkta på vad man använder som militärt övningsområde. Trots att det finns en stor potential för havsbaserad

vindkraft i Sverige har byggandet ännu inte tagit fart. I dag finns det sex havsbaserade vindkraftsparker. De är främst lokaliserade i södra delen av landet. Förutom de uppenbara klimatvinsterna ger havsbaserad vindkraft dessutom fler jobb i Sverige, eftersom mycket arbete måste utföras på plats. En utbyggd havsbaserad vindkraft i södra Sverige skulle också minska belastningen på överföringskapaciteten från de norra till de södra delarna av landet.

Jag menar att det måste vara fullt möjligt att både bygga ut vindkraften, inte minst den havsbaserade, där förutsättningarna är som bäst och samtidigt ge Försvarsmakten rimliga förutsättningar för övningsverksamhet. När sådana här knutar uppstår där en myndighet helt kan sätta stopp för en viktig utbyggnad av förnybar energi måste regeringen ta ansvar för att hitta en framåtsyftande lösning. Jag delar uppfattningen att totalförsvarets intressen är viktiga. Jag föreslår därför också att regeringen ska utreda hur havsbaserade vindkraftsparker kan inrättas utan att Försvarsmaktens verksamhet påverkas negativt på lång sikt.

Miljö- och jordbruksutskottet bör ställa sig bakom det som anförs i den avvikande meningen och föreslå att riksdagen tillkännager detta för regeringen. Motion 2019/20:3480 yrkandena 35 och 65 tillstyrks därmed.

BILAGA 5

Näringsutskottets yttrande 2019/20:NU6y

Klimatpolitisk handlingsplan

Till miljö- och jordbruksutskottet

Miljö- och jordbruksutskottet beslutade den 3 mars 2020 att ge civilutskottet, försvarsutskottet, näringsutskottet, skatteutskottet och trafikutskottet tillfälle att yttra sig över regeringens proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan och motioner i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde. Fyra motioner (M, SD, V respektive KD) har väckts med anledning av propositionen.

Näringsutskottet begränsar sitt yttrande till yrkande 4 i motion 2019/20:3482 (M), yrkande 3 i motion 2019/20:3479 (SD), yrkandena 2, 22, 25, 28, 65, 68–72 och 74 i motion 2019/20:3480 (V) och yrkandena 2, 9, 10 och 21 i motion 2019/20:3481 (KD). Motionerna innefattar i dessa delar förslag med koppling till frågor om energi, handel och mineral och som därmed berör näringsutskottets beredningsområde.

Sammanfattningsvis anser utskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka samtliga de berörda yrkandena.

I yttrandet finns sju avvikande meningar (M, SD, V, KD och L).

Utskottets överväganden

Inledning

Propositionens huvudsakliga innehåll

Proposition 2019/20:65 innehåller den första klimatpolitiska handlingsplan som regeringen, i enlighet med klimatlagen, överlämnar till riksdagen. I propositionen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen.

I handlingsplanen presenteras vilka åtgärder som regeringen avser att vidta dels på tvärssektoriell nivå, dels för olika utsläppssektorer med ett särskilt fokus på transportsektorn. Även det klimatrelaterade arbete som regeringen avser att vidta internationellt och inom EU presenteras.

Propositionen bygger på en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna.

Motioner som berör näringsutskottets beredningsområde

I anslutning till propositionen har det väckts fyra motioner (M, SD, V och KD). Utöver delar av propositionen bedömer näringsutskottet att ett antal yrkanden i följdmotionerna berör frågor som ligger inom näringsutskottets beredningsområde.

Yttrandets disposition

I det följande redovisas propositionen och yrkanden i följdmotionerna som bedöms ligga inom näringsutskottets beredningsområde. Redovisningen och utskottets ställningstaganden samlas under följande tre rubriker:

- Klimat och energi
- Klimat och handel
- Klimat och mineral.

Klimat och energi

Propositionen

El- och värme frågor

Regeringen konstaterar att nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen från flera sektorer, inklusive el- och värmesektorn, i princip kommer att behöva vara noll senast 2045. El- och värmesektorn har även förutsättningar för att i vissa delar bidra till negativa utsläpp.

Vidare anger regeringen att en ökad elektrifiering kommer att vara en viktig komponent i omställningen till nettonollutsläpp i transportsektorn och industrin. Då behövs ett robust elsystem med hög leveranssäkerhet, låg miljöpåverkan och el till konkurrenskraftiga priser. En effektiv användning av energi kan bidra till att stärka Sveriges konkurrenskraft, minska klimat- och miljöpåverkan och bidra till försörjningstryggheten. Detta, tillsammans med regeringens arbete för att utveckla elmarknaden, är viktigt för den ökade elektrifiering av samhället som väntas för att möta klimatmålen. Därtill behövs ett väl fungerande elsystem och en klimatsmart elproduktion.

En nationell strategi för elektrifiering bör tas fram, där elektrifieringens betydelse för att nå fossiloberoende i transportsystemet kommer att vara en viktig del.

Vidare anser regeringen att insatserna för energieffektivisering bör stärkas. Förutom nationella åtgärder är EU:s regler om bl.a. ekodesign och energimärkning viktiga verktyg som behöver utvecklas ytterligare. Åtgärder bör vidtas för att det ska vara enklare och mer lönsamt att investera i förnybar energi för eget bruk, t.ex. i solceller och solvärme, eller i vindkraft till havs eller på land.

Laddinfrastruktur och elektrifieringsstrategi

Tillgång till laddinfrastruktur i hela landet är en förutsättning för elektrifieringen av fordonsparken. Det ökande antalet laddbara personbilar utgör en viktig pusselbit för att nå etappmålet för inrikes transporter. En fortsatt utbyggnad av laddinfrastruktur har en betydelsefull roll för att denna trend ska accelerera. Laddinfrastrukturen bör byggas ut i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Marknaden kommer inte på egen hand eller med dagens investeringsstöd att täcka de vita fläckar i landet där tillgången till snabbladdning saknas i tillräckligt god tid för att klimatmålen ska kunna nås. Ett nytt stöd för laddinfrastruktur längs större vägar bör införas för att täcka de vita fläckar där laddinfrastruktur annars inte kommer till stånd. En elektrifieringskommission bör tillsättas för att bl.a. påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. En nationell strategi för elektrifiering bör även tas fram där elektrifieringens betydelse för att nå fossiloberoende i transportsystemet kommer att vara en viktig del.

Motionerna

I kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) välkomnas regeringens bedömning att all relevant lagstiftning bör ses över för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag. Motionärerna anser dock att styrningen även bör omfatta statliga myndigheter och bolag. Regeringen bör ges i uppdrag att tillse att förordningar, direktiv och ägarinstruktioner till myndigheter och statliga bolag är i enlighet med det klimatpolitiska ramverket (yrkande 2).

Motionärerna anser vidare att det offentliga ska gå före i energiomställningen. De nämner att Vänsterpartiet i sitt budgetförslag för 2020 har satsat 500

miljoner kronor på statligt stöd för att t.ex. skolor och sjukhus ska få möjlighet att installera sol- och vindkraft. Regeringen bör skyndsamt återkomma med ett riktat statligt stöd för att offentliga byggnader ska kunna installera produktion av förnybar energi (yrkande 22).

Havsbaserad vindkraft tas upp i yrkande 65 i den sistnämnda motionen. Motionärerna påpekar att Försvarsmakten har stora möjligheter att påverka utbyggnaden av förnybar energi genom att sätta stopp för nya vindkraftverk. Genom att hänvisa till totalförsvarets riksintresse har Försvarsmakten möjlighet att lägga in sitt veto mot viktig utbyggnad av förnybar energi. Motionärerna anser att det måste vara fullt möjligt att både bygga ut vindkraften, inte minst den havsbaserade, där förutsättningarna är som bäst och samtidigt ge Försvarsmakten rimliga förutsättningar för övningsverksamhet. Enligt deras uppfattning bör regeringen utreda hur havsbaserade vindkraftsparker kan inrättas utan att Försvarsmaktens verksamhet påverkas negativt på lång sikt.

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. Denna uppfattning redovisas i kommittémotion 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD). 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 utsläppen i EU:s utsläppshandelssystem. I yrkande 2 begär motionärerna ett tillkännagivande om att regeringen måste beakta konsekvenserna av nedläggningen av Ringhals 1 och 2.

Sverige borde även samarbeta med andra kärnkraftsländer både i Europa och i andra världsdelar för att utveckla ett fåtal standardiserade kärnkraftverk och standardiserade kärnkraftskomponenter (yrkande 9). Ett sådant arbete har potential att sänka kostnaderna och korta ledtiderna för byggnation.

Vidare anser motionärerna att 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. De föreslår därför att en sådan plan utvecklas (yrkande 10). En färdplan bör inkludera svensk forskning och frågan om en pilotanläggning i Sverige.

I yrkande 21 föreslås ett tillkännagivande om stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur. Motionärerna vill att regeringen uppdrar åt någon lämplig myndighet att analysera frågan och vid behov föreslå åtgärder för att skapa bättre tillgång till laddinfrastruktur för olika boendeformer.

Vissa kompletterande uppgifter

Kärnkraftsreaktorerna Ringhals 1 och 2

I motion 2019/20:3481 (KD) berörs stängningen av de båda kärnreaktorerna Ringhals 1 och 2. Hela Ringhalsverket omfattade ursprungligen fyra reaktorer och svarade för cirka en sjättedel av den el som används i Sverige. I slutet av

april 2015 fattade Ringhals huvudägare, det helstatliga energibolaget Vattenfall, ett inriktningsbeslut om en förtida stängning av Ringhals 1 och 2 någon gång under 2018–2020. Ett formellt beslut om stängning togs senare av Ringhals styrelse.

Under sommaren 2015 togs, på grund av marknadssituationen, beslut om att begränsa investeringarna för de båda anläggningarna från 2017 och framåt. Till följd av investeringsbegränsningarna fattade Ringhals beslut om att drift är möjlig som längst till 2020. Vid en bolagsstämma i oktober 2015 godkändes den planering som gjorts, vilket innebär drift av Ringhals 2 till den årliga revisionen 2019 och av Ringhals 1 till motsvarande 2020.

I november 2017 beslutade Ringhals styrelse att förlänga drifttiden för Ringhals 1 och 2 t.o.m. årsskiftena 2020 respektive 2019, detta för att Ringhals på bästa möjliga sätt ska utnyttja det bränsle som de båda reaktorerna har till förfogande. Slutlig avställning blev därmed senast den 31 december 2019 för Ringhals 2 och den 31 december 2020 för Ringhals 1. För de återstående reaktorerna Ringhals 3 och 4 gäller alltså de befintliga planeringsförutsättningarna om drift i 60 år för de båda anläggningarna.

När utskottet våren 2020 behandlade motioner om statliga företag tog det även ställning till yrkanden kring det statliga bolagets Vattenfalls roll som ägare av Ringhals (bet. 2019/20:NU4). I sitt ställningstagande påminde utskottet om att det uppdrag till Vattenfall som riksdagen beslutat om innebär att bolaget ska bedriva sin verksamhet på affärsmässiga grunder. Vattenfall verkar dessutom på en konkurrensutsatt marknad, och beslut som bolaget fattar på marknadsmässiga grunder – i enlighet med uppdraget – bör riksdagen enligt utskottets uppfattning inte uttala sig om. Utskottet påminde även om att de statligt ägda bolagen är självständiga juridiska personer, där det högsta beslutande organet är bolagsstämman. Enligt aktiebolagslagen ansvarar styrelsen för bolagets organisation och förvaltningen av dess angelägenheter och ska, liksom bolagets ledning, se till bolagets bästa.

Motionsyrkanden liknande de som nu är aktuella behandlades även i utskottets betänkande 2019/20:NU14 Energipolitik som beslutades av utskottet den 16 april.

Den nationella strategin för elektrifiering

I motion 2019/20:3481 (KD) omnämns den nationella strategin för elektrifiering. Enligt uppgift från Infrastrukturdepartementet pågår beredning av direktiv för arbetet med att ta fram denna strategi.

Utbyggnad av laddinfrastruktur

Anslaget 1:5 Laddinfrastruktur längs större vägar inom utgiftsområde 21 Energi är nytt för 2020 och ska täcka de vägsträckor där sådan laddinfrastruktur annars inte byggs ut. För 2020 anvisade riksdagen 50 miljoner kronor för det nya anslaget.

Vindkraft och försvarsintressen

Miljöbalken innehåller bl.a. allmänna hänsynsregler (2 kap.) och grundläggande bestämmelser om hushållningen med mark- och vattenområden (3 kap.). I 3 kap. regleras frågor om riksintressen. Utgångspunkten är att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Mark- och vattenområden som har betydelse för totalförsvaret ska enligt 3 kap. 9 § så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan motverka totalförsvarets intressen.

Dagens beslutsprocess förutsätter att riksintressen för flera oförenliga ändamål prövas och ställer krav på att Försvarsmaktens ansökningar om miljötillstånd alltid innehåller miljökonsekvensbeskrivningar. Försvarsmakten kan också beröras av enskilda exploatörers etablering av vindkraftverk. Större vindkraftsanläggningar miljöprövas av miljöprövningsdelegationerna i enlighet med miljöbalken. Mindre etableringar bygglovsprövas av kommunen.

I budgetpropositionen för 2020 redovisar regeringen att Försvarsmakten gör en s.k. hinderprövning med utgångspunkt i luftfartsförordningens bestämmelser om höga objekt och flyghinder (prop. 2019/20:1 utg.omr. 6 Försvaret och samhällets krisberedskap). Prövningen görs med utgångspunkt i övnings- och skjutverksamhet, militär luftfart och kommunikations- och sensor-system som Försvarsmakten och andra myndigheter i försvarssektorn har. Försvarsmakten besvarade 150 remisser om vindkraft under 2018. I över 60 procent av dessa hade Försvarsmakten ingen invändning.

När försvarsutskottet tidigare i år tog ställning till ett motionsyrkande om vindkraftens förhållande till olika försvarsintressen konstaterade utskottet att dagens beslutsprocess förutsätter att riksintressen för flera oförenliga ändamål vägs mot varandra (bet. 2019/20:FÖU9). Utskottet konstaterade också att regeringen i enlighet med januariavtalet har beslutat om en översyn av relevant lagstiftning för att uppnå Sveriges klimatmål. Yrkandet avstyrktes.

Det kan även noteras att regeringen i Försvarsmaktens regleringsbrev för 2020 har betonat att Försvarsmakten i sina yttranden i våg- och vindkrafts-ärenden ska utveckla förmågan till tidig dialog och samverkan med övriga samhället. Försvarsmakten ska även analysera jämförbara länders och grannländers erfarenheter av fungerande samexistens mellan försvarsmakt och kraftigt utbyggd vindkraft inom samma geografiska område. Försvarsmakten ska återkomma med förslag på hur det svenska systemet kan förbättras i det avseendet.

Utskottets ställningstagande

Inledning

Utskottet redovisar sitt ställningstagande under följande rubriker:

- Kärnkraften och klimatet
- Vissa övriga energirelaterade klimatfrågor.

Kärnkraften och klimatet

Energipolitikens övergripande inriktning beslutades av riksdagen våren 2018 och innebär att energipolitiken ska syfta till att förena ekologisk hållbarhet, konkurrenskraft och försörjningstrygghet och att den svenska energipolitiken bygger på samma tre grundpelare som energisamarbetet i EU. Med de mål som riksdagen har fastställt ges långsiktiga förutsättningar för energipolitiken att skapa villkor för en effektiv och hållbar energianvändning och en kostnadseffektiv svensk energiförsörjning med låg negativ påverkan på hälsa, miljö och klimat samt att underlätta omställningen till ett ekologiskt hållbart samhälle. Det internationella samarbetet på det energipolitiska området är betydelsefullt på många sätt, inte minst när det gäller kopplingen till klimatfrågorna, men det är viktigt att komma ihåg att det är en fråga för enskilda länder, inklusive EU:s medlemsstater, att själva avgöra vilken energimix de föredrar med utgångspunkt från sina nationella förutsättningar, men med beaktande av gemensamt beslutade klimatmål.

I Sverige är satsningar på förnybar energiproduktion och styrmedel som gynnar användning av förnybar el och förnybara bränslen viktiga verktyg för att stimulera en klimatvänlig utveckling. Genom en god tillgång till vattenkraft och olika biobränslen från de gröna näringarna har Sverige särskilt gynnsamma förutsättningar för detta jämfört med många andra länder. Därtill har vindkraften byggts ut kraftigt i Sverige under det senast decenniet samtidigt som intresset för produktion av solenergi också stadigt ökar. Energipolitikens mål om ett helt förnybart elsystem till 2040 är onekligen viktigt ur klimatsperspektiv.

Trots ambitiösa målsättningar och den pågående utbyggnaden av den förnybara kraftproduktionen svarar kärnkraften alltså för ca 40 procent av den produktionen. Kärnkraften väntas också spela en viktig roll i det svenska kraftsystemet under flera kommande årtionden. Ur ett klimatpolitiskt perspektiv kan kärnkraften anses ha vissa fördelar, åtminstone om man jämför med förbränning av fossila bränslen, men oaktat detta faktum är det utskottets uppfattning att kärnkraften på sikt inte är en kraftproduktionsresurs på vilken man kan basera en framgångsrik klimatpolitik. Utskottet vänder sig därför också mot att byta ut målet om ett helt förnybart elsystem mot ett mål som innebär att elsystemet ska vara fossilfritt, i linje med vad flera partier har föreslagit i andra sammanhang. Det torde inte råda något tvivel om att en sådan förändring främst syftar till att låta kärnkraften få spela en större roll i den framtida energimixen på bekostnad av de förnybara alternativen.

Kärnkraftens framtid i Sverige berörs i motion 2019/20:3481 (KD). Det efterfrågas bl.a. ett tillkännagivande om att regeringen inom ramen för elektrifieringsstrategin ska ta fram en plan för det som brukar betecknas den fjärde generationens kärnkraft. Här hänvisar utskottet till vad det anförde i det nyligen beslutade betänkandet 2019/20:NU14 Energipolitik. Utskottet konstaterade då att teknikutveckling förvisso ofta är av godo, men med hänvisning till en avvaktande inställning till kärnkraftens roll på längre sikt var utskottet inte berett att tillstyrka några förslag på detta tema. Utskottet ansåg därför inte

heller att det var motiverat med en särskild strategi för utvecklingen av fjärde generationens kärnkraft. Med hänvisning till det anförda anser utskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motion 2019/20:3481 (KD) i denna del.

Även yrkanden om kärnreaktorerna Ringhals 1 och 2 liknande de som nu är aktuella i den nyssnämnda motionen behandlades i betänkandet Energipolitik (bet. 2019/20:NU14) liksom i ett betänkande om statliga bolag (bet. 2019/20:NU4). Utskottet framhöll vid dessa tillfällen att riksdagens beslutade uppdrag till det statliga energibolaget Vattenfall – som är majoritetsägare i Ringhalsverket – innebär att bolaget ska bedriva sin verksamhet på affärsmässiga grunder. Vattenfall verkar dessutom på en konkurrensutsatt marknad, och beslut som bolaget fattar på marknadsmässiga grunder – i enlighet med uppdraget – bör riksdagen inte uttala sig om. Vidare påminde utskottet om att Vattenfall – liksom de övriga statligt ägda bolagen – är en självständig juridisk person, där det högsta beslutande organet är bolagsstämman. Enligt aktiebolagslagen ansvarar styrelsen för bolagets organisation och förvaltningen av dess angelägenheter och ska, liksom bolagets ledning, se till bolagets bästa. Med hänvisning till detta såg utskottet ingen anledning för riksdagen att uttala sig om reaktorerna vid kärnkraftverket i Ringhals. Utskottet anser inte att det som anförts om Ringhalsreaktorerna 1 och 2 i motion 2019/20:3481 (KD) gör att det finns skäl att ändra uppfattning i frågan. Miljö- och jordbruksutskottet bör därför avstyrka motionen i den aktuella delen.

Sammantaget innebär det anförda att utskottet förordar att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motion 2019/20:3481 (KD) yrkandena 2 och 10.

Vissa övriga energirelaterade klimatfrågor

Energipolitiken har en viktig roll att spela när det gäller att bidra till klimatmålen. Det gäller exempelvis betydelsen av offensiva satsningar på en ökad elektrifiering inom ramen för en nationell strategi för elektrifiering. En ökad elektrifiering av en i huvudsak fossilbränsleberoende vägtransportsektor förutsätter i sin tur ett robust elsystem med hög leveranssäkerhet, låg miljöpåverkan och el till konkurrenskraftiga priser. Därutöver behövs nödvändig infrastruktur för distribution av el till slutanvändarna i form av ledningar med tillräcklig kapacitet samt laddningsmöjligheter. I klimathandlingsplanen anger regeringen att laddinfrastruktur bör byggas ut i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn samt att det bör införas ett nytt stöd för laddinfrastruktur längs de större vägarna. Utskottet anser emellertid inte att det finns skäl för miljö- och jordbruksutskottet att tillstyrka det som föreslås i motion 2019/20:3481 (KD) om att det bör införas ett stöd till laddinfrastruktur. Det är i stället utskottets uppfattning att den utlovade elektrifieringskommissionen bör ges möjlighet att på ett mer förutsättningslöst sätt bedöma vilka styrmedel som är mest ändamålsenliga och kostnadseffektiva för att stimulera transportsektorns fortsatta elektrifiering. Utskottet ser det som

rimligt att elektrifieringskommissionen i det sammanhanget bl.a. överväger åtgärder för att skapa bättre tillgång till laddinfrastruktur för olika boendeformer i linje med vad som föreslås i motionen. Något uttalande från riksdagen anser utskottet dock inte vara motiverat, och miljö- och jordbruksutskottet bör därför avstyrka motionen i den aktuella delen.

Utskottet anser inte heller att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka förslaget i motion 2019/20:3481 (KD) om att regeringen som ett led i genomförandet av den aviserade elektrifieringsstrategin bör etablera ett samarbete med andra kärnkraftsländer inom och utom Europa för att utveckla ett fåtal standardiserade kärnkraftverk. Utskottet har i betänkande 2019/20:NU14 Energipolitik nyligen avstyrkt ett motsvarande yrkande med hänvisning till de samarbeten som redan finns etablerade inom ramen för bl.a. Euratom och den strategiska EU-planen för energiteknik (European Strategic Energy Technology Plan, SET Plan). Dessa verksamheter syftar bl.a. till att utveckla nästa generation av mer hållbara reaktortekniker samt utveckla nya tillämpningar för kärnkraft. I sitt ställningstagande framförde utskottet också uppfattningen att det inte kan anses vara en uppgift för riksdagen att så specifikt peka ut – och därmed i någon utsträckning även begränsa – vilken inriktning Sverige bör förespråka inom ramen för dylika samarbeten. Utskottet anser därför att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motion 2019/20:3481 (KD) i den aktuella delen.

Styrningen av de statliga bolagen berörs i motion 2019/20:3480 (V) yrkande 2. Som en del av yrkandet vill motionärerna att regeringen ges i uppdrag att se till att direktiv och ägarinstruktioner till statliga bolag är i enlighet med det klimatpolitiska ramverket. Här vill utskottet framhålla att styrningen av de statliga bolagen följer statens ägarpolicy och de riktlinjer som finns för bolag med statligt ägande. Regeringen har i den senaste årliga redogörelsen för företag med statligt ägande (skr. 2018/19:140) redovisat att den inom ramen för statens ägarpolicy kommer att fortsätta att utveckla regeringens bolagsstyrning och att vid behov revidera statens ägarpolicy. Utskottet förutsätter att sådana revideringar även kan innefatta anpassningar i förhållande till det klimatpolitiska ramverket i linje med det som föreslås i motionen. Något riksdagsuttalande med den innebörden anser utskottet dock inte vara motiverat, varför yrkande 2 i motion 2019/20:3480 (V) bör avstyrkas av miljö- och jordbruksutskottet i den del som gäller de statliga bolagen.

I anslutning till dessa överväganden kring styrningen av de statliga bolagen vill utskottet också lyfta fram betydelsen av att det finns en tydlig koppling mellan klimatpolitiken och den mer övergripande näringspolitiken. Näringspolitiska insatser och andra åtgärder som på olika sätt påverkar små och stora företag bör präglas av ett tydligt klimatperspektiv, med den grundläggande inställningen att det ska vara lätt för företag att agera på ett sätt som inte belastar klimatet. Samtidigt ska den grundläggande och brett accepterade miljöpolitiska principen om att förorenaren betalar tillämpas på ett sådant sätt att det ska medföra kännbara kostnader för de aktörer som inte agerar i linje med de klimatpolitiska målen.

Fortsatta satsningar på energieffektiviseringsåtgärder och på olika former av förnybar kraftproduktion kommer också att kunna bidra till att minska utsläppen av växthusgaser från energisektorn. Utskottet noterar att regeringen i klimathandlingsplanen framhåller att ytterligare åtgärder bör vidtas för att göra det enklare och mer lönsamt att investera i förnybar energi, såsom exempelvis vindkraft.

Just havsbaserad vindkraft berörs för övrigt i motion 2019/20:3480 (V) med särskilt fokus på sådana anläggningars förhållande till försvarets verksamhet. Här vill utskottet, liksom försvarsutskottet gjorde tidigare i år, nämna att regeringen för närvarande genomför en översyn av all relevant lagstiftning för att uppnå Sveriges klimatomål. Därutöver har Försvarsmakten fått i uppdrag av regeringen att utveckla förmågan till tidig dialog och samverkan med övriga samhället när det bl.a. gäller vindkraftsärenden. Försvarsmakten ska även analysera jämförbara länders och grannländers erfarenheter av fungerande samexistens mellan försvarsmakt och en kraftigt utbyggd vindkraft inom samma geografiska område. Försvarsmakten ska återkomma med förslag på hur det svenska systemet kan förbättras i det avseendet. Sammantaget anser utskottet att utfallet av dessa pågående processer bör avvaktas innan det finns skäl för riksdagen att agera i frågan om den havsbaserade vindkraftens förhållande till försvarsmaktens intressen. Miljö- och jordbruksutskottet bör därför avstyrka motion 2019/20:3480 (V) i den aktuella delen.

Avslutningsvis är det utskottets uppfattning att miljö- och jordbruksutskottet också bör avstyrka förslaget i den sistnämnda motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med ett riktat statligt stöd för att offentliga byggnader ska kunna installera produktion av förnybar energi. Under den rådande coronakrisen kan en sådan skyndsam hantering knappast anses vara den mest prioriterade och inte heller något som bör drivas fram vid sidan om den ordinarie budgetprocessen.

Sammanfattningsvis anser utskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka yrkandena 2, 22 och 65 i motion 2019/20:3480 (V) och yrkandena 9 och 21 i motion 2019/20:3481 (KD) i de berörda delarna.

Klimat och handel

Propositionen

Under rubriken Klimat- och handelspolitik anger regeringen att reformarbetet för att genomföra Parisavtalet bör intensifieras och att 1,5-gradersmålet måste nås. Handel är ett viktigt verktyg för hållbar utveckling, och Sverige bör verka för att handeln bidrar till ett effektivt användande av globala resurser. Sverige bör vara pådrivande i rollen att visa på möjligheterna att förena klimatåtgärder med ekonomisk utveckling. Sverige bör verka för att kopplingen mellan Parisavtalet och handeln stärks, så att exempelvis handels- och investeringsavtal samt EU:s unilaterala handelspreferenser för utvecklingsländer inom ramen

för det allmänna preferenssystemet (GSP plus) kan vara ett instrument för att uppfylla Parisavtalets mål.

Sverige stöder att EU ska stärka och främja genomförandet av Parisavtalet och uppmanar därför kommissionen att utföra en analys i det avseendet, inklusive av möjligheten att inkorporera Parisavtalet som en väsentlig klausul i handelsavtal inklusive frihandelsavtal med tredje part. Sverige bör fortsätta verka för att handelsavtal särskilt ska belysa klimataspekter och Parisavtalets genomförande och att dessa får en framträdande roll i frihandelsavtal.

Sverige avser att fortsätta driva på för att generellt avskaffa tullar och handelshinder, inklusive för klimatvänliga varor, tjänster och teknik, i EU:s handelsavtal så att dessa kan bidra till att öka takten i klimatomställningen. OECD:s analysarbete om handelsaspekter av cirkulär ekonomi har en viktig roll för att förstärka synergier mellan handel och klimat och detta arbete bör stödjas.

Regeringen anser också att Sverige bör driva på för att de internationella och europeiska regelverken för bl.a. exportkrediter och annan offentlig handelsfinansiering ska bidra till hållbarhet och uppfyllandet av Parisavtalet. Export av grön och klimatsmart teknik kan, utöver att bidra till minskade klimatutsläpp, bidra till att stärka svensk konkurrenskraft. Regeringen avser att ge Exportkreditnämnden i uppdrag att tillsammans med Svensk Exportkredit AB se över hur det svenska och internationella exportfinansieringssystemet ska bidra till tydlig omställning och kraftigt minskade utsläpp av växthusgaser. Uppdraget ska beskriva hur förslagen påverkar svenska företags konkurrenskraft, risken för koldioxidläckage och den långsiktiga påverkan på de globala utsläppen. För att verksamheten och kreditgivningen ska vara i linje med Parisavtalet och inte skapa inlåsningar i fossilberoende behöver en anpassning göras. Detta görs bl.a. genom att senast 2022 upphöra med de svenska exportkrediterna till investeringar för prospektering och utvinning av fossila bränslen.

Motionerna

I kommittémotion 2019/20:3482 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 4 framhålls det att en viktig del av svensk klimatpolitik är att behålla hög tillväxt och konkurrenskraft i svensk industri, vilket gör att ännu fler klimatsmarta produkter kan exporteras. Klimatpolitiken får inte styra mot mindre utrikeshandel för att minska de inhemska koldioxidutsläppen eftersom detta skulle ske på bekostnad av ökade globala utsläpp. Översynen av lagstiftningen för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag får därför inte påverka svensk konkurrenskraft negativt. Motionärerna 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. Motionärerna vill förhindra att politiken skapar dåliga förutsättningar för svensk industri och därmed tvingar klimatsmart produktion att flytta till andra länder.

Det är positivt att klimathandlingsplanen tar upp den betydelse som näringslivet har i att minska utsläppen i Sverige och vikten av forskning och innovation. Denna uppfattning redovisas i kommittémotion 2019/20:3479 av Martin Kinnunen m.fl. (SD). Motionärerna anser dock att det är en brist att handlingsplanen inte tar upp den potential som finns för svensk industri att genom klimatvänlig export bidra till minskade utsläpp på global nivå. Dessutom pliktar en stor del av svensk industri under EU:s utsläppshandelssystem som är lagstadgat att nå nettonollutsläpp 2045. Industri som pliktar under detta system är därmed per definition mer klimatvänlig än industri som ligger utanför. Enligt yrkande 3 bör därför en prioriterad del av klimatpolitiken vara att främja svensk industri, särskilt exportindustri.

I kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) återfinns också ett antal yrkanden med handelspolitisk koppling. Motionärerna förordar en rättvis handelspolitik som sätter människor, social rättvisa, djur, klimatet och miljön främst. Handel med omvärlden är avgörande för Sverige. De vill att EU bör ställa som krav att motparten ska leva upp till Parisavtalet i alla förhandlingar om handelsavtal och att regeringen bör verka för att EU ställer krav på efterlevnad av Parisavtalet i alla förhandlingar om handelsavtal (yrkande 68). Motionärerna anser också att det gigantiska handelsavtalet med Mercosur ska stoppas. Avtalet har mötts av omfattande kritik från civilsamhället i bl.a. Brasilien, och motionärerna ger flera exempel på hur Brasiliens styre orsakar betydande miljö- och klimatskador. Därför bör det nuvarande handelsavtalet med Mercosur stoppas, och i stället bör krav ställas på bindande klimat- och miljöåtaganden som villkor för fortsatta förhandlingar (yrkande 69).

Enligt motionärerna är en brist i EU:s handelsavtal att de inte fastslår vilka sanktioner som ska användas när ett land inte respekterar sina åtaganden. Därför anser de att regeringen bör verka för att kapitlet om hållbarhet i de handelsavtal som EU ingår med andra länder ska stipulera sanktioner ifall parterna inte håller sina åtaganden (yrkande 70).

Av klimathandlingsplanen framgår att regeringen har för avsikt att senast 2022 upphöra med de svenska exportkrediterna till investeringar i prospektering och utvinning av fossila bränslen. Detta välkomnar motionärerna. De efterfrågar dock även ett stopp för samtliga fossila verksamheter, dvs. även för förädling och kraftgenerering inom fossila verksamheter. I yrkande 71 begär de ett tillkännagivande om att de svenska exportkrediterna till investeringar i samtliga fossila verksamheter, inklusive förädling och kraftgenerering, ska upphöra senast 2022.

För att utvecklingsländer ska ha några möjligheter att bromsa sina egna utsläpp och samtidigt utvecklas behöver de få tillgång till modern miljöteknik. Genom att förändra patentlagstiftningen kan tekniköverföring gynnas. Det saknas enligt motionärerna i stor utsträckning konkreta politiska initiativ för att underlätta tekniköverföring till utvecklingsländer. Sverige borde ta liknande initiativ och driva på EU och andra industriländer så att en storskalig tekniköverföring kan komma till stånd. Sverige bör, i internationella klimatförhandlingar och andra forum, verka för att miljöteknik och vissa livsmedelstekniker

som begränsar klimatförändringen ges liknande undantag som finns inom TRIPS-avtalet när det gäller livsbesparande mediciner (yrkande 72).

För att tydliggöra företagens miljö- och klimatansvar bör ett klimat- och miljöperspektiv anläggas på de förslag som regeringen tar fram. Regeringen bör utreda möjligheten att införa klimat- och miljöperspektiv enligt *environmental due diligence* i regelverken för företags agerande utomlands (yrkande 74).

Vissa kompletterande uppgifter

Handelsavtal och hållbarhetskrav

I december 2019 beslutade regeringen om Sveriges export- och investeringsstrategi. Strategin är framtagen av regeringen samt Centerpartiet och Liberalerna. En av de fem målsättningarna i strategin är att Sverige ska vara pådrivande för en fri, hållbar och rättvis internationell handel. I strategin konstateras att handels betydelse för genomförandet av Agenda 2030, de globala målen och Parisavtalet blir alltmer framträdande. Vidare framgår att det inleds ett arbete för att lyfta fram hållbarhetsdimensionen som utgångspunkt för nya frihandelsförhandlingar. Sverige ska verka för fler djupa och breda frihandelsavtal mellan EU och tredje part samt att dessa tar hänsyn till miljö och hållbarhet, inklusive Parisavtalet.

I meddelandet Den europeiska gröna given (COM(2019) 640) presenterade kommissionen i december 2019 en första färdplan för de centrala politiska strategier och åtgärder som kommissionen menar krävs för att ställa om EU:s politik och nå visionen om nettonollutsläpp 2050. Meddelandet innehåller ett avsnitt om hur handelspolitiken kan stödja EU:s gröna omställning. Kommissionen framhåller att handelspolitiken fungerar som en plattform för samarbete med handelspartner i klimat- och miljöåtgärder och konstaterar att åtaganden om hållbarhet, särskilt vad gäller åtgärderna mot klimatförändringar, kontinuerligt stärkts i EU:s handelsavtal. Kommissionen anför att man också har intensifierat insatserna för att genomföra åtagandena för hållbar utveckling i EU:s handelsavtal, och framhåller att dessa insatser kommer att förstärkas ytterligare när en ansvarig för efterlevnaden av handelsavtal utnämns. I fråga om klimatförändringarna konstaterar kommissionen att alla EU:s senaste avtal omfattar ett bindande åtagande för parterna att ratificera och verkningsfullt genomföra Parisavtalet. Kommissionen anger att den kommer att föreslå att efterlevnaden av Parisavtalet ska bli ett viktigt inslag i alla framtida övergripande handelsavtal. Utskottet har yttrat sig till miljö- och jordbruksutskottet över kommissionens meddelande (yttr. 2019/20:NU5y).

När det gäller handelsavtalet med Mercosurländerna omfattar avtalet bl.a. bestämmelser om ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Det innebär bl.a. att EU och Mercosur ska respektera och samarbeta för att genomföra åtaganden i multilaterala avtal och konventioner, FN:s klimatkonvention och Parisavtalet. Parterna åtar sig också att främja den positiva roll som handel kan

ha för en utveckling mot låga klimatgasutsläpp och en ökad förmåga att anpassa sig till effekterna av klimatförändringar. Parterna ska också samarbeta i frågor som handlar om handel och klimat, både bilateralt och regionalt samt i internationella forum.

I december 2019 beslutade regeringen att ge Kommerskollegium i uppdrag att analysera Mercosuravtalets hållbarhetskapitel. I uppdraget ingick bl.a. att analysera hur detta kapitel kan bidra till genomförande av Parisavtalet och andra åtaganden på miljö- och klimatområdet samt en analys av kapitlet i relation till befintliga miljöregler, ”parternas rätt att reglera” samt parternas åtaganden att inte sänka skyddsnivåer i syfte att vara mer attraktiva för handel och investeringar. Kommerskollegium skulle även redovisa ett resonemang om relationerna mellan de olika miljöaspekter som kapitlet omfattar och eventuella målkonflikter mellan dem samt ett resonemang om möjligheterna att främja samarbete kring hållbarhetsfrågor redan innan handelsavtalet träder i kraft. Uppdraget redovisades den 31 mars 2020 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Statsrådet Anna Hallberg besvarade i september 2019 en interpellation om handelsavtalet med Mercosur (ip. 2018/19:313). Av svaret framgår bl.a. att EU:s krav för att gå vidare med Mercosuravtalet är att alla parter förbinder sig att respektera och effektivt genomföra Parisavtalet. Om Brasilien inte tar sina klimatmål på allvar kommer det enligt statsrådet att få effekter för ratificeringsprocessen av avtalet. Statsrådet framhåller vidare att EU genom avtalet kan påverka Mercosurländernas klimat- och miljöpolitik i övrigt. Att motsätta sig Mercosuravtalet skulle innebära att låta handeln fortsätta utan bindande regler för miljö och klimat.

Liknande förslag om handelsavtal och hållbarhet som de i motion 2019/20:3480 (V) har även hanterats i utskottets handelspolitiska betänkande våren 2020 (bet. 2019/20:NU15). Utskottet avstyrkte förslagen genom att bl.a. hänvisa till den förda politiken samt pågående och aviserade insatser. Företrädaren för Vänsterpartiet hade en annan uppfattning och förordade i reservationer att förslagen skulle tillstyrkas.

Miljöteknik och TRIPS-avtalet

Avtal om handelsrelaterade aspekter av immaterialrätter (TRIPS-avtalet) utgör en del av WTO:s regelverk och innehåller bl.a. bestämmelser om patent och upphovsrätt. Utskottet har i ett tidigare betänkande redogjort för innehållet i avtalet (bet. 2011/12:NU13). Utskottet har vid flera tidigare tillfällen avstyrkt liknande förslag som det i motion 2019/20:3480 (V) om miljöteknik och TRIPS-avtalet (senast i bet. 2017/18:NU11). Utskottet har vid dessa tillfällen bl.a. hänvisat till de diskussioner som pågår inom de internationella klimatförhandlingarna och inom ramen för WTO. Utskottet har också konstaterat att frågor som rör tekniköverföring även berörs i Agenda 2030 och noterat det arbete som pågår inom ramen för den gröna klimatfonden och centret för tekniköverföring i Köpenhamn (Climate Technology Centre and Network,

CTCN). I en reservation förordade företrädaren för Vänsterpartiet att förslaget skulle tillstyrkas.

Vid FN:s klimatmöte i Köpenhamn 2009 enades parterna om att etablera en ny klimatfond: den gröna klimatfonden (Green Climate Fund, GCF). Fondens uppdrag är att stödja utvecklingsländer genom insatser för klimatanpassning och minskade utsläpp av växthusgaser. Sverige är en av de största givarna till fonden.

Vid FN:s klimatmöte i Cancún 2010 beslutade parterna att inrätta ett teknikcenter, Climate Technology Centre and Network (CTCN). Teknikcentret har till uppgift att underlätta överföring av teknik genom att tillhandahålla tre grundläggande tjänster. För det första ska det på begäran av utvecklingsländerna ge tekniskt stöd för att påskynda överföring av klimatteknik. För det andra ska det skapa tillgång till information och kunskap om klimatteknik. För det tredje ska det främja samarbete mellan klimatteknikintressenter via centrumets nätverk av regionala och sektoriella experter från den akademiska världen, den privata och den offentliga sektorn och forskningsinstitut. Enligt CTCN:s webbplats har teknikcentret sedan starten 2014 fram till första kvartalet 2020 haft 192 tekniköverföringsprojekt. Av dessa var 87 avslutade medan övriga befann sig i genomförandefas (37), designfas (40) eller granskningsfas (28).

I december 2015 hölls FN:s klimatmöte i Paris där parterna enades om ett antal åtgärder för att underlätta tekniköverföring till utvecklingsländer. Av avtalstexten framgår bl.a. att utvecklingsländerna ska ges stöd, även ekonomiskt, för att genomföra de åtaganden som specificeras när det gäller teknik. Stödsatserna till utvecklingsländerna ska beaktas vid de globala översyner av avtalet som ska göras vart femte år. I Paris enades parterna också om att stärka teknikmekanismen och att genomförandekommittén för teknikmekanismen (Technology Executive Committee) och teknikcentret ska stödja genomförandet av Parisavtalet. I bilagan till avtalet anför parterna bl.a. att de tagit hänsyn till de särskilda behov och den särskilda situation som de minst utvecklade länderna befinner sig i när det gäller finansiering och överföring av teknik.

Frågan om tekniköverföring till utvecklingsländer ingår också under flera mål och delmål inom Agenda 2030. För att nå mål 7 om att säkerställa tillgång till ekonomiskt överkomlig, tillförlitlig och hållbar och modern energi för alla har t.ex. länderna enats om att till 2030 stärka det internationella samarbetet för att underlätta tillgång till forskning och teknik inom ren energi, inklusive förnybar energi, energieffektivitet samt avancerad och renare fossilbränslebaserad teknik, samt främja investeringar i energinfrastruktur och ren energiteknik. Enligt mål 17.7 ska länderna också ha enats om att främja utveckling, överföring och spridning av miljövänlig teknik till utvecklingsländerna på gynnsamma villkor, inklusive koncessions- och förmånsvillkor, på villkor parterna kommit överens om. Inom ramen för Agenda 2030 lanserades även en mekanism för teknikfrämjande, vilken inrättades genom Addis Abeba-handlingsplanen, i syfte att understödja målen för hållbar utveckling. Mekanismen

för teknikfrämjande ska grundas på ett flerpартssamarbete mellan medlemsstaterna, det civila samhället, den privata sektorn, forskarvärlden och FN.

Exportfrämjande och hållbart företagande

I den nyligen beslutade export- och investeringsstrategin anförS Sverige inom ramen för bl.a. EU och OECD ska lyfta fram hur de internationella europeiska regelverken för bl.a. exportkrediter och annan offentlig handelsfinansiering ska bidra till att nå de globala målen för hållbar utveckling och uppfyllandet av Parisavtalet. I strategin framhålls att gemensamma spelregler ger förutsägbara och likvärdiga villkor för exportföretagen i alla medverkande länder. Regeringen beslutade den 5 mars 2020 att ge Exportkreditnämnden (EKN) i uppdrag att se över hur de svenska och internationella exportfinansieringssystemen ska bidra till tydlig omställning och kraftigt minskade utsläpp av växthusgaser. Uppdraget omfattar bl.a. att beskriva hur kreditgivningen kan anpassas för att vara i linje med Parisavtalet och inte skapa inlåSningar i fossilberoende samt analysera hur regelverken kan förändras för att uppnå omställning. I uppdraget ingår också att beskriva hur förslagen påverkar svenska företags konkurrenskraft, risken för koldioxidläckage och den långsiktiga påverkan på de globala utsläppen. Uppdraget ska redovisas i augusti 2020.

I december 2019 fattade regeringen beslut om en uppdaterad plattform för internationellt hållbart företagande. Plattformen ska bidra till svenska företags möjligheter att hantera risker i samband med komplicerade investeringar och affärer, inte minst i komplexa marknader. Regeringen anför att den har uttryckt en tydlig förväntan på att svenska företag agerar hållbart och ansvarsfullt genom att arbeta för mänskliga rättigheter, jämställdhet, goda arbetsvillkor, miljö, klimat och korruptionsbekämpning. I plattformen presenteras en rad åtgärder och initiativ på området. Här kan bl.a. nämnas att det bland planerade åtgärder nämns att EKN och Svensk Exportkredit AB (SEK) samarbetar inom OECD och andra forum i syfte att höja lägstanivån på den internationella hanteringen av bl.a. miljöfrågor.

Ett liknande förslag om exportkrediter och företagens klimat- och miljöansvar utomlands som det i motion 2019/20:3480 (V) har även hanterats i utskottets handelspolitiska betänkande våren 2020 (bet. 2019/20:NU15). Utskottet avstyrkte förslaget genom att bl.a. hänvisa till det uppdrag som EKN har fått och som refereras ovan. Företrädaren för Vänsterpartiet hade en annan uppfattning och förordade i en reservation att förslaget skulle tillstyrkas.

Utskottets ställningstagande

Inledning

Utskottet redovisar sina ställningstaganden under följande rubriker:

- Klimatnyttan av Sveriges export
- Främjande av svensk industri
- Övrigt om handel och klimat.

Klimatnyttan av Sveriges export

I motion 2019/20:3482 (M) förordas att Naturvårdsverket ska få i uppdrag att beräkna och redovisa klimatnyttan av Sveriges export. Motionärerna vill förhindra att politiken skapar dåliga förutsättningar för svensk industri och därmed tvingar klimatsmart produktion att flytta till andra länder.

Utskottet har ingen annan uppfattning än motionärerna om vikten av att politiken utformas så att den skapar goda förutsättningar för klimatsmart svensk produktion. Utskottet noterar att en liknande uppfattning också framhålls i propositionen där det anförs att klimatpolitiken inte ska utformas så att utsläppen bara flyttar någon annanstans på grund av att t.ex. industri eller andra verksamheter flyttar till länder med lägre miljökrav. Utskottet anser att både omställningen till ett klimatneutralt samhälle och konkurrenskraften för svensk industri måste prioriteras samtidigt.

Utskottet konstaterar att Naturvårdsverket beräknar Sveriges klimatpåverkande utsläpp, dvs. utsläpp av växthusgaser, på tre olika sätt – territoriella, produktionsbaserade och konsumtionsbaserade. Det territoriella utsläppsmåttet är det som används för att följa upp klimatmålen som satts upp för Sverige inom FN, EU och nationellt. Utskottet noterar vidare Naturvårdsverkets bedömning att oavsett hur de klimatpåverkande utsläppen beräknas så behöver de minska. Utskottet ser i nuläget inga skäl att lägga ett uppdrag till Naturvårdsverket enligt det som förordas i motionen.

Utskottet noterar i sammanhanget att kommissionen i meddelandet om en ny industristrategi för EU anför att den, om skillnaderna i ambitionsnivå runt om i världen kvarstår, kommer att föreslå en mekanism för koldioxidjustering vid gränserna 2021 för att minska risken för koldioxidläckage. Utskottet noterar vidare att Kommerskollegium i december 2019 presenterade en analys av de handelsrelaterade aspekterna av en sådan mekanism och vägen framåt. Utskottet kommer att ha möjlighet att återkomma till förslaget inom ramen för den ordinarie hanteringen av EU-ärenden.

Därmed förordar utskottet att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motion 2019/20:3482 (M) yrkande 4.

Främjande av svensk industri

I motion 2019/20:3479 (SD) anförs att främjandet av svensk industri, särskilt exportindustri, bör vara en prioriterad del av klimatpolitiken. Motionärerna anser att en brist med handlingsplanen är att den inte tar upp potentialen som finns för svensk industri att genom klimativänlig export bidra till minskade utsläpp på global nivå.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att svensk industri kan bidra till minskade utsläpp på global nivå och noterar att en liknande uppfattning även kommer till uttryck i propositionen. Där konstateras att svensk industri i internationell jämförelse ligger långt fram vad gäller klimateffektivitet och arbetet för att nå nollutsläpp, och att en framgångsrik och konkurrenskraftig svensk industri därmed är bra för det globala klimatarbetet. Utskottet ser också ett

behov av att fortsätta stödja ny miljövänlig teknik och innovation och stärka industrins förutsättningar att klara omställningen. Utskottet konstaterar att kommissionen aviserat flera initiativ på EU-nivå när det gäller stödet till europeisk industri och vill framhålla vikten av att det görs gedigna och genomgripande konsekvensanalyser av de förslag som kommer att presenteras framöver. Utskottet vill också framhålla vikten av att politiken inte går i en protektionistisk riktning.

I fråga om att främja svensk industri vill utskottet vidare påminna om att hänsyn måste tas till EU:s statsstödsregler vid utformningen av åtgärder för att främja eller stödja viss produktion eller verksamhet. Utskottet noterar slutsatsen i propositionen att EU:s regler för statsstöd har stor betydelse för medlemsstaternas möjlighet att stödja klimatvänlig teknik och beteende. Utskottet vill i sammanhanget framhålla betydelsen av utvecklingen av internationella regelverk och standarder. Sverige och EU kan spela en viktig roll i att utarbeta internationella standarder med höga miljö- och klimatambitioner i linje med Parisavtalet och Agenda 2030. Utskottet vill även framhålla vikten av att verka för att underlätta den globala handeln med miljövaror och miljötjänster.

Därmed förordar utskottet att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motion 2019/20:3479 (SD) yrkande 3.

Övrigt om handel och klimat

Utskottet har i närtid avstyrkt flera liknande förslag om handel och klimat som de i motion 2019/20:3480 (V) i betänkande 2019/20:NU15 Handelspolitik. Utskottet vill inledningsvis framhålla att handel kan vara ett viktigt verktyg för att miljö- och klimatfrågorna ska få ett brett genomslag. Utskottet menar att handelns betydelse för genomförandet av Agenda 2030 och Parisavtalet blivit alltmer framträdande. Hållbarhetsdimensionen är en viktig utgångspunkt för nya frihandelsförhandlingar och det är enligt utskottets uppfattning viktigt att fler djupa och breda frihandelsavtal mellan EU och tredje part ingås och att dessa tar hänsyn till miljö och hållbarhet. Utskottet noterar att det i propositionen framgår att Sverige ska uppmana kommissionen att utföra en analys av bl.a. möjligheterna att inkorporera Parisavtalet som en väsentlig klausul i samarbetsavtal inklusive frihandelsavtal med tredje part.

Utskottet noterar vidare att kommissionen i meddelandet om den europeiska gröna given framhåller att klimat- och miljöåtgärder och åtaganden om hållbarhet, särskilt vad gäller åtgärder mot klimatförändringar, kontinuerligt stärkts i EU:s handelsavtal. Kommissionen anför att den intensifierat insatserna för att genomföra åtagandena för hållbar utveckling i EU:s handelsavtal och att dessa insatser kommer att förstärkas ytterligare när en ansvarig för efterlevnaden av handelsavtal utnämns. Utskottet noterar också att kommissionen framhåller att alla EU:s senaste avtal omfattar ett bindande åtagande för parterna att ratificera och verkningsfullt genomföra Parisavtalet. Kommissionen anger att den kommer att föreslå att efterlevnaden av Parisavtalet ska bli ett

viktigt inslag i alla framtida övergripande handelsavtal. Vidare anför kommissionen att den kommer att verka för att underlätta handeln med miljövaror och miljötjänster, i bilaterala och multilaterala forum, och stödja öppna och attraktiva marknader för hållbara produkter i EU och resten av världen.

När det gäller den specifika frågan om Mercosuravtalet noterar utskottet att Kommerskollegium haft i uppdrag av regeringen att analysera Mercosuravtalets hållbarhetskapitel. I uppdraget ingick bl.a. att analysera hur hållbarhetskapitlet kan bidra till genomförandet av Parisavtalet och andra åtaganden på miljö- och klimatområdet. Utskottet noterar även statsrådet Anna Hallbergs svar på en interpellation i frågan (ip. 2018/19:313). Av svaret framgår bl.a. att EU:s krav för att gå vidare med Mercosuravtalet är att alla parter förbinder sig att respektera och effektivt genomföra Parisavtalet. Om Brasilien inte tar sina klimatomål på allvar kommer det enligt statsrådet att få effekter för ratificeringsprocessen av avtalet. Statsrådet framhåller vidare att EU genom avtalet kan påverka Mercosurländernas klimat- och miljöpolitik i övrigt. Att motsätta sig Mercosuravtalet skulle innebära att låta handeln fortsätta utan bindande regler för miljö och klimat.

När det gäller svenska exportkrediter konstaterar utskottet att Exportkreditnämnden (EKN) den 5 mars 2020 fick i uppdrag av regeringen att se över hur de svenska och internationella exportfinansieringssystemen ska bidra till tydlig omställning och kraftigt minskade utsläpp av växthusgaser. Uppdraget omfattar bl.a. att beskriva hur kreditgivningen kan anpassas för att vara i linje med Parisavtalet och inte skapa inlåsningsrisker i fossilberoende samt att analysera hur regelverken kan förändras för att uppnå omställning. EKN ska också beskriva hur förslagen påverkar svenska företags konkurrenskraft, risken för koldioxidläckage och den långsiktiga påverkan på de globala utsläppen. Uppdraget ska redovisas senast den 30 augusti 2020. Utskottet ser ingen anledning att förekomma denna redovisning.

Som framgår av det föregående har utskottet tidigare behandlat förslag om undantag för miljöteknik och vissa livsmedelstekniker i TRIPS-avtalet. Utskottet vill liksom då framhålla vikten av att utvecklingsländer får tillgång till ny, energieffektiv teknik. Ökad tillgång till modern miljöteknik är centralt för att dessa länder ska kunna minska utsläppen samtidigt som de utvecklas hållbart. Utskottet delar därför även fortsättningsvis motionärernas uppfattning att det är bekymmersamt att utvecklingsländerna i dag ofta inte har råd med den modernaste och miljövänligaste tekniken. Utskottet har tidigare noterat diskussioner inom ramen för WTO för att hitta en lösning på detta problem. Utskottet tvingas dessvärre konstatera att diskussionerna, i likhet med mycket annat inom ramen för WTO-samarbetet, tycks ha avstannat. Utskottet vill i likhet med tidigare betona vikten av att fullfölja åtagandena om tekniköverföring inom ramen för Agenda 2030 och noterar det arbete som pågår inom ramen för den gröna klimatfonden och centret för tekniköverföring i Köpenhamn (Climate Technology Centre and Network, CTCN). Utskottet vill även framhålla betydelsen av att söka politiska lösningar som inte innebär att patentsystemet undermineras, vilket annars skulle riskera att leda till att viktiga

innovationer uteblir eftersom utvecklingen av miljöteknik kräver stora investeringar i forskning och utveckling och ett visst risktagande. Utskottet vill i sammanhanget även framhålla vikten av att regeringen med kraft fortsätter att driva frågan om att avskaffa tullar och handelshinder för klimatvänlig teknik och verkar för att återuppta förhandlingarna om ett frihandelsavtal för gröna varor (Environmental Goods Agreement, EGA).

När det gäller frågan om hållbart företagande och företagens miljö- och klimatansvar konstaterar utskottet att det finns ett antal riktlinjer och vägledande principer till stöd för företagens arbete med hållbarhet, däribland OECD:s riktlinjer för multinationella företag och FN:s Global Compact som båda bl.a. omfattar miljöområdet. Utskottet konstaterar vidare att regeringen i december 2019 beslutade om en plattform för internationellt hållbart företagande i vilken regeringen uttrycker en tydlig förväntan på att svenska företag agerar hållbart och ansvarsfullt genom att bl.a. arbeta för miljö och klimat. Utskottet anser att hållbart företagande i första hand ska vila på företagen själva. Det innebär dock inte att staten inte ska kunna ställa krav på företagen, t.ex. inom ramen för statens exportfrämjande verksamhet. Utskottet vill också framhålla att staten har ett ansvar för att vara föregångare i arbetet med hållbart företagande, och påminna om att hållbart företagande sedan ett antal år ingår i förvaltningen av de statliga bolagen. När det gäller den exportfrämjande verksamheten vill utskottet påminna om att Business Sweden, Exportkreditnämnden och Svensk Exportkredit AB samtliga har uppdrag och skyldigheter att följa riktlinjer och lagstiftning inom hållbarhetsområdet, bl.a. på miljöområdet.

Därmed förordar utskottet att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motion 2019/20:3480 (V) yrkandena 68–72 och 74.

Klimat och mineral

Propositionen

EU är i mycket hög grad importberoende av de metaller som krävs för bl.a. elektrifiering av transportsystemet och för vindkraft. Detta gäller också de metaller som EU listat som kritiska metaller, dvs. som har avgörande betydelse för EU:s industriella överlevnad men som produceras i endast ett fåtal länder med oftast svag politisk styrning eller rättssäkerhet, vilket kan leda till oväntade störningar i utbud. Ett exempel är kobolt där Demokratiska Republiken Kongo i dag står för ca 64 procent av världsproduktionen. Kobolt är en av de s.k. batterimetallerna. Ett annat exempel är den sällsynta jordartsmetallen neodym där Kina dominerar marknaden (andel ca 95 procent). Behovet av att öka den inhemska europeiska råvaruproduktionen har bl.a. belysts i EU:s industri-policy och i EU:s batteristrategi. Sverige är ett av EU:s viktigaste gruvländer och ses därmed som en mycket viktig aktör inom EU för att säkra tillgång till hållbart producerade råvaror till EU:s industrier. Inom ramen för regeringens handlingsplan Smart industri har Sveriges geologiska undersökning (SGU)

haft i uppdrag att påbörja kartläggning av innovationskritiska metaller från såväl Sveriges berggrund som från gruvavfall. Myndigheten gör bedömningen att Sverige har potential att utvinna flertalet av de metaller som behövs till energi- och klimatomställningen.

Motionen

I kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) välkomnar motionärerna att regeringen anser att prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas bör förbjudas. Av handlingsplanen framgår att frågan bereds inom Regeringskansliet samt att regeringen bedömer att ett förbud bör införas och en ny lagstiftning planeras träda i kraft den 1 januari 2022. Motionärerna anser att klimathandlingsplanen bör tydliggöra att ett förbud för ny exploatering av fossil energi ska införas under mandatperioden och att lagstiftning som innebär ett förbud mot prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas ska införas senast 2022 (yrkande 25).

I yrkande 28 framför motionärerna ett önskemål om att regeringen senast 2021 återkommer med förslag på åtgärder för att förhindra import av batterimetaller som inte är producerade på ett hållbart sätt. De anser att batterier och drivmedel ska produceras på ett socialt och miljömässigt hållbart sätt. Det borde, enligt deras uppfattning, därför inte vara tillåtet att importera mineral och metaller som inte producerats på ett hållbart sätt till Sverige eller EU. För att kunna spåra att mineral inte kommer från länder som t.ex. Kongo och medför fruktansvärda konsekvenser för människor måste spårbarhet och hållbarhetsmärkning tas fram. Sverige har också ett nationellt ansvar att utvinna metaller och mineral på ett hållbart sätt för att möta ökad efterfrågan.

Vissa kompletterande uppgifter

Förbud mot utvinning av olja, kol och gas

På regeringens uppdrag har SGU utrett vad ett förbud mot landbaserad utvinning av olja och gas innebär och beskrivit konsekvenserna av ett sådant eventuellt förbud. Uppdraget redovisades till Regeringskansliet i april 2017 i rapporten Konsekvenser av förbud mot landbaserad utvinning av olja och gas (dnr 31-560/2017).

Under 2019 kompletterade SGU den ovan refererade redovisningen angående dels förekomsten av gällande tillstånd, dels konsekvenser för prospektering efter kol, olja och gas samt av att utvinna kol. En departementspromemoria utarbetas för närvarande, och den kommer därefter att sändas ut på remiss. Arbetet ska ligga till grund för ny lagstiftning i enlighet med den sakpolitiska överenskommelse som slöts mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet i januari 2019. I överenskommelsen anges det bl.a. att prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas ska förbjudas på motsvarande sätt som har gjorts med uran och att regelverket för när

mineral får utvinnas från alunskiffer ska skärpas. Det framgår också att frågorna ska utredas och att ny lagstiftning ska finnas på plats 2022 (punkt 33).

Konfliktmineral

I EU:s s.k. konfliktmineralförordning ((EU) 2017/821) fastställs krav på importörer av s.k. konfliktmineral att införa system för tillbörlig aktsamhet i leverantörskedjorna för att bryta länken mellan finansiering av väpnade konflikter och handel med guld och de tre mineralen tenn, tantal och volfram. Förordningen trädde i kraft den 8 juni 2017 men de delar som avser obligatoriska krav på importörerna tillämpas först från den 1 januari 2021. Regeringen tillsatte den 29 april 2019 en utredning för att förbereda för tillämpningen 2021. Enligt uppgift från Utrikesdepartementet bereds utredningens förslag för närvarande inom Regeringskansliet och planen är att ett förslag ska remitteras under våren 2020.

I regeringens nyligen beslutade plattform för internationellt hållbart företagande konstaterar regeringen att det har rapporterats om undermåliga arbetsvillkor och övergrepp mot befolkningar i områden där kobolt utvinns, en metall som inte klassas som en konfliktmineral enligt EU-förordningen. Regeringen anför att det finns annat stöd för att företagen ska kunna öka kontrollen över sina leverantörskedjor för mineral och få bättre kunskap om varifrån deras importerade råvaror eller andra produkter kommer. Regeringen framhåller att den under flera år finansierat OECD:s arbete med ansvarsfulla försörjningskedjor av konfliktmineral som är bredare än konfliktmineralförordningen och även kan tillämpas på försörjningskedjor för kobolt. Regeringen konstaterar att tillämpningen av riktlinjerna har spridits och den ökade efterfrågan kommer till stor del från importörer av andra mineral än konfliktmineral. Som ett svar på detta har OECD utvecklat en portal som ska hjälpa importörerna att identifiera olika sorters risker i leverantörskedjor över hela världen. Utöver konfliktfinansiering från konfliktmineral kan det röra sig om risker för kränkningar av mänskliga rättigheter, korruption, penningtvätt och barnarbete. Regeringen framhåller att det är viktigt att företagen tillämpar riktlinjerna och identifierar och hanterar risker i sina leverantörskedjor för kobolt så att importen av detta grundämne inte bidrar till barnarbete, undermåliga arbetsvillkor och andra övergrepp mot befolkningar i de områden där kobolt utvinns.

Europeiskt batteriprojekt

I mitten av april 2020 meddelades att Sverige har anmält deltagande i det europeiska storprojektet European Battery Innovation till EU-kommissionen. Detta projekt är ett av två s.k. viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse som har bildats för att främja innovativ och hållbar batteriproduktion i EU. I projektet medverkar Sverige med batteriföretaget Northvolt. Regeringens finansiering av projektet för 2020 uppgår till 40 miljoner kronor, varav 10 miljoner kronor i 2020 års vårändringsbudget (prop. 2019/20:99).

Utskottets ställningstagande

Sverige är ett av EU:s viktigaste gruvländer och därmed en mycket betydelsefull aktör för att säkra tillgång till hållbart producerade råvaror till EU:s industrier. Sverige har även goda förutsättningar att producera sådana kritiska metaller som behövs för klimat- och energiomställningen. Det gäller exempelvis sådana metaller som behövs inom vindkraftsindustrin och för batteritillverkning.

Utskottet delar uppfattningen i motion 2019/20:3480 (V) att mineral som används i bl.a. batterier ska produceras på ett socialt och miljömässigt hållbart sätt. Behovet av att öka den inhemska europeiska råvaruproduktionen har bl.a. belysts i EU:s industripolicy och i EU:s batteristrategi. Utöver att underlätta för produktion i länder med väletablerad miljö- och arbetsrättslig lagstiftning, som exempelvis Sverige, är det viktigt att Sverige och EU agerar för att påverka de tvivelaktiga förhållanden som råder inom gruvnäringen i vissa länder. Här vill utskottet lyfta fram arbetet inom ramen för EU:s s.k. konfliktmineralförordning ((EU) 2017/821) i vilken det bl.a. fastställs krav på importörer av sådana mineral som kan finansiera väpnade konflikter. Förordningen trädde i kraft i juni 2017 men de obligatoriska kraven på importörerna kommer att börja tillämpas den 1 januari 2021. I april 2019 tillsatte regeringen en utredning för att förbereda för tillämpningen fr.o.m. det nyssnämnda datumet. Utskottet noterar att förslaget enligt plan ska remitteras under våren 2020.

Det är emellertid inte alla mineral som kan komma att spela en viktig roll för klimat- och energiomställningen som klassas som konfliktmineral. Ett exempel är kobolt som är en viktig metall för batteritillverkning. Kobolt utvinns i vissa länder som har undermåliga arbetsvillkor och där det förekommer kränkningar av mänskliga rättigheter, korruption, penningtvätt och barnarbete. Här vill utskottet framhålla att Sverige under flera år har finansierat OECD:s arbete med ansvarsfulla försörjningskedjor av olika mineral. Detta arbete har ett bredare angreppssätt än konfliktmineralförordningen och kan därför tillämpas på utvinningen av kobolt. Utskottet anser att det är viktigt att företagen tillämpar riktlinjerna och identifierar och hanterar risker i sina leverantörskedjor så att importen av kobolt och andra mineral inte underblåser en negativ utveckling i de områden där utvinningen sker. Utskottet förordar i första hand ett fortsatt offensivt arbete inom ramen för de ovan beskrivna internationella samarbetena framför mer radikala handelsrestriktioner. Med det anförda förordar utskottet att miljö- och jordbruksutskottet ska avstyrka motion 2019/20:3480 (V) i den del som gäller ett förbud mot import av batterimetaller som inte har producerat på ett hållbart sätt.

När det gäller frågan om utvinning av fossila energikällor som kol, olja och gas har regeringen aviserat att den har för avsikt att förbjuda sådan utvinning i Sverige fr.o.m. 2022, vilket också nämns i motion 2019/20:3480 (V). Utskottet anser inte att det finns skäl för riksdagen att föregripa detta arbete genom att bifalla det förslag i motionen som har just den innebörden. Utskottet anser således att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motionen i den aktuella delen.

Avslutningsvis vill utskottet påminna om att riksdagen tidigare under 2020 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att den senast när budgetpropositionen för 2021 lämnas till riksdagen bör redovisa för riksdagen vilka konkreta åtgärder som vidtagits för att förenkla och förkorta tillståndprocesserna för gruv- och mineralnäringen (bet. 2019/20:NU11).

Sammanfattningsvis anser utskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka yrkandena 25 och 28 i motion 2019/20:3480 (V).

Stockholm den 23 april 2020

På näringsutskottets vägnar

Helene Hellmark Knutsson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Helene Hellmark Knutsson (S), Mattias Bäckström Johansson (SD), Lotta Olsson (M), Tobias Andersson (SD), Camilla Brodin (KD), Arman Teimouri (L), Lorena Delgado Varas (V), Rickard Nordin (C), Betty Malmberg (M), Josefin Malmqvist (M), Martina Johansson (C), Alexandra Völker (S), Anna Vikström (S), Ingela Nylund Watz (S), Jörgen Hellman (S), David Lång (SD) och Karolina Skog (MP).

Avvikande meningar

1. Kärnkraften och klimatet (M, SD, KD, L)

Mattias Bäckström Johansson (SD), Lotta Olsson (M), Tobias Andersson (SD), Camilla Brodin (KD), Arman Teimouri (L), Betty Malmberg (M), Josefin Malmqvist (M) och David Lång (SD) anför:

Vi anser att energipolitiken har en nyckelroll när det gäller att möta det alltmer påtagliga hotet mot klimatet. Mot den bakgrunden är det centralt att energipolitiken får en sådan inriktning att den på allvar kan bidra till att minska utsläppen av växthusgaser. Det finns i detta läge inte utrymme för att vidhålla ett begränsat synsätt som riskerar att försvåra ett angeläget klimatarbete. Sverige har redan en klimatsmart, utsläppsfri och trygg elförsörjning till konkurrenskraftiga priser, och detta förhållande bör i möjligaste mån vidmakthållas. Eftersom alla länder måste bidra i klimatarbetet är det viktigt att Sverige inte bara satsar på förnybar energiproduktion utan även bejakar möjligheterna att även fortsättningsvis kunna producera fossilfri kärnenergi.

Med hänvisning till detta har vi i andra sammanhang redovisat uppfattningen att det är nödvändigt att ompröva målet om att den svenska elproduktionen ska vara helt förnybar till 2040. I stället har vi förordat ett mål om ett 100 procent fossilfritt elsystem. Detta skulle bli en viktig signal till marknaden om att det finns politiskt stöd för kärnkraft även efter 2040. Ett reviderat mål gör också att den redan nu nästan helt fossilfria elproduktionen inte ställs mot den förnybara produktionen.

Kärnkraften svarar i dag för nästan hälften av Sveriges elproduktion och kommer under flera ytterligare decennier att vara en av grundstenarna i den svenska energiförsörjningen. Koldioxidfri el ger dessutom Sverige stora möjligheter att bidra till klimatmålens uppfyllelse och till att skapa nya jobb och exportmöjligheter. Kärnkraftens stabila produktion utgör dessutom bottenplattan för den svenska kraftproduktionen som tillsammans med vattenkraftens reglerförmåga svarar för sådana omistliga systemtjänster som i många fall möjliggör mer omfattande satsningar på väderberoende elproduktion som exempelvis sol- och vindkraft.

Därutöver anser vi att det ger större klimatnytta att värna Sveriges nästan redan helt fossilfria och stabila elsystem och på så sätt frigöra resurser som kan satsas på åtgärder inom sektorer med betydligt större klimatutsläpp, som exempelvis transportsektorn, processindustrin och jordbruket.

Med detta sagt ställer vi oss bakom det som anförs om vissa kärnkraftsfrågor i motion 2019/20:3481 (KD). Det gäller förslaget om att regeringen måste beakta konsekvenserna av nedläggningen av kärnkraftsreaktorerna

Ringhals 1 och 2. Efter nedstängningen av dessa båda reaktorer kommer importbehovet att öka väsentligt under kalla vinterdagar. Den importerade elen kan mycket väl vara fossilbränslebaserad och därmed bidra negativt till belastningen på klimatet. Vi anser att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka motionen i den aktuella delen. Även den del som gäller satsningar på fjärde generationens kärnkraft bör tillstyrkas. Fjärde generationens kärnkraft är mångfalt mer effektiv än dagens teknik och kan återanvända lagrat kärnbränsle. Vi anser även att det behöver utvecklas en färdplan för fjärde generationens kärnkraft. En sådan färdplan bör inkludera svensk forskning och frågan om att etablera en pilotanläggning i Sverige.

Med hänvisning till det anförda anser vi att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka motion 2019/20:3481 (KD) yrkandena 2 och 10.

2. Vissa övriga energirelaterade klimatfrågor (M, KD)

Lotta Olsson (M), Camilla Brodin (KD), Betty Malmberg (M) och Josefin Malmqvist (M) anför:

Vi förordar en politik som bl.a. utgår från att människor har ett ansvar att förvalta de ändliga resurserna och naturvärdena på ett sätt som inte äventyrar livsbetingelserna för efterföljande generationer. Politiken ska därför grundas på försiktighetsprincipen och utformas så att både det offentliga, våra företag, civilsamhället och enskilda ges förutsättningar att göra rätt, dvs. styra mot ett gott förvalterskap som är ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart.

Mot denna bakgrund välkomnar vi huvuddelen av det som regeringen presenterar i klimathandlingsplanen. Vi vill dock understryka att det finns delar som bör kompletteras. Det gäller inte minst på det energipolitiska området, där det enligt vår uppfattning är olyckligt ur såväl ett energipolitiskt som ett klimatpolitiskt perspektiv att det saknas en bred uppgörelse som garanterar en koldioxidneutral energiproduktion motsvarande den starkt ökande energikonsumtion som även regeringen på flera ställen i propositionen medger är att vänta.

Vi har tidigare i detta yttrande framhållit betydelsen av ett energipolitiskt mål som tar sikte på en fossilfri och därmed klimatsmart kraftproduktion framför ett ensidigt fokus på att elen på sikt ska vara helt förnybar. I det sammanhanget lyftes kärnkraften fram som ett viktigt medel för att nå ambitiösa klimatmål. Vi vill här också ställa oss bakom det förslag som finns i motion 2019/20:3481 (KD) om att Sverige borde samarbeta mer med andra kärnkraftsländer både i Europa och i andra världsdelar för att utveckla ett fåtal standardiserade kärnkraftverk och standardiserade kärnkraftskomponenter. Enligt vår uppfattning har ett sådant arbete potential att sänka kostnaderna och korta ledtiderna för byggnation. Miljö- och jordbruksutskottet bör därför tillstyrka motionen i den aktuella delen.

Avslutningsvis anser vi att det finns mer att göra för att underlätta elektrifieringen av transportsektorn, och då inte minst vägtransportsektorn. I likhet med vad som sägs i motion 2019/20:3481 (KD) anser vi att riksdagen bör uppmana regeringen att ge någon lämplig myndighet i uppdrag att analysera frågan om att skapa bättre tillgång till laddinfrastruktur för olika boendeformer och vid behov föreslå åtgärder. Motionen bör alltså tillstyrkas av miljö- och jordbruksutskottet även i denna del.

Sammantaget innebär detta att vi anser att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka yrkandena 9 och 21 i motion 2019/20:3481 (KD). Yrkandena 2, 22 och 65 i motion 2019/20:3480 (V) bör avstyrkas.

3. Vissa övriga energirelaterade klimatfrågor (V)

Lorena Delgado Varas (V) anför:

Jag delar den uppfattning som framförs i klimathandlingsplanen om att det krävs ökade ansträngningar för att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden. Även om jag välkomnar flera av de åtgärder som redovisas anser jag att handlingsplanen som helhet är otillräcklig av flera skäl. En handlingsplan borde fokusera på just handling, och inte på fler utredningar. Det gäller att agera innan det är för sent.

Ett område där det saknas flera klimatrelaterade insatser är energipolitiken. Jag står inte bakom den energiöverenskommelse som ligger till grund för den nu förda energipolitiken. Överenskommelsen har visserligen börjat knaka i fogarna sedan två partier nyligen lämnade den, men ännu vägleds mycket av regeringens arbete av den. I stället för en bräcklig energiöverenskommelse vill jag att energipolitikens mål ska vara ett samhälle med 100 procent förnybar energiförsörjning senast 2040. Genom att satsa på energieffektivisering och förnybar energi som sol-, vind-, bio- och geoenergi kan ett ekologiskt hållbart samhälle växa fram där det fossilbränslelaterade hotet mot klimatet är borta.

Med detta sagt sluter jag upp bakom de förslag med energipolitisk koppling som finns i motion 2019/20:3480 (V). Jag instämmer i det som sägs i motionen om att det offentliga har en viktig roll att spela genom att gå före i energiomställningen. Här kan ett statligt stöd för att t.ex. skolor och sjukhus ska få möjlighet att installera sol- och vindkraft vara ett bra exempel. Regeringen bör därför skyndsamt återkomma med ett riktat statligt stöd för att offentliga byggnader ska kunna installera produktion av förnybar energi. Motionen bör således tillstyrkas av miljö- och jordbruksutskottet i den aktuella delen.

Även det som sägs i motionen om havsbaserad vindkraft bör tillstyrkas av miljö- och jordbruksutskottet. Genom att hänvisa till totalförsvarets riksintresse har Försvarmakten möjlighet att lägga in sitt veto mot viktig utbyggnad av förnybar energi, som exempelvis vindkraft. Jag anser att det måste vara fullt möjligt att både bygga ut vindkraften – inte minst den havsbaserade – och samtidigt ge Försvarmakten rimliga förutsättningar för övningsverksamhet.

Havsbaserade vindkraftsparker måste kunna inrättas utan att Försvarsmaktens verksamhet påverkas negativt på lång sikt.

Avslutningsvis välkomnar jag regeringens avsikt att se över all relevant lagstiftning för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag. Inom ramen för det arbetet bör regeringen även tillse att förordningar, direktiv och ägarinstruktioner till myndigheter och statliga bolag är i enlighet med det klimatpolitiska ramverket. Ett förslag med den innebörden finns i motion 2019/20:3480 (V). Även detta förslag bör miljö- och jordbruksutskottet tillstyrka i den del som gäller de statliga bolagen.

Sammanfattningsvis innebär det anförda att jag anser att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka motion 2019/20:3480 (V) yrkandena 2, 22 och 65. Yrkandena 9 och 21 i motion 2019/20:3481 (KD) bör avstyrkas.

4. Klimatnyttan av Sveriges export (M)

Lotta Olsson (M), Betty Malmberg (M) och Josefin Malmqvist (M) anför:

Vi menar att den svenska klimatpolitiken måste ha ett internationellt perspektiv. Styrmedel i Sverige som syftar till att minska de nationella utsläppen får inte samtidigt leda till ökade utsläpp utanför landets gränser. Vi vill se en ambitiös klimatpolitik på hemmaplan för att nå det långsiktiga målet om nettonollutsläpp senast 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. Vi anser därför att en viktig del av svensk klimatpolitik är att behålla hög tillväxt och konkurrenskraft i svensk industri så att Sverige kan exportera ännu mer klimatsmarta produkter. Klimatpolitiken får inte styra mot mindre utrikeshandel för att minska de inhemska koldioxidutsläppen, eftersom detta kommer att leda till ökade globala utsläpp. Den aviserade översynen av lagstiftningen för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag får därför inte påverka svensk konkurrenskraft negativt.

I enlighet med det som förordas i motion 2019/20:3482 (M) vill vi att utsläppen ska börja mätas och följas upp i förhållande till exportens klimatnytta, på samma sätt som Naturvårdsverket i dag mäter territoriella och konsumtionsbaserade utsläpp. Vi vill på så sätt förhindra att politiken skapar dåliga förutsättningar för svensk industri och därmed tvingar klimatsmart produktion att flytta till andra länder. Riksdagen bör därför uppmana regeringen att ge Naturvårdsverket i uppdrag att beräkna och redovisa klimatnyttan av Sveriges export.

Därmed anser vi att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka motion 2019/20:3482 (M) yrkande 4.

5. Främjande av svensk industri (SD)

Mattias Bäckström Johansson (SD), Tobias Andersson (SD) och David Lång (SD) anför:

Vi menar att det är positivt att handlingsplanen berör den betydelse som näringslivet har i att minska utsläppen i Sverige och vikten av forskning och innovation. Vi anser dock att det är en brist att handlingsplanen inte tar upp den potential som finns för svensk industri att genom klimatvänlig export bidra till minskade utsläpp på global nivå. Dessutom pliktär en stor del av svensk industri under EU:s utsläppshandelssystem som är lagstadgat att nå netto-nollutsläpp 2045. Industri som pliktär under detta system är därmed per definition mer klimatvänlig än industri som ligger utanför systemet. Att främja svensk industri, särskilt exportindustri, bör därför vara en prioriterad del av klimatpolitiken. Vi anser därmed att miljö- och jordbruksutskottet ska tillstyrka motion 2019/20:3479 (SD) yrkande 3.

6. Övrigt om handel och klimat (V)

Lorena Delgado Varas (V) anför:

Jag vill ha en rättvis handelspolitik som sätter människor, social rättvisa, djur, klimatet och miljön främst – en handelspolitik som fokuserar på samhällsvinster för alla och inte bara på vinster för storföretag. Handel med omvärlden är avgörande för Sveriges välbefinnande och utveckling. Jag står bakom den avveckling av tullar och andra formella handelshinder som ägt rum genom åren.

I dag har EU handelsavtal med 50 länder. Sverige och EU måste stå upp för miljön, klimatet och demokratin. Det gäller även i de handelsavtal som EU ingår. Därför motsätter jag mig en handelspolitik där vinster för storföretagen går före rätten till trygga jobb, klimatet och den gemensamma välfärden. Jag är emot handelsavtal som det mellan EU och Kanada (CETA) och tjänstehandelsavtalet TISA som EU och 22 andra parter förhandlar om. Båda avtalen har kritiserats hårt, bl.a. för att makt flyttas från länders regeringar till storföretag och för att avtalen riskerar att undergräva arbetstagares rättigheter, slå mot välfärden och inte minst utgöra ett hot mot klimat och miljö. Ett stort problem är också att företag ges möjlighet att stämma stater för utebliven vinst genom tvivelaktig s.k. tvistlösning mellan investerare och stat (Investor-State Dispute Settlement, ISDS). Därmed hindras länder från att föra den politik de vill om den strider mot avtalet. I likhet med vad som förordas i motion 2019/20:3480 (V) anser jag att regeringen bör verka för att EU ställer krav på att Parisavtalet följs i alla förhandlingar om handelsavtal.

I Brasilien härjade omfattande bränder i Amazonas under sommaren 2019. Landets president Jair Bolsonaro vägrade länge att agera för att stoppa bränderna. Enligt uppgift av bl.a. The Guardian har han till och med hävdad att miljöorganisationer anlagt bränderna. Samtidigt har EU kommit överens om ett gigantiskt handelsavtal med Mercosurländerna där bl.a. Brasilien ingår. Avtalet har mötts av omfattande kritik från civilsamhället. I juni 2019 uppmanade över 300 frivilligorganisationer EU att stoppa förhandlingarna om avtalet med hänvisning till den kraftigt försämrade situationen för klimatet och de mänskliga rättigheterna i Brasilien under Bolsonaros styre. Frankrikes miljöminister är djupt kritisk till avtalet, och efter Brasiliens undermåliga hantering av skogsbränderna i Amazonas har såväl Frankrikes som Irlands regering hotat med att inte godkänna avtalet. Tyskland och Norge har dragit in sitt stöd för att bekämpa skogsavverkningen i Brasilien eftersom landets president inte använder pengarna till det avsedda ändamålet. I Finland har ett importstopp av brasilianskt nötkött diskuterats. Jag delar därför uppfattningen i den nämnda motionen om att riksdagen ska uppmana regeringen att verka för att stoppa handelsavtalet med Mercosur och kräva bindande klimat- och miljöåtaganden för fortsatta förhandlingar.

En annan brist i EU:s handelsavtal menar jag är att de inte fastslår vilka sanktioner som ska användas när ett land som t.ex. Brasilien inte respekterar sina åtaganden. Kapitlet om hållbarhet blir därför tandlöst. Just därför är kritiken så massiv från alla de organisationer och personer som på allvar bryr sig om klimatet. Om Brasilien lämnar Parisavtalet, som de hotat att göra, skulle det inte påverka det ingångna avtalet eller leda till sanktioner. Detta är en uppenbar svaghet som jag menar måste åtgärdas. Riksdagen bör därför också i enlighet med förslaget i den nämnda motionen uppmana regeringen att verka för att kapitlet om hållbarhet i de handelsavtal som EU ingår med andra länder ska fastställa sanktioner om parterna inte håller sina åtaganden.

Av propositionen framgår att regeringen avser att ge Exportkreditnämnden i uppdrag att tillsammans med Svensk Exportkredit AB se över hur det svenska och internationella exportfinansieringssystemet ska bidra till tydlig omställning och kraftigt minskade utsläpp av växthusgaser – detta för att verksamheten och kreditgivningen ska vara i linje med Parisavtalet och inte skapa inlåsnings i fossilberoende. Enligt regeringen görs detta bl.a. genom att man senast 2022 upphör med de svenska exportkrediterna till investeringar i prospektering och utvinning av fossila bränslen. Jag välkomnar att regeringen avser att vidta åtgärder för att exportfinansieringssystemet ska vara i linje med Parisavtalet. Jag anser dock, i likhet med Naturskyddsföreningen, att ett stopp bör införas för samtliga fossila verksamheter, dvs. även för förädling och kraftgenerering inom fossila verksamheter. I likhet med det som anförs i den nämnda motionen anser jag därför att riksdagen bör uppmana regeringen att vidta åtgärder för att de svenska exportkrediterna till investeringar i samtliga fossila verksamheter, inklusive förädling och kraftgenerering, ska upphöra senast 2022.

Vidare anser jag att utvecklingsländer behöver få tillgång till modern miljöteknik för att de ska kunna bromsa sina egna utsläpp och samtidigt utvecklas. Jag delar uppfattningen som kommer till uttryck i den nämnda motionen att tekniköverföringen skulle gynnas genom en förändrad patentlagstiftning. Innovationerna inom förnybar teknik, jordbruk och datamodellering i syfte att förutsäga väder m.m. finns ofta koncentrerade hos företag i den rika delen av världen.

När utvecklingsländer i dag vill utveckla tekniker för förnybar energi och hållbar livsstil, t.ex. genom att bygga ut vindkraften, måste de antingen betala dyra patentlicenser eller använda gammal teknik där patenträtten gått ut. Utvecklingsländerna har helt enkelt inte råd med den modernaste och miljövänligaste tekniken. Ett center för tekniköverföring har inrättats i Köpenhamn (Climate Technology Centre and Network, CTCN), men det saknas i stor utsträckning konkreta politiska initiativ för att underlätta tekniköverföringen till utvecklingsländer. Sverige borde ta initiativ och driva på EU och andra industriländer så att en storskalig tekniköverföring kan komma till stånd. Det är min uppfattning att det bl.a. skulle kunna göras genom en reform av bestämmelser om patent och immaterialrätt på vissa utvalda tekniker. Jag förordar därför i enlighet med förslaget i motionen att riksdagen ska uppmana regeringen att i internationella klimatförhandlingar och andra forum verka för att miljöteknik och vissa livsmedelstekniker som bekämpar klimatförändringarna ska ges liknande undantag inom TRIPS-avtalet som livsbesparande mediciner har fått.

För att tydliggöra företagens miljö- och klimatansvar menar jag att ett klimat- och miljöperspektiv bör anläggas på de förslag som regeringen arbetar fram inom hållbart företagande. Det kan ske med utgångspunkt i en s.k. environmental due diligence, ett verktyg som liknar human rights due diligence men där miljö- och klimatperspektivet är vägledande. Regeringen bör därför i likhet med det som anförs i den nämnda motionen utreda möjligheten att införa klimat- och miljöperspektiv enligt environmental due diligence i regelverken för företags agerande utomlands.

Därmed förordar jag att miljö- och jordbruksutskottet tillstyrker motion 2019/20:3480 (V) yrkandena 68–72 och 74.

7. Klimat och mineral (V)

Lorena Delgado Varas (V) anför:

Jag anser att regeringens klimathandlingsplan som helhet är otillräcklig för att kunna möta utmaningarna på klimatområdet. Vad som krävs är ett kraftfullt åtgärds paket som innebär en betydande politisk kursändring.

Ett område som är bristfälligt hanterat i handlingsplanen är mineralutvinningens roll som en del av klimatpolitiken och inte minst de i många fall ytterst tvivelaktiga förhållanden som råder i vissa länder där klimatviktiga mineral utvinns. Jag välkomnar visserligen en ökad svensk batteritillverkning, men det

går inte att tala sig varm för satsningar på batterifabriker i Sverige och samtidigt blunda för att många av de metaller som behövs för produktionen utvinns i länder där exportintäkterna finansierar väpnade konflikter och där det förekommer omfattande kränkningar av mänskliga rättigheter, korruption, penningtvätt och barnarbete.

Mot denna bakgrund instämmer jag i det som sägs i motion 2019/20:3480 (V) om att det inte borde vara möjligt att importera mineral och metaller till Sverige eller övriga EU som inte har producerats på ett hållbart sätt. Regeringen bör därför senast 2021 återkomma med förslag på åtgärder för att förhindra import av batterimetaller som inte är hållbart producerade. Det anförda ligger till grund för min uppfattning att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka motionen i den aktuella delen.

Jag står också bakom det som sägs i motionen om att det bör bli förbjudet att prospektera efter och att utvinna olja, kol och gas i Sverige. Det är självfallet positivt att regeringen redovisar en liknande uppfattning och att frågan bereds inom Regeringskansliet med inriktningen att ett förbud planeras kunna träda i kraft den 1 januari 2022. Jag anser dock inte att detta är tillräckligt förpliktigande utan menar att det finns skäl för riksdagen att tydligt uttala att regeringen ska återkomma med lagstiftning som förbjuder denna fossila verksamhet under den innevarande mandatperioden. Förslaget om ett tillkännagivande med denna innebörd i motion 2019/20:3480 (V) bör därför tillstyrkas av miljö- och jordbruksutskottet.

Det anförda innebär sammanfattningsvis att jag förordar att miljö- och jordbruksutskottet ska tillstyrka yrkandena 25 och 28 i motion 2019/20:3480 (V).

BILAGA 6

Skatteutskottets yttrande 2019/20:SkU8y

En samlad politik för klimatet - klimatpolitisk handlingsplan

Till miljö- och jordbruksutskottet

Miljö- och jordbruksutskottet beslutade den 3 mars 2020 att ge skatteutskottet tillfälle att yttra sig över proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan samt följdmotioner i de delar som rör skatteutskottets beredningsområde. Med anledning av propositionen har fyra motioner väckts. I två av motionerna berörs dock inte några skattefrågor.

Skatteutskottet har beslutat att yttra sig över propositionen i de delar som rör skatteutskottets område.

Utifrån de utgångspunkter som skatteutskottet har att beakta ser utskottet inte något hinder mot att propositionen bifalls och att motionerna 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 10–11, 13–14, 29, 38, 49 och 64 samt 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 11, 17–19 och 23 avslås.

I yttrande finns tre avvikande meningar (M, V, KD).

Utskottets överväganden

Bakgrund

Den 9 mars 2017 beslutade regeringen propositionen Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige (prop. 2016/17:146). Propositionen innehöll förslag till en klimatlag och ett nytt långsiktigt, tidsutsatt utsläppsmål samt nya etappmål. Riksdagen antog regeringens förslag den 15 juni 2017 (bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Klimatlagen (2017:720) trädde i kraft den 1 januari 2018.

Den 12 april 2018 överlämnade regeringen skrivelsen En klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238) till riksdagen. I skrivelsen presenterade regeringen de åtgärder som dittills hade vidtagits för att nå klimatmålen och riktningen för det fortsatta arbetet.

Enligt klimatlagen ska regeringen vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan. Handlingsplanen ska lämnas till riksdagen året efter det att ordinarie val till riksdagen har hållits.

Den nu aktuella propositionen bygger på en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna.

Propositionen

Prissättning av växthusgasutsläpp

Regeringen anför att en verkningsfull prissättning av koldioxidutsläpp är en nödvändig förutsättning för att nå klimatmålen. Enbart prissättning av utsläpp räcker dock inte för att driva fram nödvändig forskning, utveckling och marknadsintroduktion.

Koldioxidskatten bidrar till en kostnadseffektiv minskning av utsläppen och bör även i fortsättningen utgöra en bas för styrningen av koldioxidutsläppen i den icke-handlande sektorn. Nivån på koldioxidskatten bör framöver anpassas i den omfattning och takt som, tillsammans med övriga förändringar av styrmedlen samt med hänsyn till näringslivets konkurrenskraft, ger en kostnadseffektiv minskning av utsläppen av växthusgaser i den icke-handlande sektorn så att etappmålet till 2030 nås.

Ekonomiska styrmedel bör användas för att nå klimatmålen. En omfattande skattereform bör genomföras som bl.a. bör bidra till att klimat- och miljömål nås. Miljöskatternas andel av skatteinkomsterna bör öka. En kraftfull grön skatteväxling bör genomföras med höjda miljöskatter som växlas mot sänkt skatt på jobb och företagande. Ett nytt avdrag för grön teknik bör införas.

Sverige bör fortsätta att verka för att energiskattedirektivet och andra relevanta delar av EU:s regelverk ska möjliggöra kostnadseffektiv styrning mot minskade utsläpp av växthusgaser.

EU:s utsläppshandelssystem

Enligt regeringen bör EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) skärpas ytterligare för att bidra till att uppfylla såväl ett nettonollmål senast 2050 för EU och Parisavtalets målsättningar som Sveriges klimatmål. Sverige bör vara drivande i detta. Sverige bör även fortsättningsvis verka för en stark styrning av flygets utsläpp på EU-nivå genom t.ex. EU ETS och genom att verka för att beskattning av fossilt flygbränsle möjliggörs genom bilaterala avtal mellan medlemsstater eller ännu hellre ett multilateralt avtal.

Konsumtionsbaserade utsläpp

Svensk konsumtion leder till klimatpåverkande utsläpp såväl i Sverige som i andra länder. Miljömålsberedningen bör få i uppdrag att bereda frågan om mål för konsumtionsbaserade utsläpp. Det är viktigt att arbeta vidare med effektiva åtgärder för att ytterligare underlätta för hållbara konsumtionsmönster.

Ett hyberavdrag bör införas, liksom möjligheter att skattefritt upp till ett visst belopp hyra ut lösöre.

El- och värmesektorn samt avfall

Utvecklingen av en resurseffektiv, cirkulär och biobaserad ekonomi bör enligt regeringen stärkas. Flera åtgärder inom detta område bör genomföras under mandatperioden. Bland annat bör en nationell strategi för cirkulär ekonomi tas fram och en bred översyn av regelverken för återvinning och hantering av avfall och restprodukter göras för att främja innovation och företagande i den cirkulära ekonomin. Vidare anför regeringen att en skatt på avfallsförbränning bör införas för att nå de nationella klimatmålen och en mer resurseffektiv och giftfri avfallshantering

Utsläppen bör minska i städerna

Andelen som reser med cykel ska öka och skatteregler ska underlätta för cykelpendling. Därutöver kommer även ett avståndsbaserat och färdmedelsberoende reseavdrag att införas. Inriktningen för det fortsatta arbetet är därutöver att fortsätta genomförandet av strategin samt att följa upp och utvärdera de insatser som redan har genomförts.

Ekonomiska styrmedel för ökad transporteffektivitet

Reglerna för förmånsvärdet för bilar, utöver styrning mot mer miljöanpassade bilar, bör spegla principen om neutral beskattning mellan förmån och kontant lön. Ett avståndsbaserat och färdmedelsberoende reseavdrag bör införas, bl.a. på grund av att det nuvarande regelverket har ansetts gynna arbetsresande med bil, särskilt i områden där det finns mer klimatsmarta alternativ. I december 2017 tillsatte regeringen en kommitté med uppdraget att föreslå hur systemet för avdrag för resor mellan bostäder och arbetsplatser bör omarbetas för att på ett bättre sätt gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar och samtidigt vara enklare att tillämpa, administrera och kontrollera än det nuvarande systemet. Kommitténs förslag ska samtidigt underlätta för att människor ska kunna bo och verka i hela landet, även där

kollektivtrafikalternativ saknas eller är begränsade. (dir. 2017:134). Det nuvarande regelverket har ansetts gynna storstadsområden och gynna arbetsresande med bil jämfört med andra transportmedel. Reglerna har även kritiserats för svårigheten att kontrollera att de skattskyldiga som yrkar avdrag för resor till och från arbetet uppfyller de krav som ställs för avdragsrätt. Det har också framförts invändningar mot att avdraget gynnar män framför kvinnor. Kommittén lämnade sitt betänkande till regeringen den 26 juli 2019.

Tillgång till avgiftsfri arbetsplatsparkering kan bidra till ökad bilpendling och därmed ökade utsläpp. Skatteverket bör bedöma omfattningen av felaktigheter när det gäller redovisningen av förmåner av parkering vid arbetsplatser.

Andelen som reser med cykel ska öka. Skatteregler bör underlätta för cykelpendling.

Klimatstyrande skatter och avgifter för flyget

Flygets stora klimatpåverkan bör minska. Sverige bör fortsatt ta en ledande internationell roll, både globalt och på EU-nivå, för att det ska bli möjligt att beskatta fossilt flygbränsle i yrkesmässig luftfart. På global nivå bör Sverige verka för att de policyer som är knutna till Chicagokonventionen som anger att flygbränsle inte ska beskattas, ändras. På EU-nivå bör Sverige verka för att energiskattedirektivet ändras så att flygbränslebeskattning inom EU blir tillåten. På kort sikt bör Sverige verka för att sådan flygbränslebeskattning inom EU möjliggörs genom bilaterala avtal mellan medlemsstater eller, ännu hellre, ett multilateralt avtal.

När ett system för flygbränsleskatt finns på plats bör det ersätta dagens biljettskatt på flyget.

Fossilfria drivmedel för sjöfarten

Etappmålet för inrikes transporter omfattar även utsläppen från inrikes sjöfart. Det långsiktiga nationella klimatmålet, som innebär nettonollutsläpp 2045, omfattar inrikes sjöfart men inte internationell bunkring, och kommer innebära att sjöfartens utsläpp måste minska. För att komplettera dagens mål, så att inte viktiga utsläppskällor saknar tillräcklig styrning, bör Miljömålsberedningen bereda möjligheten till mål för sjöfarten. På motsvarande sätt som det har utretts för flyget bör det även analyseras hur sjöfarten kan ställa om för att minska utsläppen av växthusgaser.

I förhållande till exempelvis vägsektorn har få styrmedel införts för att minska sjöfartens växthusgasutsläpp. Det finns således ännu inte någon stark incitamentsstruktur på plats för energieffektivisering och en övergång till förnybara energikällor (t.ex. fossilfria bränslen, el och vind). Det låga priset på fossila bränslen inom sjöfarten är ett hinder för omställningen.

Bränsle som förbrukas i ett fartyg kan i dag medföra rätt till skattebefrielse för energi- och koldioxidskatt. Det gäller om fartyget används för transport av passagerare eller varor mot ersättning, eller för tillhandahållande av andra tjänster mot ersättning. Transporter som görs av ett företag i den egna verksamheten och som inte sker mot ersättning får alltså inte ske med

skattebefriat bränsle. Skattebefrielse gäller också om fartyg används av offentliga myndigheter eller för deras räkning, för yrkesmässigt fiske eller av frivilliga försvarsorganisationer samt för sjöräddning, brandövervakning och liknande verksamhet som ideella organisationer bedriver, inklusive övning och utbildning. I praktiken innebär det att en stor del av det bränsle som används inom framför allt yrkessjöfarten är befriat från energi- och koldioxidskatt. Skattebefrielsen är tvingande och följer av energiskattedirektivet. Energiskattedirektivet tillåter dock beskattning av bränsle för inrikes sjöfart. Skattebefrielsen gäller för alla fartyg, men åstadkoms på olika sätt beroende på typ av fartyg.

Ökad takt i omställningen av fordonsflottan

Regeringen avser att under 2020 genomföra en översyn av bonus-malus-systemet med inriktningen att förstärka och förenkla det. Det är angeläget att omställningen av transportsystemet kan ske på ett effektivt sätt och att såväl energianvändning som koldioxidutsläpp kan begränsas. Regeringen avser också att ge en lämplig myndighet i uppdrag att analysera möjligheten att förbättra vägledningen till konsumenter kring lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp vid försäljning och marknadsföring.

Åtgärder för att främja tunga vägfordon med låga utsläpp

Ytterligare åtgärder kommer att behövas för att utsläppen av växthusgaser från tung trafik ska minska i linje med etappmålet för inrikes transporter till 2030 och det långsiktiga klimatmålet till 2045. Sverige bör i den pågående förhandlingen om en ändring av Eurovinjettdirektivet fortsatt stödja kommissionens ambition att utveckla principen om att förorenaren ska betala genom en prissättning av koldioxid. Sverige bör även verka för att EU:s koldioxidkrav på tunga fordon skärps i samband med översynen av systemet 2022. Ett nytt miljöstyrande system för beskattning av tunga transporter bör utredas.

Motionerna

I ärendet hos miljö- och jordbruksutskottet har fyra följdmotioner lämnats in. Två av dessa berör skatteutskottets ämnesområde och behandlas därmed här. Under den allmänna motionstiden hösten 2019 lämnades även ytterligare 33 motioner in som rör de frågor som behandlas i regeringens förslag, och även dessa kommer att hanteras i det aktuella ärendet hos miljö- och jordbruksutskottet. Ingen av de motionerna berör dock skatteutskottets ämnesområde, varför skatteutskottet inte behandlar de motionerna i det här yttrandet.

I kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10-11, 13-14, 29, 38, 49 och 64 föreslås tillkännagivande med följande innehåll. Enligt motionärerna bör regeringen under den nuvarande mandatperioden återkomma med förslag på utfasning av de nuvarande skatteundantagen för fossila bränslen med hänsyn tagen till sociala och ekonomiska konsekvenser.

Regeringen bör också återkomma med förslag på kompensatoriska åtgärder för att ekonomiskt återföra medel till glesbygdens omställning med anledning av höjda drivmedelsskatter. En grön skatteväxling bör genomföras med höjda miljöskatter som växlas mot skatter för ökad jämlikhet och jämställdhet samt hållbart resursutnyttjande. Regeringen ska aktivt verka för att Sverige som medlemsland inom EU tillåts att förlänga skattebefrielsen för biodrivmedel efter 2020. Vidare bör regeringen återkomma med ett förslag till riksdagen om en breddad skattereduktion till dem som bor i lägenhet, oavsett upplåtelseform, och vill producera förnybar el tillsammans för sin egen förbrukning. Dessutom bör regeringen låta utreda en lämplig utformning av progressiv flygbeskattnings. Regeringen bör även ges i uppdrag att senast 2022 återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om att utforma och införa trängselavgifter. Slutligen bör regeringen också skyndsamt återkomma med förslag på en avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik.

I kommittémotion 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 11, 17-19 och 23 föreslås tillkännagivanden till regeringen enligt följande. Utifrån den kritik som kommer från regeringens egen utredare, Lagrådet, myndigheter och branschen menar motionärerna att det finns stora tveksamheter kring den föreslagna skatten på avfallsförbränning. Motionärerna anser att regeringen bör lyssna till kritiken och i ett första skede förskjuta tidpunkten för införandet. Vidare avvisar motionärerna förslaget om att jämställa beräkningen av förmånsvärdet för bilar med beskattning av kontantlön. I stället förordar motionärerna att dagens nedsatta förmånsvärde för miljöbilar ska avskaffas samtidigt som förmånsvärdet för bilar som inte är miljöbilar höjs. Motionärerna noterar också att förekomsten av avgiftsfri bilparkering har medfört att regeringen i propositionen uppdrar åt Skatteverket att bedöma omfattningen av detta samt att skärpa efterlevnaden av förmånsbeskattningen. Motionärerna anser inte att detta förslag står i proportion till problemet. Slutligen anför motionärerna avseende skatter att 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. Den nuvarande beskattningsmodellen bör enligt motionärerna ersättas med en modell som tar hänsyn till vilken miljöbelastning fordonstrafiken har i hela trafiksystemet.

Utskottets ställningstagande

För att nå det långsiktiga och tidsatta utsläppsmålet föreslår regeringen ökade ansträngningar för att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden. Det arbetet bör enligt regeringen innefatta att se över all relevant lagstiftning för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag. Vidare bör arbetet innefatta att regeringen i samband med nästa översyn av respektive samhällsmål vid behov omformulerar målen så att de är förenliga med

klimatmålen och att regelverket tydliggörs så att konsekvensanalyser görs av effekter för klimatet inom de politikområden där det är relevant.

Utskottet delar de bedömningar som regeringen gör i handlingsplanen avseende de förändringar av skattelagstiftningen som behöver göras för att nå de uppställda klimatmålen.

Utskottet konstaterar vidare att regeringen den 19 december 2019 gav en särskild utredare i uppdrag att lämna förslag om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av bensin- och dieseldrivna bilar (dir. 2019:106). Uppdraget ska redovisas senast den 1 februari 2021, och utskottet anser inte att denna utredning bör föregripas.

I betänkande 2018/19:SkU22 Befrielse från koldioxid- och energiskatt och förändrad omräkning av skatt för diesel och bensin avstyrkte utskottet motionsförslag om att regeringen skulle återkomma med förslag på kompensatoriska åtgärder för att ekonomiskt återföra medel till glesbygdens omställning med anledning av höjda drivmedelsskatter. Utskottet angav som skäl bl.a. att regeringen i den sakpolitiska överenskommelse som har ingåtts mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Centern och Liberalerna har aviserat en utredning av hur det svenska jordbrukets konkurrenskraft ska stärkas och hur möjligheterna att leva och bo på landsbygden ska förbättras. Mot denna bakgrund är utskottet inte heller nu berett att stödja motionsförslag om att utreda villkoren för glesbygden.

Utskottet delar regeringens bedömning att en kraftfull grön skatteväxling bör genomföras med höjda miljöskatter som växlas mot sänkt skatt på jobb och företagande. Utskottet anser inte att arbetet med den närmare utformningen av denna skatteväxling bör föregripas.

Finansministern har i sitt svar på skriftlig fråga 2019/20:455 bl.a. uppgett att regeringen kommer att fortsätta att arbeta för att det ska finnas möjlighet att få ett statsstödsgodkännande för skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel, oavsett om dessa är livsmedelsbaserade eller inte. Motionsförslaget om att regeringen aktivt ska verka för att Sverige inom EU tillåts att förlänga skattebefrielsen för biodrivmedel efter 2020 får därmed enligt utskottet anses vara tillgodosett.

Avseende förslag om breddad skattereduktion till dem som bor i lägenhet och vill producera förnybar el tillsammans för egen förbrukning, anförde statsrådet Anders Ygeman i sitt svar på skriftlig fråga 2019/20:946 den 11 september 2019 att frågan för närvarande bereds i Regeringskansliet. Utskottet anser inte att denna beredning bör föregripas.

Utskottet delar regeringens bedömning att flygets stora klimatpåverkan bör minska, och att Sverige även fortsättningsvis bör ta en ledande internationell roll, både globalt och på EU-nivå, för att det ska bli möjligt att beskatta fossilt flygbränsle i yrkesmässig luftfart. Emellertid är inte utskottet berett att nu ställa sig bakom motionsförslag om att utreda en progressiv flygskatt.

Utskottet har tidigare avstyrkt förslag om att låta kommuner besluta om träningskatt (senast i bet. 2018/19:SkU12) med motiveringen att frågan är föremål för överväganden inom Regeringskansliet med anledning av

Vägtullsutredningens förslag (SOU 2013:3). Fortfarande gör utskottet samma bedömning.

Eurovinjettdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG) är tillämpligt på fordonsskatter, vägavgifter och vägtullar som tas ut för tunga lastbilar, dvs. lastbilar som inklusive släp har en högsta tillåten bruttovikt av mer än 12 ton. Syftet med direktivet är att avlägsna snedvridningar av konkurrensen mellan transportföretag i medlemsstaterna genom en harmonisering av avgiftssystemen för tunga lastbilar. Direktivet kräver inte att medlemsstaterna inför vägavgifter eller vägtullar, men om sådana tas ut måste direktivets bestämmelser följas. Enligt direktivet kan två eller flera medlemsstater samarbeta för att införa ett gemensamt vägavgiftssystem. Regeringen gör bedömningen att Sverige i den pågående förhandlingen om en ändring av Eurovinjettdirektivet bör fortsätta att stödja kommissionens ambition att utveckla principen om att förorenaren ska betala genom en prissättning av koldioxid. Sverige bör även verka för att EU:s koldioxidkrav på tunga fordon skärps i samband med översynen av systemet 2022, och för att ett nytt miljöstyrande system för beskattning av tunga transporter bör utredas. Utskottet gör ingen annan bedömning och är därför inte berett att ställa sig bakom motionsförslag om förändring av beskattningen av tunga transporter.

Utskottet konstaterar att riksdagen den 4 december 2019 antog regeringens förslag till ny skatt på avfallsförbränning (prop. 2019/20:32, bet. 2019/20:SkU12, rskr. 2019/20:91).

Vidare delar utskottets regeringens bedömning att reglerna för förmånsvärdet för bilar, utöver styrning mot mer miljöanpassade bilar, bör spegla principen om neutral beskattning mellan förmån och kontant lön. Utskottet har inte heller något att invända mot regeringens förslag om att Skatteverket ska ges uppdraget att bedöma omfattningen av felaktigheter när det gäller redovisningen av förmåner i form av parkering vid arbetsplatser. Däremot ställer sig utskottet inte bakom motionsförslag om att avskaffa dagens nedsatta förmånsvärde för miljöbilar och att höja förmånsvärdet för bilar som inte är miljöbilar.

Utifrån de utgångspunkter som skatteutskottet har att beakta ser utskottet mot ovanstående bakgrund inte något hinder mot att propositionen bifalls och att motionerna 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 10-11, 13-14, 29, 38, 49 och 64 samt 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 11, 17-19 och 23 avslås.

Stockholm den 23 april 2020

På skatteutskottets vägnar

Jörgen Hellman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jörgen Hellman (S), Niklas Wykman (M), David Lång (SD), Anna Vikström (S), Sultan Kayhan (S), Betty Malmberg (M), Josefin Malmqvist (M), Lotta Olsson (M), Arman Teimouri (L), Lars Thomsson (C), Alexandra Völker (S), Ingela Nylund Watz (S), Lorena Delgado Varas (V), Mattias Bäckström Johansson (SD), Tobias Andersson (SD), Karolina Skog (MP) och Camilla Brodin (KD).

Avvikande meningar

1. En samlad politik för klimatet - klimatpolitisk handlingsplan (M)

Niklas Wykman (M), Betty Malmberg (M), Josefin Malmqvist (M) och Lotta Olsson (M) anför:

Att värna naturen är ett kärnvärde för Moderaterna. Att minska koldioxidutsläppen är global utmaning och en av vår tids viktigaste frågor. Skatter påverkar människors beteenden och är därmed, rätt använda, ett kraftfullt verktyg inom miljö- och klimatpolitiken. Miljöskatter som styrmedel behöver användas på ett välavvägt sätt. Miljönyttan behöver vara hög i förhållande till andra kostnader för att införa skatten, t.ex. skattens negativa påverkan på jobbskapande, konkurrenskraft och möjligheten att bo i hela Sverige. Legitimiteten i skattesystemet ska värnas.

Regeringens redogör i propositionen för införandet av en politik som bygger på långsiktiga spelregler och som kan bidra till att minska utsläppen samtidigt som en god ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft bibehålls. Ekonomiska styrmedel bör användas för att nå klimatmålen. En omfattande skattereform bör genomföras som bl.a. bör bidra till att klimat- och miljömål nås.

Vi inom Moderaterna ställer oss bakom att en skattereform bör genomföras och att miljöskatter bör vara en del av denna. Det är dock viktigt att miljöskatter är effektiva i förhållande till vad de syftar till att uppnå. Principen att förorenaren ska betala är viktig. Vårt parti ser dock med oro på regeringens ståndpunkt om att en omfattande grön skatteväxling ska genomföras med resultatet att miljöskatternas andel av skatteinkomsterna ökar. Det finns en stor risk för att det på sikt kommer att urholka de offentliga finanserna. Införandet av miljöskatter innebär, om de är rätt utformade, att den skadliga verksamhet som man vill förhindra minskar och i och med det minskas även skatteintäkterna. Risken är således att man då urholkar de offentliga finanserna eftersom skatteintäkterna minskas. Alternativet är att de ökade miljöskatterna enbart innebär en skattehöjning för privatpersoner och företag eftersom miljöskatter, som inte är rätt utformade, inte kommer att ändra beteenden för att minska påverkan på miljö och klimat. Att fördyra transporter och försvåra mobilitet är kontraproduktivt för Sverige och vår möjlighet att bidra till att leda det globala omställningsarbetet. I regeringens proposition aviseras införandet av ett avståndsbaserat och färdmedelsberoende reseavdrag. Förslaget som presenterades av regeringens reseavdragskommitté har fått hård kritik, inte minst för att miljönyttan är mycket liten i jämförelse med de samhällsekonomiska kostnaderna. Ett nytt reseavdrag bör inte försvåra livet

för människor, eller försämra möjligheten för företag att rekrytera arbetskraft. Arbetspendling främjar välbefinnande och tillväxt, och ska därför uppmuntras. Det är inte heller önskvärt att allmänt fördyra eller försvåra transporter med bil. Gemensamt resande bör uppmuntras genom väl fungerande kollektivtrafik där det är möjligt. Samhällsekonomi och miljönytta ska vägleda beslutfattandet, inte motstånd mot bilister eller politisk klåfingrighet.

Vi är positiva till att pendling med cykel ska underlättas men ställer oss frågande till att det ska ske via ändrade skatteregler. Vi anser att reseavdraget ska vara rättvist och spegla de faktiska kostnaderna för pendlandet. Det finns många människor som av olika skäl (funktionshinder, småbarn som ska lämnas och hämtas etc.) måste ta bilen till jobbet.

Regeringen redogör vidare i propositionen för åtgärder som har genomförts för att minska utsläppen i av växthusgaser i Sverige. Regeringen driver en klimatpolitik som präglas av ineffektivitet och bristande resultat, ofta genom nya och höjda skatter och med avsaknad av utredningar om effekterna på miljö och klimat. Pekfingrar hur människor ska leva sina liv verkar viktigare än att stimulera positiva beteenden, utveckling, tillväxt och innovation. Många av de åtgärder som regeringen har vidtagit har dessutom kritiserats av myndigheter och experter för att vara dyra och lida av bristande additionalitet.

Forskning visar att svensk export av varor bidrar till minskade globala utsläpp eftersom den svenska industrin är koldioxideffektiv. En viktig del av svensk klimatpolitik är därför att behålla en hög tillväxt och konkurrenskraft i svensk industri, så att vi kan exportera ännu mer klimatsmarta produkter. Vi moderater vill förhindra att politiken skapar dåliga förutsättningar för svensk industri genom införande av skadliga skatter.

Som ett led i den gröna skatteväxlingen beskattades avfallsförbränning mellan 2006 och 2010, men en utvärdering visade att skatten inte hade några styreffekter, varför den avskaffades. Därför är det anmärkningsvärt att regeringen har valt att återinföra den ineffektiva skatten. Det finns flera aspekter som gör skatten på avfallsförbränning problematisk. För det första betalas skatten av dem som tar hand om avfallet, istället för av dem som kan påverka avfallets tillkomst. I Sverige är avfallsförbränning högeffektiv energiåtervinning, eftersom den framställda energin används till tex produktion av fjärrvärme. Därutöver är energiåtervinning av utländskt avfall en av Sveriges största exportframgångar i fråga om miljöteknik. De sammantagna miljömässiga vinsterna av att avfall importeras till effektiv och klimatsmart förbränning i Sverige, istället för att hamna på deponier i andra länder, är betydande.

Riksrevisionen har dömt ut bonus–malus-systemet som ett ineffektivt sätt att minska utsläppen. Regeringen har inte gjort någon konsekvensanalys av effekterna. Många av de bilar som får statligt stöd exporteras, och svenska skattebetalare finansierar därmed andra länders klimatomställning. Vi moderater anser att bonus–malus-systemet omgående måste avskaffas och ersättas av ett annat system. Insatser som syftar till minskning av koldioxidutsläppen måste baseras på vetenskapliga ställningstaganden om de

miljömässiga konsekvenserna och kompletteras med planer för uppföljning och utvärdering.

Flyget är en viktig del av vår infrastruktur, med stor betydelse för vårt välstånd och vår tillväxt. Den flygskatt som regeringen införde 2018 är skadlig och verkningslös i fråga om att minska utsläppen. I ett stort land med långa avstånd slår den mot rörligheten. Flygbränslebeskattning inom EU kommer inte att förbättra situationen, utan snarare försämra den avsevärt. Ett sätt att minska utsläppen är att underlätta för flygbolagen att satsa på miljövänligare bränslen. Flygskatter minskar flygbolagens utrymme för innovationer och är kontraproduktiva som incitament till att använda fossilfria bränslen. Med anledning av corona-pandemin, som har en katastrofal påverkan på resandet och leder till att många flygbolag hotas av konkurser, är det ännu mer angeläget än tidigare att avskaffa flygskatten.

2. En samlad politik för klimatet - klimatpolitisk handlingsplan (V)

Lorena Delgado Varas (V) anför:

För att Sverige ska kunna bli ett av de första fossilfria välfärdsländerna är det angeläget att påskynda övergången till förnybara bränslen genom att fasa ut befintliga skatteundantag för användning av fossila bränslen. Regeringen bör under den nuvarande mandatperioden återkomma med förslag på utfasning av de nuvarande skatteundantagen för fossila bränslen med hänsyn tagen till sociala och ekonomiska konsekvenser.

Det är helt nödvändigt att införa kompensatoriska åtgärder för dem som har låga inkomster i glesbygden och som saknar alternativ till bilen. Det kan bl.a. göras genom att möjligheterna till kollektivtrafik i glesbygd stärks, konverteringsstöd till befintliga bilar införs och reseavdraget förändras. Glesbygden bör ekonomiskt kompenseras för höjda skatter på bensin och diesel genom att pengar återförs för att stimulera en hållbar klimatomställning.

Jag och Vänsterpartiet ser i likhet med regeringen behov av höjda miljö- och klimatskatter men delar inte bedömningen att dessa enbart ska växlas mot sänkt skatt på jobb och företagande. Det saknas en inriktning för att minska klyftorna och för att stärka de klimatsmarta alternativen. Jag anser att en grön skatteväxling bör genomföras med höjda miljöskatter som växlas mot skatter för ökad jämlikhet och jämställdhet samt hållbart resursutnyttjande.

Jag delar regeringens bedömning att Sverige bör fortsätta att verka för att energiskattedirektivet och andra relevanta delar av EU:s regelverk ska möjliggöra kostnadseffektiv styrning mot minskade utsläpp av växthusgaser. Men jag och mitt parti anser att denna inriktning är alltför diffus för att fortsätta att värna de nationella åtgärder som vi vill fortsätta att använda för att stimulera de klimatsmarta alternativen. Jag anser att regeringen ska verka aktivt för att Sverige som medlemsland inom EU tillåts att förlänga skattebefrielsen för biodrivmedel efter 2020.

Sedan 2015 slipper villaägare energiskatt på den el som de själva producerar för eget bruk. Det är ett utmärkt sätt att öka produktionen av förnybar energi i form av t.ex. solceller. Jag anser att samma möjligheter ska finnas för de som bor i lägenhet, i enlighet med den utredning som regeringen själv tillsatte om detta (dir. M2017/02099/Ee). Regeringen bör därför återkomma med ett förslag till riksdagen om en breddad skattereduktion till dem som bor i lägenhet, oavsett upplåtelseform, och som vill producera förnybar el tillsammans för sin egen förbrukning.

Styrmedel inom miljö- och klimatområdet bör i möjligaste mån utformas så rättvist som möjligt, och ytterligare åtgärder behövs inom flyget för att minska flygresandet. De som belastar klimatet mest ska också vara de som i störst utsträckning får ändra sina vanor. En progressiv flygskatt bör därför införas som gör det dyrare att flyga ju fler gånger man flyger.

En kommun kan i dag inte själv bestämma om att införa trängselavgifter. Jag och Vänsterpartiet anser att kommuner och regioner själva bör få avgöra om de vill införa trängselavgifter samt hur intäkterna ska användas. Regeringen bör ges i uppdrag att senast 2022 återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning.

Vänsterpartiet har under lång tid förespråkat en avståndsberäknad skatt på tunga lastbilar som träffsäkert ska vara möjlig att differentiera. Förutom den klimatnytta som en sådan beskattning skulle kunna medföra ser mitt parti stora vinster med att svenska och utländska lastbilar skulle kunna beskattas på lika villkor och att myndigheter skulle ges bättre möjligheter, genom ett automatiserat avläsningsbart system, att upptäcka den illegala lastbilstrafiken. Promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik har remitterats, och därmed har redan en god grund lagts för att ett förslag på avståndsberäknad beskattning av tung lastbilstrafik bör kunna läggas fram i riksdagen i närtid. Jag anser att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på avstånds-baserad vägslitageskatt för tung lastbilstrafik.

3. En samlad politik för klimatet - klimatpolitisk handlingsplan (KD)

Camilla Brodin (KD) anför:

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. I remissvaren till regeringens förslag till en ny avfallsförbränningskatt 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. Jag och Kristdemokraterna anser att regeringen borde ha lyssnat till kritiken och i ett första skede ha förskjutit tidpunkten för införande av skatten.

Regeringen anger i propositionen en ambition att försämra förutsättningarna för bilförmånen genom att jämställa beräkningen av förmånsvärdet med beskattning av kontantlön, för att man bedömer att bilförmånen stimulerar till innehav av bil och bilkörande för privat bruk. Jag och Kristdemokraterna avvisar förslaget och anser att detta är fel av flera anledningar, bl.a. för att regeringens ansats skulle bromsa framväxten av en förnyad miljövänlig bilpark med lägre utsläpp. Jag vänder mig också mot antagandet att innehav av en bil i sig skulle vara fel. I stället förordar jag och mitt parti att dagens nedsatta förmånsvärde för miljöbilar avskaffas samtidigt som förmånsvärdet för bilar som inte är miljöbilar höjs. Förmånsvärdet för sådana bilar bör höjas med 20 procent eller maximalt 16 000 kronor.

Förekomsten av avgiftsfri bilparkering medför att regeringen i propositionen uppdrar 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.

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 bränsle tankas. Den nuvarande beskattningsmodellen bör i stället ersättas med en modell som tar hänsyn till vilken miljöbelastning fordonstrafiken medför i hela trafiksystemet. Modellen måste ta hänsyn till stad och land, trängsel, tid på dygnet samt fordonens miljöpåverkan.

BILAGA 7

Trafikutskottets yttrande 2019/20:TU5y

Klimatpolitisk handlingsplan

Till miljö- och jordbruksutskottet

Miljö- och jordbruksutskottet beslutade den 3 mars 2020 att ge bl.a. trafikutskottet tillfälle att yttra sig över regeringens proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan, med följdmotioner i de delar som berör utskottets beredningsområde.

Trafikutskottet yttrar sig över propositionen i de delar som rör transportfrågor och kommittémotionerna 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 21, 36, 37, 39–48 och 51–63 samt 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 8, 12–16, 20, 24 och 25.

Trafikutskottet understryker i yttrandet att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför och ställer sig positivt till att regeringen nu i handlingsplanen tar ett samlat grepp kring det klimatpolitiska arbetet. Trafikutskottet anser att miljö- och jordbruksutskottet bör föreslå att riksdagen avslår motionsförslagen.

I yttrandet finns två avvikande meningar (V, KD).

Utskottets överväganden

Propositionen

I propositionen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden, inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen. Propositionen är den första klimatpolitiska handlingsplan som regeringen, i enlighet med klimatlagen, överlämnar till riksdagen. Regeringen föreslår att ökade ansträngningar görs för att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden för att nå det långsiktiga och tidsatta utsläppsmålet. Det arbetet bör innefatta att se över all relevant lagstiftning för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag, att regeringen i samband med nästa översyn av respektive samhällsmål vid behov omformulerar målen så att de är förenliga med klimatmålen och att regelverket tydliggörs så att konsekvensanalyser görs av effekter för klimatet inom de politikområden där det är relevant. I handlingsplanen presenteras vilka åtgärder regeringen avser att vidta, dels på tvärsektoriell nivå, dels för olika utsläppssektorer med ett särskilt fokus på transportsektorn. Även det klimatrelaterade arbete regeringen avser vidta internationellt och inom EU presenteras. Propositionen bygger på en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna.

Nedan behandlas i huvudsak regeringens redovisning i de delar som berör trafikutskottets beredningsområde.

Vissa utgångspunkter

Regeringen bedömer att kraftfulla åtgärder behövs inom områdena transporteffektivitet, elektrifiering, hållbara förnybara drivmedel samt energieffektiva fordon och fartyg för att ställa om transportsektorn till fossilfrihet och nå riksdagens klimatmål. Regeringen anger att den kommer att följa utvecklingen löpande och vid behov kalibrera befintliga styrmedel och överväga nya åtgärder för att nå klimatmålen till 2030 och 2045. När det gäller det lokala och regionala klimatarbetet bedömer regeringen att en mer samordnad bebyggelse-, transportinfrastruktur- och trafikplanering behövs i tätorter för att minska transportbehovet och reducera bilberoendet samt för att nå etappmålet om ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik. En sådan planering är en förutsättning för hållbar stadsutveckling och för att klimatmålen ska kunna nås.

Styrning för klimatpolitisk måluppfyllelse på transportområdet

Regeringen uppmärksammar att nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen från flera sektorer, inklusive transportsektorn, i princip kommer att behöva vara noll senast 2045. Den samlade utvecklingen inom transportsystemet behöver leda till att etappmålet för inrikes transporter nås.

Regeringen har därför beslutat att riksdagens beslutade klimatmål för transportsektorn om att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 ska utgöra ett etappmål för det transportpolitiska hänsynsmålet. Beslutet innebär att myndigheterna inom området nu har i uppdrag att i sin styrning och planering verka för att etappmålet för inrikes transporter ska nås. Regeringen har därför också förtydligat att det transportpolitiska funktionsmålet i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet för att klimatmålet ska nås. Enligt regeringen bör det följas upp om dessa förändringar får önskat genomslag.

Utrikes flyg och utrikes sjöfart omfattas inte av nettoollmålet till 2045. I etappmålet för transportsektorn till 2030 ingår inrikes sjöfart men varken utrikes sjöfart eller något flyg överhuvudtaget. För att komplettera dagens mål, så att inte viktiga utsläppskällor står utan tillräcklig styrning, bör enligt regeringen därför Miljömålsberedningen ta fram mål för åtminstone flygets klimatpåverkan och bereda möjligheten till mål även för sjöfarten. Detta ger en större tydlighet och långsiktighet i klimatarbetet, vilket är viktigt bl.a. för att nödvändiga investeringsbeslut ska komma till stånd. Regeringen anger att den avser att återkomma med uppdrag till relevanta myndigheter om arbete och samverkan för att minska transporternas klimatpåverkan, i linje med Sveriges klimatmål.

Ett tranporteffektivt samhälle

Regeringen konstaterar att tillgängligheten är central i ett modernt samhälle både för ekonomins utveckling och för medborgarnas välfärd. I det tranport-effektiva samhället är det tranportarbete som utförs så effektivt som möjligt utifrån energi- och miljöperspektiv och ekonomiska perspektiv för att åstadkomma tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga. Tranport-effektivitet kan beskrivas som att sambandet mellan tillgänglighet och ökat tranportarbete minskar. I ett mer tranporteffektivt samhälle kan tillgängligheten öka samtidigt som det trafikarbete som krävs för att uppnå motsvarande tillgänglighet kan minska. Regeringen anser att befintliga styrmedel som ökar andelen hållbara förnybara drivmedel och skyndar på elektrifieringen behöver kompletteras med åtgärder som leder till en överflyttning av godstranporter från vägtranporter till järnväg och sjöfart och till en överflyttning av bil- och flygresor till gång-, cykel-, och kollektivtrafik på väg eller järnväg eller med båt. Genom åtgärder som leder till en sådan överflyttning kan tillgängligheten öka utan att trafikarbetet ökar.

Regeringen bedömer att planering av tranportinfrastruktur är ett viktigt verktyg för att nå de tranportpolitiska målen, inklusive etappmålet för klimat, och kan bidra till att nå det långsiktiga klimatmålet till 2045. Klimatmålen, inklusive det tranportpolitiska etappmålet för klimat, är centrala utgångspunkter för den framtida statliga tranportinfrastrukturplaneringen. Underlagen för infrastrukturplaneringen bör därför visa hur satsningar på

transportinfrastrukturen påverkar möjligheterna att nå klimatmålen. Regeringen avser även att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt, s.k. steg 1-åtgärder, samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur, s.k. steg 2-åtgärder.

Regeringen framhåller att utsläppen bör minska i städerna. Omställningen av transportsystemet behöver enligt regeringen stå på tre ben: ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektiva fordon och farkoster samt högre andel förnybara drivmedel. Det är i städerna som alternativen till biltransporter är mest lättillgängliga och där utsläppen från transporter har bäst förutsättningar att minska. Stadsmiljöavtalen bör utvecklas och effektiviseras för att bl.a. främja alternativ till bil i städerna. För att underlätta för resenärer att välja kollektivtrafik bör vidare ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige införas senast 2022. Regeringen har tillsatt en särskild utredare som ska utreda den frågan. Regeringen anser även att bilpooler bör stimuleras i syfte att främja övergången till en cirkulär ekonomi med mer resurseffektiva persontransporter. Även denna fråga utreds vidare.

Regeringen bedömer att bättre förutsättningar för järnväg behövs. Snabba och punktliga tåg med hög tillförlitlighet är en förutsättning för överflyttning av resor och transporter till järnväg och därmed ökad transporteffektivitet. Punktligheten för svensk järnväg bör öka enligt regeringen. De ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår som regeringen har beslutat om i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 är därför viktiga för att nå ökad punktlighet. Regeringen har också gett i uppdrag åt Trafikverket att ta fram en långsiktig underhållsplan och ett åtgärdsprogram för att säkra ökad punktlighet. Vid uppdragets genomförande bör Trafikverket samverka med tågoperatörer, transportköpare och andra relevanta aktörer.

Det behöver även bli enklare att resa med tåg ut i Europa. Regeringen avser att agera för att göra det enklare att boka utlandsresor med tåg. Regeringen uppmärksammar också att Trafikverket har fått i uppdrag att utreda förutsättningarna för att upphandla natttåg med dagliga avgångar till flera europeiska städer. Som nämnts ovan har en utredare fått i uppdrag att ta fram ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet. Regeringen anger i det sammanhanget att finansieringsmodellen och den tekniska plattformen bör vara konkurrensneutral och icke-diskriminerande. Regeringen avser också att se över hur tågresor med olika operatörer ska kunna köpas via samma plattform för att på så sätt underlätta för resenären.

När det gäller ekonomiska styrmedel för ökad transporteffektivitet framhåller regeringen bl.a. att förutsättningarna för intermodala transportlösningar bör vara goda. För att öka incitamenten att välja transportupplägg som inkluderar sjöfart och järnväg har regeringen gett i uppdrag åt Trafikanalys att analysera behovet av att främja intermodala godstransporter och hur det kan ske; en omlastningspeng skulle kunna vara ett alternativ. När det gäller avgifterna inom sjöfartsområdet ser regeringen behov av ett mer

ändamålsenligt avgiftssystem som stärker sjöfartens konkurrenskraft och har bättre förutsättningar att styra mot fossilfrihet.

I propositionen behandlas vidare frågor om klimatstyrande skatter och avgifter för flyget. Regeringen anger bl.a. att den avser att vidta ytterligare nationella åtgärder för att minska flygets klimatpåverkan. Regeringen har därför gett Transportstyrelsen i uppdrag att lämna förslag om miljöstyrande start- och landningsavgifter.

Konsumentinformation för långväga resor behandlas också i propositionen. Enligt regeringen bör det vara lätt att agera klimatsmart i valet av resa. Regeringen har därför gett Trafikanalys i uppdrag att lämna förslag till en obligatorisk klimatdeklaration vid marknadsföring och försäljning av långväga resor med flyg, tåg, buss och färja.

När det gäller automatisering och digitalisering inom transportområdet anför regeringen att utvecklingen av uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon kan ha positiva effekter på trafiksäkerheten, kan leda till en mer effektiv användning av transportinfrastrukturen och har potentialen att sänka transportkostnaderna. Regeringen anser att detta är en positiv utveckling som dock måste ske inom ramen för det transporteffektiva samhället där tillgängligheten kan öka samtidigt som det trafikarbete som krävs för att uppnå motsvarande tillgänglighet kan minska. Det är också viktigt att de fordon som används är energieffektiva och att de drivmedel som används är hållbara och förnybara. Utifrån analyser av digitaliseringens och automatiseringens framtida utveckling avser regeringen att bedöma behovet av styrmedel och vid behov föreslå styrmedel och ta bort hinder utanför skatteområdet som kan främja en utveckling av automatisering och digitalisering som bidrar till transporteffektivitet och hållbar mobilitet.

Hållbara förnybara drivmedel och infrastruktur för alternativa drivmedel

Regeringen bedömer att tillgång till laddinfrastruktur i hela landet är en förutsättning för elektrifieringen av fordonsparken. Det ökande antalet laddbara personbilar är en viktig pusselbit för att nå etappmålet för inrikes transporter. En fortsatt utbyggnad av laddinfrastruktur har en betydelsefull roll för att denna trend ska accelerera. Enligt regeringens bedömning kommer marknaden inte på egen hand eller med dagens investeringsstöd att täcka de områden i landet där tillgången till snabbladdning saknas i tillräckligt god tid för att klimatmålen ska kunna nås. Ett nytt stöd för laddinfrastruktur längs större vägar bör därför införas för att täcka dessa områden.

Regeringen anger även i propositionen att en elektrifieringskommission bör tillsättas för att bl.a. påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. Det bör även tas fram en nationell strategi för elektrifiering.

Det bör vidare enligt regeringen ges i uppdrag till lämplig myndighet att analysera möjliga incitament för att åstadkomma en ökad användning av landström i hamnar.

Elvägar, dvs. infrastruktur för laddning under färd, bör enligt regeringen kunna bidra till att minska utsläppen av växthusgaser från transporter. En långsiktig plan för uppförande och utbyggnad av elvägar bör tas fram.

Reduktionsplikten, som innebär en inblandning av hållbara biodrivmedel i bensin och diesel, bör enligt regeringen vara utformad så att den bidrar till att nå det nationella målet om minskade växthusgasutsläpp från inrikes transporter med 70 procent 2030. Vid en kontrollstation bör successivt ökade kvotnivåer införas för tiden efter 2020.

Regeringen anger i propositionen att den avser att tillsätta en utredning som ska föreslå ett årtal för när fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner ska vara utfasade i Sverige och hur en utfasning av fossila drivmedel i EU kan åstadkommas.

När det gäller flyget anger regeringen att krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle bör införas. Biodrivmedlen bör leva upp till de hållbarhetskriterier som är genomförda i svensk lagstiftning. Det bör enligt regeringen ges ekonomiska incitament för en hög inblandning av hållbart förnybart bränsle.

När det gäller sjöfarten uppmärksammar regeringen att etappmålet för inrikes transporter även omfattar utsläppen från inrikes sjöfart. Det långsiktiga nationella klimatmålet, som innebär nettonollutsläpp 2045, omfattar inrikes sjöfart men inte internationell bunkring, och kommer att innebära att sjöfartens utsläpp måste minska. För att komplettera dagens mål, så att inte viktiga utsläppskällor saknar tillräcklig styrning, bör Miljömålsberedningen bereda möjligheten till mål för sjöfarten. På motsvarande sätt som det har utretts för flyget bör det enligt regeringen även analyseras hur sjöfarten kan ställa om för att minska utsläppen av växthusgaser.

Enligt regeringen bör förutsättningarna för medborgare och näringsliv att fatta klimatsmarta beslut förbättras. Miljöinformation om drivmedel är ett viktigt klimatstyrmedel i det avseendet. Under 2020 träder nya regler i kraft som innebär att konsumenterna ska ha tillgång till miljöinformation om drivmedel genom deklarationer vid tankstationer.

Energieffektiva och klimatsmarta fordon och fartyg

Regeringen avser bl.a. att ge i uppdrag till lämplig myndighet att analysera möjligheten att förbättra vägledningen till konsumenter om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp vid försäljning och marknadsföring. Såväl insatser på EU-nivå som nationella regleringar bör enligt regeringen övervägas.

Från 2030 bör det enligt regeringen inte längre vara tillåtet att sälja nya bensin- och dieseldrivna bilar. Man bör fatta beslut om ny lagstiftning under

mandatperioden, efter godkännande av kommissionen. Sverige bör driva ett motsvarande förbud i hela EU.

För att ytterligare öka takten i omställningen av fordonsflottan och göra det möjligt för ägare till äldre bilar att minska sina utsläpp skulle en del av dessa fordon kunna konverteras så att de kan drivas med rena och höginblandade förnybara drivmedel eller el. Regeringen bedömer att förutsättningarna för och kostnadseffektiviteten i att konvertera befintliga fordon till lågutsläppsfordon bör analyseras och avser att ge i uppdrag åt en lämplig myndighet att utreda förutsättningarna för ett konverteringsstöd.

Regeringen framhåller i propositionen att den ser positivt på arbetet inom forskningssamarbetet Fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI) och bedömer att detta bl.a. kan bidra till mer effektiva fordon men även ökad transporteffektivitet. I arbetet med att nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 är det viktigt att även fartyg och flygplan energieffektiviseras. Ett test- och forskningscenter för elektromobilitet bör etableras. Regeringen har gett Statens energimyndighet (Energimyndigheten) i uppdrag att för perioden 2019–2022 lämna stöd med högst 575 miljoner kronor för uppbyggnaden av ett test- och forskningscenter för elektromobilitet.

Regeringen framhåller att staten ska vara en föregångare i att minska växthusgasutsläppen från transporter och bedömer bl.a. att kraven på myndigheterna att främja klimatsmarta mötesformer och transportsätt bör skärpas.

Motionerna

Regeringens proposition har lett till att fyra följdmotioner har väckts, varav två innehåller motionsyrkanden som berör trafikutskottets beredningsområde. Dessa redovisas nedan.

Jens Holm m.fl. (V) begär i kommittémotion 2019/20:3480 yrkande 21 att regeringen senast 2021 bör lämna förslag på lagstiftning som möjliggör för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner.

I yrkande 36 begär motionärerna att regeringen senast 2021 återkommer till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2035. Motionärerna anser att transportsektorn bör vara fossilfri vid denna tidpunkt och saknar i propositionen uppgifter om vilka åtgärder som behöver vidtas för att skärpa styrningen inom transportområdet.

Motionärerna framhåller i yrkande 37 att inrikesflyget bör ingå i etappmålet för transportsektorn till 2030. Motionärerna anser att det saknar logik att etappmålet för inrikes transporter inte omfattar inrikesflyget och att detta minskar möjligheterna att målmedvetet vidta nödvändiga åtgärder för att minska utsläppen och resorna inom inrikesflyget.

I yrkande 39 begärs att Sverige ska införa stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel till 2035. Motionärerna menar att stoppdatum redan nu kan beslutas och att t.ex. teknisk utformning och eventuella undantag kan utredas.

De betonar att det är viktigt att det finns tydlig information om vilka drivmedel som kommer att vara tillgängliga i framtiden.

Vidare framhålls det i yrkande 40 att Sverige bör införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025. För att Sverige ska kunna genomföra en omställning till fossilfria vägtransporter behövs ytterligare åtgärder i närtid. Regeringens förslag om förbud först 2030 ligger enligt motionärerna för sent för att Sverige ska kunna reducera utsläppen med 70 procent inom transportsektorn till 2030. I yrkande 41 anförs att Sverige även inom EU bör verka för ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025.

Motionärerna framför i yrkande 42 att regeringen bör föreslå nödvändiga åtgärder så att transportinfrastrukturplaneringen utformas så att klimatmålen blir målstyrande och att tillgängligheten utvecklas inom ramen för dessa samt i linje med andra transportpolitiska hänsynsmål. De framhåller att regeringens förtydligande om att det transportpolitiska funktionsmålet i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet för trafiksäkerhet och miljö kvalitetsmålen inte är tillräckligt och inte säkerställer att nuvarande och kommande infrastrukturplaneringar utformas med klimatmålen som ram.

I yrkande 43 framhålls att regeringen bör genomföra en omprövning av projekt inom nuvarande investeringsplaner för transportsystemet med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås. Det är i huvudsak regeringen, kommunerna och regionerna som ansvarar för att genomföra steg 1-åtgärder, som kan gälla t.ex. skatter, avgifter och informationsinsatser. Regeringen bör därför enligt yrkande 44 i motionen förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag.

Vidare anges i yrkande 45 att regeringen senast 2021 bör ta fram ett förslag om hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen. I dag finns begränsade möjligheter för kommunerna att få ekonomiskt stöd för vissa steg 1- och steg 2-åtgärder. Ansvaret för att finansiera och vidta dessa åtgärder ligger i dag hos kommuner, regioner och privata aktörer. Av regeringens klimathandlingsplan framgår att regeringen i större utsträckning ska prioritera kostnadseffektiva åtgärder som stärker steg 1- och steg 2-åtgärder, men det saknas enligt motionärerna konkreta förslag som ska genomföras under mandatperioden.

I yrkande 46 anger motionärerna att regeringen senast 2021 bör förtydliga för Trafikverket vad som konkret menas med att tänkbara åtgärder ska prövas med ett trafikslagsövergripande anslag. Det har enligt motionären framkommit att Trafikverket nästan alltid beskriver brister utifrån den specifika vägen eller järnvägen, vilket försvårar en helhetssyn.

Motionärerna framhåller i yrkande 47 att regeringen senast 2021 bör ta fram ett förslag på hur nationellt framtagna bristanalyser och prioriteringar på systemnivå kan utgöra en utgångspunkt för den tidiga planeringen av

investeringar i transportinfrastruktur. Nuvarande planeringssystem bygger i hög grad på brister som identifieras på lokal nivå, vilket pekar på att det ofta kan vara svårt att hitta kostnadseffektiva lösningar.

I yrkande 48 begärs att regeringen senast 2021 återkommer med förslag på stärkt regelverk och processer för samhällsplanering som minskar bilberoendet. Det behövs en transportplanering som ur ett bredare perspektiv integrerar administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel. En integrerad transportplanering skulle enligt motionärerna bl.a. skapa bättre förutsättningar att begränsa tillväxten i transportefterfrågan och bryta bilberoendet i tätorterna.

Regeringen bör vidare enligt yrkande 51 återkomma med förslag på ändring i väglagen för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och göra det möjligt att bygga gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdsl eller funktionellt samband med en statlig väg. Det finns ett stort behov av att tydliggöra lagstiftningen så att gång- och cykelvägar ska kunna byggas separat.

I yrkande 52 framhålls att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister när två-plus-ett-vägar byggs. Motionärerna pekar på att två-plus-ett-vägar har ett flertal fördelar men ofta leder till försämrad framkomlighet för cyklister. Därför behöver riktlinjerna till Trafikverket göras tydligare i fråga om när insatser ska göras för att åtgärda saknade cykellänkar i och med anläggande av två-plus-ett-väg.

Motionärerna anför i yrkande 53 att regeringen bör ta fram förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel. Transport som tjänst brukar beskrivas som en samlad tjänst där användarens olika behov av transport samlas hos en och samma leverantör. Motionärerna framhåller att resenärens aktuella behov står i centrum och kollektivtrafiken är en central aktör, men att även bilpooler och hyrcykel är viktiga delar. Dessa nya mobilitetstjänster kan bidra till ökad valfrihet och minskat behov av att äga en egen bil, särskilt i större städer och storstadsregioner.

Enligt yrkande 54 bör regeringen återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklister vid högersväng senast 2021. I Sverige finns stort intresse från kommuner att tillåta högersväng vid rött, men rättsläget är oklart. Det är angeläget att regeringen vidtar nödvändiga åtgärder för att möjliggöra detta på lämpliga platser.

I yrkande 55 påtalas att Trafikverket senast 2022 bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där behov finns. Med ett hela-resan-perspektiv skulle enligt motionärerna fler kunna välja cykeln som en del av resan till arbete och studier. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken måste det därför bli möjligt att ställa detta krav på kommersiell trafik.

Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör enligt yrkande 56 införas senast 2021, och inte 2022 som regeringen anser. Det brådskar att

genomföra denna åtgärd för att underlätta för resenärerna och öka andelen kollektivtrafikresenärer.

Motionärerna framför vidare i yrkande 57 att regeringen bör återkomma med ett samhällsuppdrag som stärker SJ AB:s samhällsnytta samt ett förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2021. Motionärerna menar att avkastningskravet leder till starkt fokus på att skapa vinst. SJ AB tvingas därmed se till marknadsandelar och snäv vinstmaximering. Det gör att resenärers behov prioriteras ned. Avkastningskravet missgynnar även den regionala utvecklingen eftersom SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Det överskott som SJ gör på sin verksamhet bör enligt motionärerna användas för att förbättra servicen och sänka biljettpriserna, vilket skulle bidra till att fler kan åka kollektivt och till minskad miljö- och klimatpåverkan. Dessutom bör enligt yrkande 58 SJ AB:s ägardirektiv ändras senast 2021 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt bidra till att upprätthålla en väl fungerande trafik på järnväg i hela landet. SJ AB bör också ges trafikeringsrätt och företrädesrätt att bedriva länsgräns-överskridande trafikförsörjning, vilket i första hand ska ske genom järnvägs- trafik på kommersiella villkor. SJ bör enligt motionärerna även bedriva trafik på företagsekonomiskt olönsamma sträckor när det är samhällsekonomiskt försvarbart. Motionärerna framhåller att ett av de viktigaste skälen till statligt ägarskap av samhällsviktiga verksamheter, exempelvis en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål.

Vidare framhåller motionärerna i yrkande 59 att regeringen bör verka för en förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt på godstrafik på järnväg. EU:s reglering av banavgifterna måste enligt motionärerna i högre grad beakta den miljö- och klimatnytta en ökad andel godstransporter på järnväg skulle ge, vilket förutsätter att järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag inte undermineras av höjda banavgifter.

I yrkande 60 anförs att regeringen senast 2021 bör ta fram förslag på styrmedel, inklusive en reformerad miljökompensation, med incitament att stärka transportköparens val för att välja transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan. Forskning visar att riskerna med och effekterna av utsläppen av växthusgaser kan vara större än man trott. Motionärerna menar att korrekta värderingar av de negativa effekter som utsläpp av växthusgaser orsakar samhället är grunden för att styrmedel ska ge tillräckliga incitament att genomföra överflyttning av passagerare och gods till mer klimatsmarta transporter där så är möjligt.

Motionärerna begär i yrkande 61 att regeringen återkommer till riksdagen senast 2022 med förslag på handlingsplan för hur mål om en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras. En mängd utredningar och rapporter de senaste åren har presenterat möjliga åtgärder för att minska klimatpåverkan från våra transporter och öka andelen persontransporter med kollektivtrafik. För att strukturera arbetet med de åtgärder som presenterats i

dessas underlag för att öka kollektivtrafikens marknadsandel bör en handlingsplan tas fram med lämpliga statliga åtgärder för att möjliggöra branschens målsättning till 2030.

I yrkande 62 anförs att regeringen under mandatperioden bör se till att en översyn genomförs av möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft när det gäller resekostnaden för motsvarande resor med personbil. Motionärerna pekar på att satsningar på kollektivtrafik gör det lättare för den som i dag reser med bil att resa på ett mer hållbart sätt. Vidare framhålls att med satsningar på lägre priser inom kollektivtrafiken når man ett rättvisare och mer jämlikt transportsystem.

Slutligen anför motionärerna i yrkande 63 att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar och nödvändiga regeländringar för tillämpningen senast 2022. Många bilägare har inte ekonomiska resurser att köpa en ny bil med låga utsläpp, och en stor del av vår befintliga fordonspark som drivs med fossila drivmedel är möjlig att konvertera till exempelvis etanol- (E85) eller biogasdrift. I klimat-handlingsplanen redovisas enligt motionärerna en defensiv hållning till en åtgärd som stärker klimaträttvisan och som har stor potential att minska utsläppen i vår befintliga fordonsflotta.

I kommittémotion 2019/20:3481 yrkande 8 anför Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) att regeringen i kommande budgetar bör avsätta medel för forskning om miljövänligt flyg. Elflyg är intressant att utveckla men på längre sträckor är troligtvis biobränsle, s.k. biojet, mest aktuellt. För att snabbt öka biojetproduktionen behövs det enligt motionärerna fler godkända processer (produktionsvägar) och fler råvaror att göra biojet av. De pekar på att lokala råvaror kan användas här i Sverige, t.ex. rester från skogsbruk.

I yrkande 12 framhålls att förutsättningarna för att stärka hårt trafikerade motorleder till bärighetsklass 4 (BK4) bör utredas. Motionärerna anför att om transportinfrastrukturplaneringen ska bidra till fossilfrihet är längre och tyngre lastbilar ett alternativ där överflyttning till sjöfart och järnväg inte är realistiskt.

Enligt yrkande 13 bör Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (dir. 2019:49) avvaktas innan ett ställnings-tagande för ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige kan göras. Motionärerna påtalar att förutsättningarna för kollektivtrafiken ser olika ut i olika delar av landet och att man därför inte redan nu bör ange att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör vara infört i hela Sverige senast 2022.

Vidare bör enligt motionärerna den nationella planen för transport-infrastrukturen liksom tidigare uppdateras vart fjärde år. Det är därför enligt yrkande 14 angeläget att regeringen snarast återkommer till Trafikverket och de regionala planupprättarna med direktiv om inriktningsplanering.

I yrkande 15 avvisar motionärerna en utredning av förutsättningarna att upphandla nattåg till europeiska städer. Motionärerna noterar att ambitionen är att på sikt uppnå kommersiell bärkraftighet men påpekar att satsningen

riskerar att innebära en felaktig allokering av offentliga medel och i synnerhet en stor risk för undanträngningseffekter gentemot godstrafiken.

När det gäller stambanor och järnvägsnät anförs i yrkande 16 att den befintliga järnvägen bör rustas upp och att nya sträckor som behövs för att öka kapaciteten och funktionaliteten i järnvägsnätet bör byggas ut. Motionärerna ställer sig negativa till Sverigeförhandlingens förslag om nya banor för höghastighetståg. De efterfrågar i stället ett bredare samtal där alla partier får möjlighet att vara med och där fokus ligger på att rusta upp de spår som redan finns, bygga bort kända flaskhalsar som skapar problem i systemet och därefter titta på var det behövs nya spår för att öka funktionaliteten i hela Sverige och Norden.

Vidare framhålls i yrkande 20 att frågan om huvudmannaskapet för elbilvägar är viktig att lösa för att få fram välfungerande elektrifierade vägar. Motionärerna föreslår ett nytt statligt bolag som kan bygga upp ett elvägnät längs med våra större statliga vägar. Väg huvudmannen bör kunna hyra ut vägutrymmet till en operatör som bygger infrastrukturen och tjänar pengar på att sälja el till de transportföretag som kör på vägen.

När det gäller nollambitionen för fossila drivmedel menar motionärerna i yrkande 24 att det inte är realistiskt eller ens önskvärt att ta fram ett årtal för när fossila bränslen ska vara helt utfasade. Även om fossila bränslen behöver reduceras kraftigt bör t.ex. inte framförandet av veteranbilar förbjudas.

Motionärerna uppmärksammar slutligen att regeringen föreslår att en utredning ska tillsättas i syfte att föreslå ett förbud mot nyförsäljning av bensin- och dieseldrivna bilar från 2030 och motionärerna framför i yrkande 25 att de motsätter sig ett sådant förbud. Den svenska fordonsflottan bör enligt motionärerna i större utsträckning utgöras av fordon med låga eller inga växthusgasutsläpp; i stället för att söka specifik teknik bör man rikta in sig på bränslets miljödestruktiva effekter.

Utskottets ställningstagande

Infrastruktur och planering

Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. Riksdagen har också beslutat att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. I budgetpropositionen för 2020 meddelade regeringen att detta mål också ska användas som ett etappmål till hänsynsmålet. I regeringens senaste infrastrukturproposition (prop. 2016/17:21) anges att regeringens prioriteringar är jobben, skolan och klimatet. Regeringens mål är att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer och att de nationella miljökvalitetsmålen ska nås. Regeringen understryker att transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp måste minska kraftigt för att Sverige ska nå sina miljö- och klimatmål samt de internationella åtaganden som följer av Parisavtalet. Vidare anges att transportsektorn måste bidra genom effektivisering och övergång till

förnybara drivmedel, inklusive el. I infrastrukturpropositionen framhålls också att långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart och att tåget ska vara snabbare än bilen och billigare än flyget. Regeringen har i skrivelsen om den nationella planen (skr. 2017/18:278) anför att det behövs en aktiv politik och löpande uppföljning och utveckling av styrmedlen inom transportområdet för att klara klimatmålen. I skrivelsen uppger regeringen också att den har för avsikt att noga följa upp genomförandet och effekterna av planen. Regeringen har därför i beslutet om den nationella planen gett i uppdrag åt Trafikverket att årligen i samband med årsredovisningen, på en övergripande nivå, redovisa vilka åtgärder som vidtagits under året för att verksamheten aktivt ska bidra till att miljö kvalitetsmålen nås. Utskottet ser positivt på att regeringen nu i handlingsplanen tar ett samlat grepp kring det klimatpolitiska arbetet. I likhet med regeringen vill utskottet betona att alla delar av samhället behöver ställa om men att förutsättningarna skiljer sig åt, bl.a. mellan olika delar av landet. I omställningsarbetet bör därför hänsyn tas till gles- och landsbygdernas särskilda förutsättningar, inklusive strukturella nackdelar.

I betänkande 2019/20:TU7 anförde utskottet att det såg mycket positivt på regeringens ambition att kraftigt minska transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp. Utskottet konstaterade vidare att frågan om hållbara transporter har mycket hög prioritet för regeringen, vilket utskottet välkomnade. Utskottet framhöll dock också att även om transporternas växthusgasutsläpp har minskat över tid, måste utsläppen minska i betydligt snabbare takt fram till 2030. Mot denna bakgrund anförde utskottet att det kommer att följa utvecklingen mycket noga. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

När det gäller frågan om gröna transportplaner vill utskottet påminna om att utredningen Samordning för bostadsbyggande i sitt betänkande Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling (SOU 2019:17) har analyserat för- och nackdelar med en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner i detaljplanering för nyetablering av bostäder enligt plan- och bygglagen (2010:900), förkortad PBL. Utredningen anför bl.a. att den anser att fördelarna med en sådan lagstadgad rätt för nämnda krav överväger nackdelarna. Enligt utredningens bedömning bör det göras ändringar i PBL som bl.a. främjar likvärdig tillgång för olika trafikslag och som stärker översiktsplanernas strategiska betydelse när det gäller transportsystemets koppling till regional och nationell sektorplanering. Utredningen anför att kraven på transportplaner bör ställas på kommuner och att det inte är lämpligt att införa en bestämmelse i PBL om kommuners rätt att ställa krav på byggaktörer. Ytterligare en delredovisning gjordes den 15 december 2019 och uppdraget ska slutredovisas senast den 31 december 2020.

När det gäller frågan om styrmedel för att stärka transportköparens incitament att välja transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan vill utskottet påminna om att regeringen 2018 införde ett ekobonussystem för sjöfarten om 50 miljoner kronor per år under perioden 2018–2020 för att stimulera en överflyttning av gods från väg till sjöfart. I budgetpropositionen

för 2020 förlängdes ekobonussystemet t.o.m. 2022 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 20, bet. 2019/20: MJU1, rskr. 2019/20:122). För att ytterligare öka incitamenten att välja transportupplägg som inkluderar sjöfart och järnväg och främja intermodala transporter har regeringen gett Trafikanalys i uppdrag att analysera behovet av att främja intermodala godstransporter. Trafikanalys föreslog en breddad ekobonus med förslag inspirerade av och hämtade från antagna stödsystem i omlastningssyfte som funnits eller finns i Europa och som kommissionen efter särskild prövning har godkänt (rapport 2019:1). Utskottet ser positivt på att ekobonussystemet har förlängts och att andra incitament övervägs.

Vad beträffar fyrstegsprincipen har utskottet behandlat denna fråga flera gånger tidigare. I betänkande 2018/19: TU18 behandlade utskottet regeringens skrivelse 2018/19:76 med anledning av Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipens tillämpning (RiR 2018:30). Utskottet föreslog då bl.a. ett tillkännagivande till regeringen om att vidta åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 2018/19:277). Tillkännagivandet bereds för närvarande av Infrastrukturdepartementet. Av regeringens skrivelse 2019/20:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2019 framgår bl.a. att Trafikverket har påbörjat ett omfattande utvecklingsarbete vad gäller arbetssätt och systemstöd kring trafikslagsövergripande åtgärdsvalsstudier (ÅVS) i enlighet med fyrstegsprincipen i linje med Riksrevisionens rekommendationer. Utskottet konstaterar att regeringen anger att den kommer att följa detta arbete och vid behov återkomma med ytterligare tydliggöranden i samband med kommande planeringsuppdrag till Trafikverket.

I betänkande 2019/20: TU7 påminde utskottet om att riksdagen och regeringen vid upprepade tillfällen har framhållit att det är angeläget att tillämpa ett trafikslagsövergripande synsätt vid överväganden om vilka åtgärder som behöver vidtas för att utveckla transportsystemet och att de föreslagna åtgärderna analyseras utifrån fyrstegsprincipen. Att planera transportsystemet enligt fyrstegsprincipen innebär att alla trafikslag och transportmedel liksom alla typer av åtgärder som leder till att de transportpolitiska målen nås ska beaktas. En sådan planering förväntas även bidra till kostnadseffektiva lösningar. En effektiv lösning på ett specifikt problem i transportsystemet kan innefatta åtgärder från flera av fyrstegsprincipens steg. I budgetpropositionen för 2020 framhöll regeringen att även om flera viktiga aspekter av det övergripande transportpolitiska målet har utvecklats positivt över tid har transportsystemet i sin helhet inte utvecklats i riktning mot det övergripande transportpolitiska målet. Regeringen anser därför att utvecklingen, mot bakgrund av att riksdagen sedan 2009 avsatt alltmer resurser till den statliga transportinfrastrukturen, indikerar vikten av att värna fyrstegsprincipen och att prioritera samhällsekonomiskt effektiva åtgärder i enlighet med det övergripande transportpolitiska målet. Utskottet delar denna uppfattning. Mot denna bakgrund ser utskottet också mycket positivt på att regeringen i proposition 2019/20:65 anger att den avser att i större utsträckning

prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2).

Att samhällsekonomisk effektivitet är ett viktigt kriterium för åtgärder som vidtas i transportsystemet, samtidigt som även fördelningspolitiska aspekter ska vägas in, framgår av det övergripande målet för transportpolitiken. Utskottet konstaterade i betänkande 2019/20:TU7 att det inom transportsektorn finns en lång tradition av att använda samhällsekonomiska analyser när man tar fram beslutsunderlag. Utskottet underströk också i sammanhanget vikten av att dessa analyser är väl underbyggda och av god kvalitet. För att ytterligare fördjupa underlagen var regeringens direktiv till Trafikverket att i förslaget till nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 också redogöra för föreslagna åtgärders effekt på bostadsbyggandet, vilket har lett till ett gemensamt arbete mellan berörda kommuner och Trafikverket. Även statsrådet Tomas Eneroth framförde i en interpellationsdebatt i mars 2018 bl.a. att det för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning i hela landet är viktigt att utifrån aktuella faktaunderlag göra rätt bedömningar och investera medlen där de gör mest nytta. Statsrådet framförde vidare att utmaningen ligger i att prioritera rätt åtgärder och få ut så mycket nytta som möjligt av de medel som investeras. I sitt svar på fråga 2019/20:503 anförde statsrådet att underlagen för regeringens beslut om långsiktiga planer för transportinfrastrukturen behöver visa hur styrmedel och andra åtgärder för att minska transporterens klimatpåverkan väntas påverka efterfrågan på transporter, samt hur olika satsningar i transportinfrastrukturen påverkar möjligheterna att nå våra klimatmål. Utskottet välkomnar statsrådets uttalanden.

Utskottet vill även peka på att regeringen i samband med beslutet om den nationella planen har gett i uppdrag åt Trafikverket att årligen i samband med årsredovisningen, på en övergripande nivå, redovisa effekterna av planen, däribland den samhällsekonomiska nyttan av de åtgärder som vidtas för att upprätthålla väg- och järnvägsnätets kvalitet och tillgänglighet samt kostnaden för åtgärderna. Vidare ska Trafikverket följa upp kostnader och effekter för de namngivna objekten i planen. Av uppföljningen ska bl.a. den samhällsekonomiska nyttan framgå. Utskottet har även tagit del av Trafikverkets rapport Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg från september 2019 där det framförs att Trafikverkets sammantagna bedömning är att nuvarande samhällsekonomiska kalkylvärden för godstransporter i saklig mening är rätt, även om det finns vissa delar som kan utvecklas och förbättras. Utskottet vill även påminna om att Trafikanalys har regeringens uppdrag att årligen rapportera analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn. I betänkande 2019/20:TU7 framhöll utskottet att det är angeläget med en kontinuerlig utveckling av de samhällsekonomiska metoder och modeller som används i

infrastrukturplaneringen. Baserat på ovanstående bedömde utskottet att det redan pågår ett aktivt utvecklingsarbete. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

När det gäller frågan om att uppdatera den nationella planen för transportinfrastrukturen har infrastrukturminister Tomas Eneroth i en interpellationsdebatt (ip. 2019/20:172) anfört att arbetet med kommande nationell infrastrukturplanering för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Statsrådet påminde samtidigt om att den beslutade nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 just nu genomförs med satsningar på totalt över 700 miljarder kronor.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan anser trafikutskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motionerna 2019/20:3480 (V) yrkandena 21, 36, 42–48 och 60 samt 2019/20:3481 (KD) yrkande 14.

Järnväg och kollektivtrafik

När det gäller frågan om samhällsuppdrag för SJ riktade riksdagen våren 2014 ett tillkännagivande till regeringen om att se över hur uppdragen för SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB kan tydliggöras så att samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter kan tillgodoses (bet. 2013/14: TU19, rskr. 2013/14:373). Av regeringens skrivelse 2019/20:75 framgår att ärendet bereds inom Regeringskansliet. När det gäller SJ AB framhåller dock regeringen att det vid årsstämman i bolaget den 24 april 2018 beslutades att bolagets uppdrag i bolagsordningen skulle förtydligas enligt följande: "Föremålet för bolagets verksamhet ska vara att, direkt eller indirekt genom dotter- eller intressebolag, bedriva persontrafik och, inom ramen för affärsmässighet, bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därmed en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet, samt att bedriva därmed förenlig verksamhet." I betänkande 2018/19: TU17 pekade utskottet på att vissa bolag med statligt ägande har särskilda samhällsuppdrag som riksdagen beslutat om. Bolagen har ett uppdrag att bedriva verksamhet som syftar till att generera andra effekter än ekonomisk avkastning för ägaren. Utskottet påminde i sammanhanget också om att det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare i hela landet. För att nå de transport- och miljöpolitiska mål som har fastställts av regeringen och riksdagen krävs att järnvägstrafiken upprätthålls och utvecklas. Utskottet vill vidare påminna om att marknaden för persontransporter på järnväg öppnades för konkurrens i oktober 2010 i Sverige och att SJ:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten därmed avskaffades. Detta innebär att alla tågoperatörer har likvärdig rätt att verka på det svenska järnvägsnätet. EU-rätten föreskriver ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. När järnvägsmarknaden successivt har avreglerats och konkurrensutsatts har det införts bestämmelser i järnvägslagen (2004:519) om

hur offentligt stöd ska särredovisas, hur kapacitet ska tilldelas, hur avgifter får tas ut och hur järnvägstjänster ska tillhandahållas. Skyldigheter och rättigheter för branschens aktörer framgår av bestämmelserna och ska leda till mer likvärdiga villkor och sund konkurrens. Utskottet förutsätter också i sammanhanget att regeringen genomför det fjärde järnvägspaketet som beslutades under 2016 i enlighet med Sveriges förpliktelser som följer av vårt medlemskap i EU.

När det gäller frågan om banavgifter vill utskottet påminna om att regleringen av uttaget av banavgifter i järnvägslagen grundar sig på EU-rättsliga regler. Dessa regler har omarbetats bl.a. genom SERA-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde) som bl.a. anger att banavgifterna minst ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken. Utskottet vill också uppmärksamma att regeringen i december 2016 gav Trafikverket i uppdrag att inom ramen för gällande EU-rätt redovisa förutsättningarna för att utveckla avgiftssystemet för järnvägen för att säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt kapacitetsutnyttjande. Detta skulle ske ur ett gods- respektive persontransportperspektiv och som ett medel för att på ett bättre sätt bidra till att nå klimatmålen. I uppdraget ingick att Trafikverket skulle analysera förutsättningarna för och effekterna av att använda extra avgifter för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur. Trafikverket redovisade uppdraget i mars 2017. Av rapporten framgår bl.a. följande. Prissättning av kapacitet är centralt i Trafikverkets banavgiftsstruktur. Den differentierade tåglägesavgiften, passageavgiften och bokningsavgiften är de inslag i denna struktur som i dag används för att främja en effektiv kapacitetsanvändning. Möjligheterna att vidareutveckla avgiftssystemet för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt kapacitetsutnyttjande är goda, men effekterna är svårsmätbara. En extra avgift skulle komplettera de prioriteringskriterier som används vid intressekonflikter. Trafikverkets bedömning var att extra avgifter i enskilda fall skulle kunna bidra till ett mer effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Det kan ske genom att transporter av större värde ges företräde framför transporter av mindre värde i konflikter där prioriteringskriterierna inte nödvändigtvis ger samma resultat. I betänkande 2017/18:TU6 fann utskottet inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionsyrkanden om förändrade av banavgifter. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

Ett nytt ramanslag 1:16 *Internationell tågtrafik* inrättades med 50 miljoner kronor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i vårändringsbudgeten för 2019. Anslaget ska bl.a. användas till utgifter för tågtrafik som staten upphandlar från Sverige till destinationer i andra länder. Regeringen har även gett Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att upphandla natttågstrafik med dagliga avgångar till flera europeiska städer. I uppdraget ingår bl.a. att lämna förslag på vilken trafik som bör upphandlas, redovisa en tidsplan för genomförandet och göra en bedömning av kostnaderna för staten. Trafikverket ska också utreda andra möjligheter att underlätta etableringen av

nattågstrafik till utlandet och hur staten kan bidra till att den upphandlade trafiken så snart som möjligt kan ersättas av trafik som bedrivs på kommersiell grund. I budgetpropositionen för 2020 avsattes ytterligare 50 miljoner kronor inom anslaget. Utskottet såg positivt på dessa satsningar och riksdagen har beslutat i enlighet med regeringens förslag (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22, bet. 2019/20:TU1, rskr. 2019/20:111).

När det gäller frågan om järnvägsunderhåll underströk utskottet i betänkande 2019/20:TU7 att ett väl fungerande järnvägsunderhåll är en viktig del i att åstadkomma ett effektivt järnvägssystem. Utskottet noterade att regeringen i den senaste infrastrukturpropositionen konstaterar att medlen till drift och underhåll av och reinvesteringar i järnväg behöver öka och ges hög prioritet för att värna nyttan av redan genomförda investeringar. Utskottet lyfte även fram att det i skrivelsen om den nationella planen anges att den ekonomiska ramen för drift, underhåll och trafikledning på järnväg uppgår till 125 miljarder kronor under planperioden, en angelägen ökning av medlen med 47 procent från föregående planperiod. Utskottet konstaterade att frågan om underhåll av järnvägsinfrastrukturen har hög prioritet för regeringen och förutsatte att frågan kommer att fortsätta ha samma höga prioritet och fann därför inte anledning att ta något initiativ med anledning av aktuella motionsförslag. Utskottet vidhåller sin inställning i denna fråga.

I proposition 2019/20:65 anför regeringen att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska enligt regeringen återupptas och utgöra utgångspunkten för det fortsatta arbetet med projektet. I betänkande 2018/19:TU5 konstaterade utskottet att frågan om nya stambanor för höghastighetståg och finansieringen av dessa står högt på den politiska agendan. Utskottet planerar att återkomma till frågan om stambanor för höghastighetståg senare under riksmötet i samband med beredningen av bl.a. Riksrevisionens granskning av statens planering av höghastighetsjärnvägar (RiR 2019:31).

När det gäller frågan om kollektivtrafik vill utskottet påminna om att regeringen har beslutat om ett nytt etappmål om ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik. Målet innebär att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Utskottet har vid flera tillfällen, senast i betänkande 2018/19:TU13, framhållit att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet har vidare anförts att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. En väl anpassad kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. I betänkandet avstyrkte utskottet motionsförslag om vissa åtgärder för att öka

kollektivtrafiken och hänvisade till pågående och genomförda initiativ. Utskottet ser positivt på det som regeringen nu anför i propositionen om att den under mandatperioden bl.a. avser att utveckla och effektivisera stads-miljöavtalen för att ytterligare främja alternativ till bil i städerna.

I betänkande 2018/19:TU13 har utskottet betonat att det är av stor vikt att det är enkelt för resenärer att hitta en resa och att köpa biljett. Med hänsyn till pågående beredning fann utskottet dock inte att det fanns anledning att vidta någon åtgärd med anledning av frågor om kollektivtrafikens biljettsystem. Utskottet anförde att det kommer att följa frågan noga. I propositionen anger regeringen att ett nationellt biljettsystem bör införas för all kollektivtrafik i hela Sverige senast 2022. Regeringen har beslutat att en särskild utredare ska utreda vad som krävs för att införa ett sådant biljettsystem samt föreslå hur ett sådant biljettsystem bör utformas, byggas upp, drivas och finansieras (dir. 2019:48). Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2020. Utskottet ställer sig positivt till att regeringen nu ser över frågan om ett nationellt biljettsystem.

Utskottet konstaterar vidare att konceptet mobilitet som tjänst innebär att resenärer köper eller prenumererar på en kombination av möjligheter till mobilitet i stället för att köpa eller äga egna transportmedel. Regeringen bedömer i propositionen att utveckling och införande av konceptet mobilitet som tjänst kan bidra till att andelen persontransporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik eller andra klimat- och yteffektiva transportsätt ökar, samtidigt som tillgängligheten ökar. Det finns i dag ett flertal pilot- och demonstrationsprojekt på gång i storstadsområdena, på landsbygden och i mindre tätorter. Regeringen har gett i uppdrag åt Trafikverket att i samverkan med berörda aktörer genomföra och utvärdera ett demonstrationsprojekt av minst en bytespunkt som stöder mobilitet som tjänst (dnr N2019/01343/TIF). Utskottet ser positivt på detta. I propositionen anför även att bilpooler är ett sätt att öka nyttjandegraden av bilar och på det sättet minska behovet av parkeringsplatser och nytillverkning av bilar. Regeringen är angelägen om att underlätta för bilpooler och har tillsatt en särskild utredare för att komplettera ett förslag om att öka tillgängligheten till bilpooler i betänkandet Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi (SOU 2017:22) genom att utreda flera olika möjligheter. Utredaren ska redovisa sitt uppdrag senast den 30 april 2020. I betänkande 2018/19:TU13 välkomnade utskottet de aktiviteter och det utvecklingsarbete som sker inom området mobilitet som tjänst, bl.a. regeringens samverkansprogram Nästa generations resor och transporter och Trafikverkets uppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom området mobilitet som tjänst. Utskottet fann inte skäl att ta något initiativ i frågan men avsåg att fortsätta att följa utvecklingen av mobilitet som tjänst med stort intresse. Utskottet ser positivt på att frågan nu utreds vidare.

Mot denna bakgrund anser trafikutskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motionerna 2019/20:3480 (V) yrkandena 53, 56–59, 61 och 62 samt 2019/20:3481 (KD) yrkandena 13, 15 och 16.

Väg- och fordonsfrågor

I propositionen anför regeringen att den avser att tillsätta en utredning som bl.a. ska föreslå ett årtal för när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige och vilka åtgärder som kan vidtas i ett långsiktigt perspektiv för att detta ska kunna genomföras på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Regeringen bedömer i propositionen att det från 2030 inte längre bör vara tillåtet att sälja nya bensen- och dieseldrivna bilar. Ny lagstiftning bör enligt regeringen beslutas under mandatperioden, efter godkännande av kommissionen. Sverige bör enligt regeringen driva ett motsvarande förbud i hela EU.

I december 2019 beslutade regeringen att tillsätta Utredningen om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensen- och dieseldrivna bilar (dir. 2019:106). Utredaren ska bl.a. föreslå ett årtal för när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige, och vilka åtgärder som kan vidtas i ett långsiktigt perspektiv för att detta ska kunna genomföras på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Utredaren ska vidare analysera förutsättningarna för att införa ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensen- och dieseldrivna bilar och analysera hur ett EU-förbud mot försäljning av nya bensen- och dieseldrivna bilar och en utfasning av fossila drivmedel i EU kan åstadkommas. Uppdraget ska redovisas senast den 1 februari 2021.

Regeringen anger i propositionen att ett konverteringsstöd för omställning av befintlig fordonsflotta ska utredas. För att ytterligare öka takten i omställningen och göra det möjligt för ägare till äldre bilar att minska sina utsläpp skulle enligt regeringens bedömning en del av dessa fordon kunna konverteras så att de kan drivas med rena och höginblandade förnybara drivmedel eller el. Förutsättningarna för och kostnadseffektiviteten i att konvertera befintliga fordon till lågutsläppsfordon bör enligt regeringens bedömning analyseras. Regeringen anför att potentialen för utsläppsminskningar och kostnaderna för konverteringsstöd behöver analyseras vidare, liksom fördelningspolitiska effekter. Regeringen avser därför att ge lämplig myndighet i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett konverteringsstöd.

Utskottet behandlar frågan om en fossilfri fordonsflotta i betänkande 2019/20: TU11. Utskottet konstaterar där att en rad olika åtgärder genomförs för att påskynda omställningen till en fossilfri transportsektor. Utskottet framhåller att transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp måste minska kraftigt för att Sverige ska nå sina miljö- och klimatmål. Utskottet anser att transporternas klimatpåverkan kan minskas genom effektivare transporter, en övergång till förnybara drivmedel, inklusive el, och genom att tillvarata möjligheterna med ny teknik. Utskottet konstaterar vidare att frågan om en fossilfri fordonsflotta är mycket väl uppmärksammat och att det pågår ett ambitiöst och omfattande arbete som involverar ett stort antal aktörer som på olika sätt bidrar till etappmålet för inrikes transporter 2030. Utskottet anför i betänkandet att det är väl införstått med de många utmaningar som finns för att nå målet men ser likväl positivt på de initiativ som vidtagits för att ställa om fordonssektorn till fossilfrihet. Utskottet vidhåller sin uppfattning i denna

fråga och välkomnar de utredningar inom området som aviseras i propositionen.

Vad gäller frågan om att förstärka vägar till bärighetsklass 4 (BK4) har utskottet behandlat detta vid ett flertal tillfällen. I betänkande 2019/20:TU11 konstaterar utskottet att bärighetssatsningen i den nationella planen för transportsystemet 2018–2029 innebär att det blir möjligt att öppna 70–80 procent av de viktigaste statliga vägarna för BK4 fram till 2029. Utskottet påpekar att Trafikverkets målsättning är att i framtiden upplåta hela BK1-vägnätet för BK4. Utskottet ser i betänkandet positivt på de insatser som har gjorts och det arbete som pågår för att tillåta tyngre och längre fordonsekipage på vägnätet och menar att detta gör det möjligt att effektivisera transporterna på väg och samtidigt reducera utsläppsnivåerna. Utskottet har inte ändrat sin uppfattning i denna fråga.

Utskottet vill i sammanhanget också påminna om att riksdagen har riktat ett tillkännagivande till regeringen om dels behovet av att skyndsamt utarbeta erforderliga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts att trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet, dels behovet av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning av frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter (bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206). Ärendet bereds vidare inom Regeringskansliet.

När det gäller elvägar understryker utskottet i betänkande 2019/20:TU11 vikten av att ta ett samlat grepp för att arbeta vidare med elektrifieringen av vägnätet för att minska beroendet av fossila drivmedel och därmed öka möjligheten att uppnå etappmålet för inrikes transporter. Utskottet konstaterar också att betydande insatser görs, inte minst på forskningsområdet, för att främja elektrifieringen av vägtransporter genom elvägar. Utskottet anför i betänkandet att det följer utvecklingen på området och ser fram emot utfallet av pågående insatser med stort intresse. Utskottet vidhåller denna uppfattning och välkomnar därför det som anförs i propositionen om att en långsiktig plan för uppförande och utbyggnad av elvägar ska tas fram och att en elektrifieringskommission ska tillsättas för att bl.a. bidra till att påskynda investeringar i elvägar, laddinfrastruktur för ellastbilar samt andra effektiva tillämpningar.

Mot denna bakgrund anser trafikutskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motionerna 2019/20:3480 (V) yrkandena 39–41 och 63 samt 2019/20:3481 (KD) yrkandena 12, 20, 24 och 25.

Luffart

Av propositionen framgår att regeringen bedömer att etappmål bör införas för flygets klimatpåverkan för att komplettera dagens mål, så att inte viktiga utsläppskällor står utan tillräcklig styrning. Detta är viktigt bl.a. för att skapa marknadsförutsättningar och efterfrågan på nya lösningar samtidigt som möjligheter ges för långsiktig hållbar tillväxt i hela landet. Regeringen avser

att i ett tilläggsdirektiv ge Miljömålsberedningen i uppdrag att ta fram mål för flyg. Regeringen vill på detta sätt åstadkomma samma breda förankring för detta mål som för övriga mål i det klimatpolitiska ramverket. Detta mål skulle enligt regeringen, liksom övriga mål i det klimatpolitiska ramverket, utgöra ett etappmål inom miljömålssystemet. Utskottet välkomnar uppdraget.

Utskottet vill också påminna om att regeringen i februari 2018 beslutade att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att analysera hur flygets användning av hållbara biobränslen kan främjas för att bidra till övergången till ett fossilfritt energisystem och minskad klimatpåverkan. Utredningen, som antog namnet Biojetutredningen, överlämnade i februari 2019 betänkandet Biojet för flyget (SOU 2019:11) till regeringen. Huvudförslaget är att en reduktionsplikt för flygfotogen införs 2021. Det innebär att leverantörer av flygfotogen ska minska växthusgasutsläppen från levererat drivmedel genom inblandning av biodrivmedel. Regeringen bereder för närvarande utredningens förslag om en reduktionsplikt för flygfotogen.

I april 2018 beslutade regeringen att ge Energimyndigheten i uppdrag att främja hållbara biobränslen för flyg (N2018/02705/FÖF). Satsningen ska pågå under åren 2018–2020 och uppgår till totalt 100 miljoner kronor. I uppdraget ingår att Energimyndigheten ska verka för att inrikesflyget ställer om till fossilfria drivmedel och för att även internationell bunkring vid svenska flygplatser så långt det är möjligt sker med förnybara drivmedel. För detta ändamål ska Energimyndigheten under perioden utlysa medel för att stödja forskning och utveckling av hållbara biobränslen för flyg samt inrätta ett innovationskluster som samlar hela värdekedjan och som tar fram en gemensam behovsanalys för att klara omställningen till fossilfrihet inom flyget. Utskottet välkomnar satsningen och noterar att uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet senast den 31 mars 2021.

Regeringen framhåller vidare i propositionen att den ser positivt på arbetet inom forskningssamarbetet Fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI) och bedömer att det bl.a. kan bidra till mer effektiva fordon men även ökad transporteffektivitet. Utskottet delar regeringens uppfattning och instämmer i att det i arbetet med att nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 är viktigt att även bl.a. flygplan energieffektiviseras. Ett test- och forskningscenter för elektromobilitet bör etableras enligt regeringen. Regeringen har gett i uppdrag åt Energimyndigheten att för perioden 2019–2022 lämna stöd med högst 575 miljoner kronor för uppbyggnaden av ett sådant center.

I propositionen framhåller regeringen även att den har tagit en ledande internationell roll, både globalt och på EU-nivå, för att det ska bli möjligt att beskatta fossilt flygbränsle i yrkesmässig luftfart. När det gäller den globala nivån verkar regeringen för en ändring av de policyer knutna till Chicago-konventionen som anger att flygbränsle inte ska beskattas.

I betänkande 2018/19: TU15 uttalade utskottet att frågan om olika insatser på nationell och internationell nivå för att främja och stimulera användningen av biodrivmedel och insatser för att minska luftfartens klimatpåverkan har mycket stor betydelse för den pågående och framtida utvecklingen. Utskottet

kunde därför med tillfredsställelse konstatera att regeringen gett uttryck för att den genom olika insatser tar frågan om ökad användning av biodrivmedel och minskad klimatpåverkan från luftfarten på stort allvar. Denna uppfattning gäller fortfarande.

Trafikutskottet välkomnar således regeringens arbete när det gäller luftfartens klimatpåverkan och anser att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motionerna 2019/20:3480 (V) yrkande 37 och 2019/20:3481 (KD) yrkande 8.

Cykel

Cykelvägar kan anläggas inom ramen för väglagen om de är att betrakta som väganordningar. Däremot kan en cykelled inte anläggas enligt väglagen om den helt saknar samband med allmän väg. Utskottet påminner om att det i Cyklingsutredningen (SOU 2012:70) framhölls att det finns ett behov av att ytterligare bygga ut samt förbättra cykelvägnätet, både längs de statliga vägarna och inom samt mellan orter respektive kommuner. När det gäller motionsförslaget om ändringar i väglagen vill utskottet påminna om att det tidigare har behandlat frågor relaterade till möjligheten att ta mark i anspråk för utbyggnad av nationella och regionala cykelleder, senast i betänkande 2019/20:TU9. Utskottet framhöll då vikten av att infrastrukturen för cykling utformas på ett sådant sätt att resvägarna och därmed restiderna med cykel så långt som möjligt upplevs som ett fullgott alternativ till andra transporter som har en större miljöpåverkan och att fler därför väljer att använda cykeln som transportmedel. Mot denna bakgrund välkomnade utskottet att det i regeringens beslut från den 31 maj 2018 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 anges att Trafikverket ska utreda om, och i så fall hur, frågan om markåtkomst är ett hinder för tillkomsten av cykelvägar eller i genomförandet av regionala cykelplaner och vid behov lämna förslag till regeländringar (N2018/03462/TIF m.fl.). Vidare anges att Sveriges Kommuner och Regioner (SKR, dåvarande Sveriges Kommuner och Landsting, SKL) bör involveras i arbetet och att den nuvarande indelningen av väghållaransvaret ska beaktas och kvarstå oförändrad. Enligt uppgift från Trafikverket utreds frågan och planeras avrapporteras till Regeringskansliet senast i maj 2020. Utskottet ser med stort intresse fram emot att få ta del av resultatet av denna utredning.

Utskottet har också vid flera tidigare tillfällen behandlat motioner om två-plus-ett-vägar, senast i betänkande 2019/20:TU9. Utskottet underströk då vikten av att alltid beakta de oskyddade trafikanternas förutsättningar och behov inför ombyggnad av vägar och att detta ansvar ligger på alla infrastrukturförhållare, såväl Trafikverket som kommunerna. I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 framhålls att cykelinfrastrukturen har en stor påverkan på andelen cykelresor resor till arbete, skolor och affärer och att det finns stora behov av mer sammanhängande trafiksäkra vägnät, såväl inom som mellan orter. I förslaget

pekar Trafikverket samtidigt på bl.a. brister i kompensation när cykeltrafik försväras, t.ex. vid mittseparering, och att detta är ett hinder för ett ökat aktivt resande. Utskottet välkomnade mot denna bakgrund att regeringen i skrivelse Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) anger att möjligheten att minska barriäreffekter och att underlätta för gång- och cykeltrafikanter i samband med möttessepareringsåtgärder bör övervägas. Utskottet fann i betänkandet inte skäl att ta något initiativ i frågan. Utskottet vidhåller denna inställning.

I vissa länder tillåts cyklister svänga höger mot rött genom att det under trafiksignalen sitter en tilläggstavla som undantar cyklister från signalen. De svenska reglerna om trafiksignaler och vägmärken som i detta fall inte medger tilläggstavlor överensstämmer med Wienkonventionen om vägtrafik och Wienkonventionen om vägmärken och signaler. I Cyklingsutredningen konstaterades bl.a. att en regel om att svänga höger mot rött skulle öka cyklisters framkomlighet och minska deras väntetid i signalreglerade korsningar men att en sådan regeländring samtidigt skulle leda till minskad trafiksäkerhet, särskilt om den fick den effekten att trenden att cykla mot rött ökade även i andra situationer och att regeln urholkas. I Cyklingsutredningen lämnades inga förslag till regeländring för att tillåta högersväng vid rött ljus för cyklar. I den nationella cykelstrategin som presenterades våren 2017 framförde regeringen att det bör utredas om det är möjligt att, under vissa förutsättningar, för samtliga fordonsslag medge undantag från reglerna om stopplikt vid röd signal när fordonet gör en högersväng. Utskottet finner därför i dagsläget inte skäl att ta särskilda initiativ i frågan om att tillåta högersväng för cyklar vid rött ljus.

När det gäller kombinerade resor med cykel vill utskottet peka på att enligt lagen om kollektivtrafik (2010:1065) är det de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som är ansvariga för kollektivtrafiken, dvs. för utbud, kvalitet och annat som är av betydelse för kollektivtrafikresenärerna. I regeringens nationella cykelstrategi från 2017 framhålls behovet av ett tydligt integrerat hela-resan-perspektiv vid planering av ökad cykling. En resenär kan vara cyklist under en del av resan och kollektivtrafikresenär eller annan typ av resenär under andra delar av resan vilket innebär att det behöver skapas goda förutsättningar för tillgänglighet samt effektiva resor och transporter där cykel ingår som ett viktigt alternativ. Vidare framhålls behovet av goda parkeringsmöjligheter för cykel vid målpunkter och att cykelnätet har god koppling till dessa. Utskottet vill även uppmärksamma att kommissionen i september 2017 presenterade ett förordningsförslag om ett antal ändringar i tågpassagerarförordningen (COM (2017)548). Ett av de ändringsförslag som kommissionen presenterat rör möjligheterna att medföra cykel ombord på tåg. I skälen till förordningsförslaget anges att järnvägsföretag bör göra det lättare att kombinera cykel- och tågresor i så hög grad som möjligt, i synnerhet genom att tillåta transport av cyklar ombord på tågen. Rådet antog en allmän inriktning vid rådet för transport, telekommunikation och energi (TTE-rådet) den 2 december 2019. Enligt rådets förslag ska resenärerna ha rätt att ta med

cyklar ombord dock med förbehåll för ett antal begränsningar. Inter-institutionella förhandlingar om förslaget förväntas påbörjas under våren 2020. Frågan om möjligheterna att kombinera cykeltrafik med kollektivtrafik har varit uppe till behandling i riksdagen vid flera tillfällen, senast i betänkande 2019/20:TU9. Utskottet fann då ingen anledning att ta något initiativ i frågan om kombinerade resor med cykel, mot bakgrund av såväl det pågående arbetet på EU-nivå som att utskottet ansåg att det är lämpligt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör avvägningar av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i länet liksom den inriktning som regeringen ger uttryck för i den nationella cykelstrategin. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

Mot bakgrund av vad som anförs ovan anser trafikutskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motion 2019/20:3480 (V) yrkandena 51, 52, 54 och 55.

Redovisade tillkännagivanden

Utskottet noterar att regeringen i propositionen redovisar behandlingen av två tillkännagivanden inom trafikutskottets beredningsområde, dels om it och miljön, dels om ett fossiloberoende transportsystem (bet. 2013/14:TU7, rskr. 2013/14:168 och bet. 2017/18:TU13, rskr. 2017/18:263). Utskottet planerar att återkomma till frågan om tillkännagivandenas hantering senare under riksmötet i samband med att utskottet yttrar sig till konstitutionsutskottet över skrivelse 2019/20:75, i vilken regeringen lämnar en samlad redovisning över vilka åtgärder den vidtagit med anledning av de riksdagsskrivelser som överlämnats till regeringen.

Stockholm den 16 april 2020

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Teres Lindberg (S), Helena Gellerman (L), Emma Berginger (MP), Mikael Damsgaard (M), Karin Enström (M), Cecilie Tenfjord Toftby (M), John Weinerhall (M), Martina Johansson (C), Anna Vikström (S), Azadeh Rojhan Gustafsson (S), Leif Nysmed (S), Serkan Köse (S), Angelika Bengtsson (SD), Martin Kinnunen (SD), Tobias Andersson (SD) och Mikael Oscarsson (KD).

Avvikande meningar

1. Klimatpolitisk handlingsplan (V)

Jens Holm (V) anför:

För att Sverige ska nå klimatmålet för transportsektorn måste utsläppen minska betydligt snabbare inom sektorn än vad som hittills varit fallet. Vi i Vänsterpartiet anser att det behövs kraftfullare åtgärder än vad regeringen presenterar i klimathandlingsplanen.

Regeringen presenterade i april 2018 vad de kallar ”en handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering” som en del av skrivelsen En klimatstrategi för Sverige. Klimatpolitiska rådet har konstaterat att handlingsplanen till största delen är en samlad beskrivning av redan fattade beslut och tillsatta utredningar och att den inte ger några detaljer om vilka åtgärder som behöver vidtas för att skärpa styrningen på transportområdet. Klimatpolitiska rådet rekommenderar regeringen att formulera ett entydigt mål om fossilfria transporter senast 2045 tillsammans med en tidsplan med tydliga beslut för att nå dit. Jag kan konstatera att regeringen i stället har tillsatt en utredning som bl.a. ska föreslå när fossila drivmedel ska vara utfasade. Vi i Vänsterpartiet delar Klimatpolitiska rådets bedömning och anser att det är nödvändigt med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att i tid uppnå 2030-målet inom sektorn samt fossilfria transporter. Sverige bör nå nollutsläpp senast 2040 i samtliga sektorer i samhället, och i enlighet med en sådan inriktning bör transportsektorn vara fossilfri senast 2035. Jag anser därför att regeringen senast 2021 bör återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2035.

Sveriges klimatmål om att minska utsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 omfattar inte inrikesflyget. Jag anser att detta saknar logik och att det är hämmande för att målmedvetet vidta nödvändiga åtgärder för att minska utsläppen och resorna inom inrikesflyget. Jag välkomnar att regeringen nu i klimathandlingsplanen uppmärksammar att fler åtgärder krävs för att minska utsläppen inom flygsektorn och att regeringen avser att ge Miljömålsberedningen i uppdrag att ta fram etappmål för att minska utsläppen inom flyget. Även om flyget ingår i EU:s utsläppshandelssystem ser jag inga skäl till att inrikesflyget ska undantas från klimatmålet för transportsektorn. Jag anser därför att inrikesflyget bör ingå i etappmålet för transportsektorn till 2030.

Jag vill också uppmärksamma att Klimatpolitiska rådet har rekommenderat att ett stoppdatum införs för försäljning av fossila drivmedel. Rådet anser att det är väsentligt att färdriktningen, slutmålet och tidsramen för omställningen till fossilfria transporter framgår tydligt för såväl privata investerare som

statliga myndigheter och andra som har i uppdrag att genomföra politiken. Detsamma gäller för enskilda konsumenter. Tydlig information om vilka drivmedel som kommer att vara tillgängliga i framtiden är viktigt för att kunna fatta beslut om att köpa en ny bil under de närmaste åren. Det är också viktigt i ett längre perspektiv, för tillgången och priserna på användbara begagnade fordon. Vi i Vänsterpartiet delar Klimatpolitiska rådets uppfattning om behovet av att införa stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel men anser inte att frågan om ett stoppdatum i alla delar behöver utredas. Klimatkrisen kräver tydlig inriktning och målsättning. Jag anser därför att ett stoppdatum bör beslutas redan nu och att övriga delar i förslaget som teknisk utformning och eventuella undantag bör utredas.

Jag vill betona att det behövs ytterligare åtgärder i närtid för att Sverige ska kunna genomföra en omställning till fossilfria vägtransporter. I en rad europeiska länder diskuteras och förbereds förbud mot nyförsäljning av bilar som är drivna med bensen eller diesel. Det är hög tid även för Sverige att ansluta sig till en sådan målsättning. Detta skulle också ge goda förutsättningar att utveckla en modern fordonsindustri i vårt land. Klimatpolitiska rådet anser att ett stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel kan kompletteras med att i närtid införa ett formellt krav om att nya bilar som säljs ska kunna drivas på ett fossilfritt drivmedel inklusive el eller på ett bränsle med hög inblandning biodrivmedel. Regeringen väljer dock i klimathandlingsplanen att utreda frågan och tar sikte på ett förbud först 2030. Jag anser att ett sådant förbud ligger för sent för att Sverige ska kunna reducera utsläppen med 70 procent inom transportsektorn till 2030. Sverige bör därför införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025. Dessutom bör Sverige verka inom EU för ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025.

Regeringen gör i klimathandlingsplanen bedömningen att förutsättningarna för och kostnadseffektiviteten i konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar till lågutsläppsfordon bör analyseras. Jag anser att det är en defensiv hållning till en åtgärd som stärker klimaträttvisan och som har stor potential att minska utsläppen från vår befintliga fordonsflotta. Många bilägare har inte ekonomiska resurser att köpa en ny bil med låga utsläpp, och en stor del av vår befintliga fordonspark som drivs med fossila drivmedel är möjlig att konvertera till t.ex. etanoldrift (E85) eller biogasdrift. Jag anser att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar och nödvändiga regeländringar för dess tillämpning senast 2022.

Jag vill vidare uppmärksamma det orimliga i att vår infrastrukturplanering utgår från prognoser om ökad vägtrafik i stället för att vara styrd av riksdagens antagna klimatmål. Jag välkomnar att regeringen nu äntligen uppmärksammar denna problematik i handlingsplanen. Myndigheterna på området har i sin styrning och planering fått i uppdrag att verka för att etappmålet för inrikes transporter till 2030 ska nås. Regeringen har förtydligat att det transportpolitiska funktionsmålet i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för

hänsynsmålet för att klimatmålet ska nås. Etappmålet för inrikes transporter till 2030 inom miljömålssystemet ska även utgöra ett nytt etappmål för det transportpolitiska hänsynsmålet. Detta är bra för att berörda myndigheter också ska verka för att våra klimatmål uppfylls men säkerställer inte att nuvarande och kommande infrastrukturplaneringar utformas med klimatmålen som ram. Regeringen bör därför återkomma med nödvändiga åtgärder så att transportinfrastrukturplaneringen utformas så att klimatmålen är målstyrande och att tillgängligheten utvecklas inom ramen för dessa samt i linje med andra transportpolitiska hänsynsmål. Regeringen bör även genomföra en omprövning av projekt inom nuvarande investeringsplaner för transportsystemet med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås.

Jag vill betona att det är en förutsättning att fyrstegsprincipen till fullo tillämpas för ett trafikslagsövergripande arbetssätt för att vi ska nå effektiva och hållbara transporter. Det finns få steg 1-åtgärder i fyrstegsprincipen som Trafikverket råder över. Det är i huvudsak regeringen, kommunerna och regionerna som ansvarar för att genomföra steg 1-åtgärder, som kan gälla t.ex. skatter, avgifter och informationsinsatser. Jag anser att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag.

Riksrevisionen har i rapporten Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? (RiR 2018:30) konstaterat att steg 1- och steg 2-åtgärder vidtas i alltför låg utsträckning för att åtgärda brister i vår infrastruktur. Det försvårar Sveriges möjligheter att ekonomiskt effektivt uppnå ett transportsystem som är klimat- och miljömässigt hållbart. I dag finns begränsade möjligheter för kommunerna att få ekonomiskt stöd för vissa steg 1- och steg 2-åtgärder. Det saknas i dag möjlighet till statlig medfinansiering av ickefysiska steg 1- och steg 2-åtgärder i länsplanerna eller den nationella transportplanen. Ansvaret för att finansiera och vidta dessa åtgärder ligger i dag hos kommuner, regioner och privata aktörer. Möjlighet till incitament för kommunerna att genomföra steg 1- och steg 2-åtgärder finns i begränsad utsträckning genom krav på motåtgärder för bidrag genom stadsmiljöavtal och genom stöd från Klimatklivet. Jag anser därför att regeringen senast 2021 bör komma med ett förslag om hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen.

Riksrevisionens granskning visar att Trafikverket nästan alltid beskriver bristerna utifrån den specifika vägen eller järnvägen, vilket försvårar en helhetssyn. Jag anser därför att regeringen bör förtydliga för Trafikverket senast 2021 vad som konkret menas med att tänkbara åtgärder ska prövas med ett trafikslagsövergripande anslag.

Jag kan konstatera att nuvarande planeringssystem i hög grad bygger på brister som identifieras på lokal nivå. Enligt Riksrevisionens iakttagelser pekar

det på att det ofta kan vara svårt att hitta kostnadseffektiva lösningar. Detta riskerar att försvåra en planering som stärker våra möjligheter att uppnå de nationella klimatmålen. Regeringen bör därför senast 2021 komma med förslag på hur nationellt framtagna bristanalyser och prioriteringar på systemnivå kan utgöra en utgångspunkt för den tidiga planeringen av investeringar i transportinfrastruktur.

Klimatpolitiska rådet uppmärksammar behovet av en transportplanering som ur ett bredare perspektiv integrerar administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel. Jag kan konstatera att en integrerad transportplanering bl.a. skulle skapa bättre förutsättningar att begränsa tillväxten i transportefterfrågan och bryta bilberoendet i tätorterna. I klimathandlingsplanen presenterar regeringen inga nya åtgärder för denna inriktning. Jag anser därför att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag om ett starkt regelverk och processer för samhällsplanering som minskar bilberoendet.

Vi i Vänsterpartiet har under många år föreslagit att kommunerna ska ges möjlighet att ställa krav på transportplaner för att öka andelen hållbara resor och transporter. Så kallade gröna res- och transportplaner innebär att t.ex. arbetsgivare, byggherrar och fastighetsägare tar ett helhetsgrepp för att resandet och godsleveranserna till och från den egna verksamheten ska bli mer hållbara. Upprättande av sådana planer har både i Sverige och internationellt visat sig vara ett sätt att minska bil- och lastbilstrafiken till och från en verksamhet. I dag finns dock inga möjligheter för kommuner att ställa krav på att transportplaner upprättas vid nyetableringar. Redan i utredningen Bilen, biffen och bostaden (SOU 2005:51) föreslås att kommuner ska få denna möjlighet, och det nämns ett antal exempel som skulle kunna ingå i en transportplan, bl.a. tillgänglighet till kollektivtrafik, säkra cykelparkeringar och resepolicy. Jag vill påminna om att regeringen i budgetpropositionen för 2017 aviserade en översyn om lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner i samband med nyetableringar. Eftersom regeringen ännu inte kommit med något konkret förslag på området, trots att ett flertal rapporter och utredningar lyft förslaget, ser jag behov av att riksdagen gör ett tillkännagivande i frågan så att det inte riskerar att skjutas upp ytterligare.

Vidare vill jag peka på vikten av ökad cykling för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Ett hinder för ökad cykling är dock myndigheternas tolkning av väglagen och anläggningslagen, som tolkas som att gång- och cykelväg endast får byggas om den är i anslutning till allmän väg. Enligt den tolkningen får alltså en cykelled inte byggas om den inte ligger i närheten av och har ett funktionellt samband med en statlig väg för allmän samfärdsel. Enligt väglagen måste också en väg i dag vara en väg för allmän samfärdsel, vilket innebär att alla trafikslag ska kunna köra där, inte minst bil. Att bygga separata cykelvägar – som inte är i anslutning till en bilväg – har tolkats stå i strid med principen om allmän samfärdsel eller funktionellt samband med en bilväg. Det finns därför ett stort behov av att tydliggöra lagstiftningen så att gång- och cykelvägar ska kunna byggas separat. Det finns flera exempel på att regioner har velat finansiera cykelvägar men förhindrats

att göra det på grund av lagstiftningen. När cykelvägar inte definieras som allmän väg blir det t.ex. tydligt vem som ansvarar för drift och underhåll av den färdiga cykelvägen. Jag anser att väglagen bör ändras genom att begreppet funktionellt samband omtolkas så att det tydliggörs att gång- och cykelväg kan byggas oavsett koppling till väg för allmän samfärdslinje samt att ansvaret för drift och underhåll av färdiga gång- och cykelvägar ska tydliggöras. Regeringen bör därför föreslå ändringar i väglagen för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och möjliggöra byggande av gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdslinje eller funktionellt samband med statlig väg.

Det är också nödvändigt att staten uppmärksammar cykeltrafikens behov vid anläggande av vägar. Två-plus-ett-vägar har t.ex. ett flertal fördelar men innebär ofta försämrad framkomlighet för cyklister. Jag vill understryka att cykeltrafikanternas framkomlighet vid byggande av två-plus-ett-vägar alltid bör vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister. Därför behöver riktlinjerna till Trafikverket göras tydligare för när insatser ska göras för att åtgärda saknade cykellänkar i och med anläggande av två-plus-ett-väg.

Ett annat sätt att underlätta för cykling är att tillåta högersväng även när trafikljuset visar rött. Cyklisterna ska fortfarande ha väjningsplikt mot fotgängare vid högersvängen. I Sverige finns stort intresse från kommuner att tillåta högersväng vid rött, men rättsläget är oklart. Jag anser att det är angeläget att regeringen vidtar nödvändiga åtgärder för att möjliggöra detta på lämpliga platser. Regeringen bör därför ta fram ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklister vid högersväng senast 2021.

Transport som tjänst brukar beskrivas som en samlad tjänst där användarens olika behov av transport samlas hos en och samma leverantör. Transporttjänsterna utförs av olika leverantörer men samordnas i ett gemensamt system. Resenärens aktuella behov står i centrum och kollektivtrafiken är en central aktör, men även bilpooler och hyrcykel är viktiga delar. Dessa nya mobilitetstjänster kan bidra till ökad valfrihet och minskat behov av att äga en egen bil, särskilt i större städer och storstadsregioner. Jag anser att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga egen bil och ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel.

Jag vill framhålla att ett miljöanpassat samhälle målmedvetet måste arbeta för att undanröja hinder för hållbara transporter. Med ett hela-resan-perspektiv skulle fler kunna välja cykeln som en del av resan till arbete och studier. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken måste det bli möjligt att ställa detta krav på kommersiell trafik. I dag har Trafikverket inga befogenheter att tvinga tågoperatörer att se till att tåg kan medföra cykel. Jag anser att en ändring krävs inom detta område. Trafikverket bör därför senast 2022 få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där behov finns.

Vi i Vänsterpartiet har under lång tid drivit krav på att ett nationellt biljettsystem ska införas för all kollektivtrafik i Sverige. Regeringen har nu

tillsatt en utredning som ska redovisa sitt uppdrag senast i april 2020. Av regeringens klimathandlingsplan framgår att regeringen anser att ett nationellt biljettsystem bör införas senast 2022. Jag menar att det brådskar att genomföra denna åtgärd för att underlätta för resenärerna och öka andelen kollektivtrafikresenärer. Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör därför införas senast 2021.

För att möjliggöra en fossilfri transportsektor måste staten öka stöd och investeringar till kollektivtrafik och järnväg. SJ AB är av staten ålagt att skapa företagsekonomisk vinst och har därutöver ett avkastningskrav som innebär att staten kräver utdelning till statskassan på den redovisade nettovinsten. Avkastningskravet leder till ett starkt fokus på att skapa vinst. SJ AB tvingas därmed se till marknadsandelar och snäv vinstmaximering. Det gör att resenärers behov prioriteras ned. I dag har SJ bara tre butiker kvar i Stockholm, Göteborg och Malmö, vilket innebär att alla andra järnvägsstationer i Sverige saknar manuell biljettförsäljning. Järnvägssystemets uppsplittring och avreglering har generellt lett till en mängd olika bolag vars drivkraft är vinstmaximering för varje enhet. Med ett sådant system kan avisningslokaler för tågen prissättas så att de inte används optimalt och plogtåg hyras ut som godståg för att det lönar sig bättre. Ingen tar ansvar för samhällsnyttan, och med rådande situation riskerar resenärer och skattebetalare att få bära de kostnader som aktörerna kan undkomma. Jag anser att avkastningskravet missgynnar även den regionala utvecklingen eftersom SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Många resenärer måste därför välja flyg eller bil i stället. Effekten är helt orimlig om vi vill minska klimatpåverkan. Om SJ inte hade haft ett avkastningskrav skulle SJ ha kunnat sänka priserna på biljetter, förbättra servicen och därmed prioritera samhällsnyttan. I stället för att ge avkastning till staten bör pengarna användas i verksamheten med en sådan inriktning. Jag anser att det överskott SJ gör på sin verksamhet ska användas för att förbättra servicen och sänka biljettpreiserna. Det skulle bidra till att fler kan åka kollektivt och till minskad miljö- och klimatpåverkan. Regeringen bör därför ge ett samhällsuppdrag som stärker SJ AB:s samhällsnytta samt ett förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2021.

Jag anser även att SJ AB ska ges trafikeringsrätt och företrädesrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning, vilket i första hand ska ske genom järnvägstrafik på kommersiella villkor. Men SJ bör även bedriva trafik på företagsekonomiskt olönsamma sträckor när det är samhällsekonomiskt försvarbart. Om trafiken på en viss sträcka i dag anses vara viktig kan den upphandlas av Trafikverket. Om SJ AB skulle ges ett större mandat utifrån ett samhällsansvar att bedriva nationell tågtrafik, kan sträckor som Trafikverket i dag upphandlar överflyttas till andra ännu mindre lönsamma sträckor eller så kan omfattningen av Trafikverkets upphandling minskas. Jag kan konstatera att när SJ AB tidigare hade ensamrätt till stambanorna hade man ingen skyldighet att de facto trafikera en linje. Detta var en orimlig ordning. Det ledde i praktiken till att SJ AB avstod från att köra på vissa sträckor och satte avkastningen och inte resenärerna i första rummet. Ett av de viktigaste skälen

till statligt ägarskap av samhällsviktiga verksamheter, exempelvis en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål. En sådan inriktning är enligt min uppfattning fullt möjlig utan att det hindrar utveckling av den regionala järnvägstrafiken. SJ AB:s ägardirektiv bör således ändras senast 2021 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt bidra till att upprätthålla en väl fungerande trafik på järnväg i hela landet.

Jag anser vidare att alla trafikslag på sikt ska bära de externa kostnader de orsakar samhället i form av t.ex. miljö- och klimatpåverkan, slitage och olyckor. När det gäller banavgifter är det i dag EU-direktiv som styr hur Trafikverket ska och får sätta banavgifter. Det innebär att banavgifterna i allt högre grad, genom att höjas successivt varje år, ska se till att trafikoperatörerna betalar för de samhällskostnader de orsakar, t.ex. slitage. Intäkterna använder Trafikverket för banunderhåll. Effekten blir att kostnaderna i hög utsträckning drabbar godstransportörerna på järnvägen och försvårar deras möjlighet att konkurrera med den tunga lastbilstrafiken, som orsakar större klimatutsläpp. Det är en orimlig ordning enligt min uppfattning. Jag motsätter mig inte att även järnvägsoperatörerna ska bidra till sina samhällskostnader men i ett läge när den tunga, och delvis konkurrerande, lastbilstrafiken i alltför liten utsträckning betalar för sin höga påverkan på klimat och vägslitage gynnar inte rådande situation en utveckling mot hållbara godstransporter. Jag anser att EU:s reglering av banavgifterna i högre grad måste beakta den miljö- och klimatnytta en ökad andel godstransporter på järnväg skulle ge samt att detta förutsätter att järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag inte får undermineras av höjda banavgifter. Regeringen bör således verka för en förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för godstrafik på järnväg.

Genom Vänsterpartiets budgetsamarbete med regeringen under föregående mandatperiod infördes miljökompensation för godstransportörer på järnväg. Detta styrmedel infördes i syfte att motverka de negativa effekterna av höjda banavgifter och kompensera för den miljönytta godstransporter på järnväg ger jämfört med de på väg. Stödets omfattning var dock enligt min uppfattning alldeles för liten och det upphör dessutom 2020. Jag anser därför att miljökompensationen bör förlängas och öka med motsvarande medel som banavgifterna höjs den kommande treårsperioden. Regeringen bör därför senast 2021 lämna ett förslag på styrmedel, inklusive reformerad miljökompensation, med stärkta incitament för transportköpare att välja transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan.

En mängd utredningar och rapporter de senaste åren har presenterat möjliga åtgärder för att minska klimatpåverkan från våra transporter och öka andelen persontransporter med kollektivtrafik. Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik tog 2016 genom ett uppdrag fram en rapport som redogör för möjligheterna till fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till 2030 (Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till år 2030 – Hur kan vi nå dit och vad blir konsekvenserna?). I rapporten konstateras att det kommer att

krävas betydande insatser för att nå en marknadsandel på 36 procent som är branschens målsättning för det motoriserade resandet. Detta skulle innebära en fördubbling om man utgår från en basnivå 2006, vilket branschen gör, då marknadsandelen var 18 procent. För att strukturerat arbeta med de åtgärder som presenterats i dessa underlag för att öka kollektivtrafikens marknadsandel bör en handlingsplan tas fram med lämpliga statliga åtgärder för att möjliggöra branschens målsättning till 2030. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen senast 2022 med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras.

Vi i Vänsterpartiet anser att det ska vara enkelt och ekonomiskt lönsamt att välja de klimatsmarta alternativen för resor. En stadsplanering med ett tillgängligt och sammanhållet kollektivtrafiksystem i kombination med lägre pris har visat sig vara ett framgångsrikt sätt att minska bilismen och uppnå hållbara städer. Det har visat sig att effektiva helhetssatseringar som innehåller stadsplanering för minskat utrymme för bilar samt en ökad täckningsgrad för kollektivtrafik med sänkt taxa ger ett större antal resenärer till kollektivtrafiken. Genom att resandet med kollektivtrafik ökar i hög grad med en sådan kombinerad satsning har det också lett till ökade intäkter i kollektivtrafiken. En sådan satsning kräver mer resurser inledningsvis men har, om den planeras rätt, sedan möjlighet att bli självbärande. Freiburg i Tyskland är ett exempel där denna modell använts och varit framgångsrik. För att få fler människor att välja t.ex. bussen framför bilen måste kollektivtrafikresorna bli det ekonomiskt lönsamma alternativet i högre utsträckning. De senaste årens prisutveckling inom kollektivtrafiken är det avseendet oroväckande. Den genomsnittliga prisutvecklingen (konsumentprisindex) har varit 12 procent de senaste tio åren. Priserna i kollektivtrafiken har ökat nästan tre gånger så mycket, med 43 procent. Vi i Vänsterpartiet anser att detta är mycket bekymmersamt eftersom prisbilden för resenärer är ett viktigt styrmedel för att minska klimatpåverkan från våra transporter. Vänsterpartiets långsiktiga mål är en utbyggd, avgiftsfri kollektivtrafik. Med satsningar på lägre priser inom kollektivtrafiken når vi ett rättvisare och mer jämlikt transportsystem. Jag anser att regeringen under mandatperioden bör se till att en översyn görs av möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft när det gäller resekostnaden för motsvarande resor med personbil.

Mot denna bakgrund anser jag att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka motion 2019/20:3480 (V) yrkandena 21, 36, 37, 39–48 och 51–63.

2. Klimatpolitisk handlingsplan (KD)

Mikael Oscarsson (KD) anför:

Jag 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.

Sverige är ett avlångt land med stora avstånd där inrikesflyget har stor betydelse. 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). 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 dock troligtvis biobränsle, s.k. biojet, mest aktuellt. För att snabbt öka biojetproduktionen behöver vi fler godkända processer (produktionsvägar) och fler råvaror för tillverkning av biojet. 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. Jag anser att regeringen i kommande budgetar bör avsätta medel för forskning om miljövänligt flyg.

Jag delar regeringens bedömning om hur transportinfrastrukturplaneringen ska bidra till fossilfrihet. Regeringen nämner t.ex. att längre och tyngre lastbilar kan behövas där överflyttning till sjöfart och järnväg inte är ett realistiskt alternativ. I samband med det missar dock regeringen att framhålla vikten av att vägarna förstärks till bärighetsklass 4 (BK4), något som är en förutsättning för de tyngre fordonen. Jag anser att det är angeläget att utreda förutsättningarna för att stärka hårt trafikerade motorleder till BK4.

Utredningen Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (dir. 2019:49) förväntas presentera sina slutsatser den 30 april 2020. Jag anser att regeringen i propositionen föregriper 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. Vi i Kristdemokraterna vill därför att utredningens slutsatser avvaktas och att man inte tar ställning för ett genomförande av ett nationellt biljettsystem förrän utredningen presenterat sina slutsatser.

Regeringen understryker vidare i propositionen vikten av att punktligheten för tågen ska öka. Jag kan dock konstatera att regeringen släpar efter i sitt 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 fyraårscykler och sträcker sig över en period på tolv år. Den gällande planen omfattar perioden 2018–2029. Om fyraårscykeln skulle fortsätta borde arbetet med planen för 2022–2033 ha inletts under 2019 genom att regeringen under våren gav Trafikverket och de regionala planupprättarna ett direktiv om inriktningsplanering. Detta har emellertid inte skett. Jag vill betona att det är angeläget att regeringen snarast återkommer till Trafikverket och de regionala planupprättarna med ett direktiv om inriktningsplanering.

Regeringen anger att den vill utreda förutsättningarna för att upphandla nattågstrafik med dagliga avgångar till europeiska städer. Ambitionen är att på

sikt uppnå kommersiell bärkraftighet, men jag anser att man med satsningen riskerar en felaktig allokering av offentliga medel. I synnerhet är det stor risk för undanträngningseffekter när det gäller godstrafiken. Om man vill konkurrera med det i dag kommersiellt bärkraftigare flyget är det rimligare att allokera medel för att främja rent flyg. Vi i Kristdemokraterna anser att regeringens satsning på nattågstrafik inte bör genomföras.

Regeringen vill anlägga nya stambanor för höghastighetståg. Jag vill i sammanhanget framhålla att Kristdemokraternas riksting har beslutat att partiet ska verka för en upprustning av befintlig järnväg samt utbyggnad av de nya sträckor som behövs för att öka kapaciteten och funktionaliteten i järnvägsnätet. Vi i Kristdemokraterna ställer oss dock 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 förslag om höghastighetståg trots kritik om att investeringen är samhällsekonomiskt olönsam. Vi i 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.

Regeringen avser vidare 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.

I propositionen föreslår regeringen också att en utredning tillsätts i syfte att föreslå ett förbud mot nyförsäljning av bensin- och dieseldrivna bilar från 2030. Ambitionen att den svenska fordonsflottan i större utsträckning ska utgöras av fordon med låga eller inga växthusgasutsläpp är enligt Kristdemokraternas mening inte liktydig med ett sådant förbud. I stället för att jaga specifik teknik anser jag att man bör ta i tu med bränslets miljödestruktiva effekter. Jag motsätter mig därför regeringens aviserade förbud.

Vi i Kristdemokraterna menar att frågan om huvudmannaskapet för elvägar är en förutsättning för att få fram välfungerande elektrifierade vägar. Vi föreslår att ett nytt statligt bolag bygger upp ett elvägnät längs med våra större statliga vägar. Väg huvudmannen kan sedan hyra ut vägutrymmet 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 t.ex. sälja aktier till privatpersoner, företag och pensionsfonder som är intresserade av att investera i framtida miljövänlig fordons trafik.

Mot denna bakgrund anser jag att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka motion 2019/20:3481 (KD) yrkandena 8, 12–16, 20, 24 och 25.