

Motion till riksdagen 2017/18:3352

av **Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M)**

En effektiv klimat- och miljöpolitik

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet för en hållbar utveckling ska beakta balansen mellan miljöhänsyn, ekonomi och sociala frågor och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utarbeta ett ramverk för hur minskningar av klimatutsläpp beräknas och redovisas och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över lagstiftningen för att göra det möjligt för kommuner att införa exempelvis differentierade parkeringsavgifter som gynnar miljöbilar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att ett teknik- och kostnadsneutralt bonus–malus-system införs och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett bonus–malus-system på sikt bör baseras på livscykelanalys och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att långsiktiga regler kommer på plats för att möjliggöra utbyggnad av förnybara bränslen och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett system med reduktionsplikt för fordonsflottan i syfte att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda miljödifferierade start- och landningsavgifter och en framtida reduktionsplikt för flyget och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör arbeta aktivt för att underlätta ökad inblandning av förnybara bränslen även i flygbränslen och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Skatteverket i uppdrag att med ny teknik effektivisera kontrollen av reseavdrag och tillkännager detta för regeringen.

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en nationell nollvisionsstrategi för basindustrin bör tas fram i dialog med branschen och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera inrättandet av en nationell bioekonomistrategi och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheterna att införa skatteavdrag för klimatkompenserande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för ett ökat användande av livscykelanalyser för att beräkna miljö- och klimatpåverkan i samband med om- och nybyggnation och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av regelverken kopplade till strandfodring och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att EU:s system för handel med utsläppsrätter, EU ETS, på sikt länkas samman med utsläppshandelssystem i andra delar av världen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vara pådrivande i FN:s internationella klimatförhandlingar för att ländernas åtagandeplaner skärps i syfte att minska gapet mellan ländernas åtaganden och Parisavtalets ambitioner, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utgångspunkten för klimatpolitiken ska vara största möjliga minskning av växthusgaser per satsad krona och tillkännager detta för regeringen.
19. 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.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att Sverige ansluter sig till ICAO:s internationella överenskommelse om flygets utsläpp, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör vara pådrivande för att IMO skyndsamt vidtar åtgärder för att begränsa den internationella sjöfartens klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande för att fler internationella samarbeten likt Climate and Clean Air Coalition genomförs och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska driva på arbetet i EU med ett grönt frihandelsavtal och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att Sverige ska fortsätta att vara drivande för att miljö- och säkerhetsfrågor ska prioriteras i Arktiska rådet och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Jordens klimat och medeltemperatur har varierat i alla tider. Under det senaste århundradet har dock medeltemperaturen stigit snabbare än någonsin till följd av mänsklig aktivitet. Forskarna räknar nu med att temperaturen har ökat med över 1 grad sedan år 1880. Redan idag kan vi se tecken på att klimatförändringarna är här. Allt fler extremväder har drabbat oss, så som översvämningar, torka, smältande polarisar och glaciärer samt att ekosystem sätts ur balans, vilket får katastrofala konsekvenser. FN:s klimatpanel fastslog 2014 att människan påverkar klimatutvecklingen. Vi har därför ett ansvar att agera.

Klimatutmaningen är global. Det innebär att vi i Sverige måste möta den på både ett internationellt och nationellt plan. Efter många år av förhandlingar och ett gediget arbete av alliansregeringen och nuvarande regering är det mycket glädjande att världens länder enades om ett klimatavtal i Paris 2015. Genom klimatavtalet har länderna förbundit sig till att hålla den globala medeltemperaturen väl under 2 grader och göra ansträngningar för att medeltemperaturen inte ska öka mer än 1,5 grader. Den breda uppslutningen bakom Parisavtalet är mycket glädjande, eftersom det signalerar att klimatutmaningen tas på allvar och att världens länder känner ett gemensamt ansvar för att hejda klimatförändringarna. Men det är nu det stora arbetet börjar: att göra de åtaganden som krävs för att hejda klimatförändringarna – och det är bråttom. Ett gott internationellt samarbete är avgörande för att vi ska kunna ta oss framåt.

På det nationella planet är det glädjande att Moderaterna och sex andra riksdagspartier enats om att målet att Sverige ska ha noll nettoutsläpp av växthusgaser senast år 2045. Grunden för överenskommelsen lades i Miljömålsberedningen och antogs sedan i riksdagen i juni 2017 genom det förstärkta klimatpolitiska ramverket. Överenskommelsen innebär att det finns en bred samsyn på de klimatutmaningar vi står inför och skapar därmed förutsättningar för en långsiktig miljö- och klimatpolitik. Därför är det viktigt att överenskommelsen nu vårdas. Tyvärr ser vi dock tecken på att regeringen redan nu är beredd att frångå vissa av överenskommelsens principer för hur svensk miljöpolitik ska bedrivas. En sådan princip är att Sverige inte ska sänka sina utsläpp genom att flytta dem utomlands. Trots detta väljer regeringen att gå fram med förslag om en återinförd koldioxidskatt på kraftvärme. Skatten höjer priset på svenska utsläpp, men eftersom kraftvärme ingår i EU:s utsläppshandelssystem innebär det att utsläppen helt enkelt flyttas till andra EU-länder utan att unionens sammantagna utsläpp sänks. Det är i strid mot den överenskomna principen. Regeringen har nu därför en viktig uppgift i att på allvar visa att den fortsatt står bakom överenskommelsen i Miljömålsberedningen.

Våra utgångspunkter i miljö- och klimatpolitiken

I vår plan för ett starkare Sverige är en långsiktig miljöpolitik som sätter hållbarhet i centrum en grundpelare. Hållbarhet handlar om att eftersträva balans mellan miljöhänsyn, ekonomi och sociala frågor. Ensidigt fokus på endera av dessa tre delar riskerar att skapa problem på både kort och lång sikt. Vi ska därför värna om och arbeta för stärkt miljöhänsyn på ett sätt som samtidigt säkerställer svensk konkurrenskraft. Det är bra för miljön och ger dessutom förutsättningar för tillväxt och fler arbetstillfällen. Genom att visa att vi kan kombinera just tillväxt och miljöhänsyn kan Sverige vara ett föredöme för andra länder.

Utöver hållbarhetsperspektivet är fyra principer bärande i vår klimat- och miljöpolitik: marknadsekonomiska lösningar, teknikutveckling, internationella överenskommelser och kostnadseffektivitet.

Äganderätten och förvaltarens ansvar – att man vårdar det man äger till nytta även för kommande generationer – är bärande delar i både marknadsekonomi och moderat politik. Miljö- och klimatpolitik handlar till stor del om att lösa problem som uppstår när inte äganderätten är tillämpbar. Ingen äger luften, haven eller klimatet. Därför uppstår problem i ansvarsfrågan, och det är motivet till att politiken bör ingripa. Strävan bör vara att efterlikna marknadens funktionssätt, till exempel genom att sätta ett pris på utsläpp som förorenaren tvingas betala. Denna princip om att förorenaren ska betala brukar kallas för ”polluter pays principle” (PPP) och är vägledande för Moderaternas miljö- och klimatpolitik. Vi anser att principen bör utvecklas och användas i fler sammanhang.

Moderaterna tror på människans inneboende förmåga att hitta nya vägar för att lösa komplicerade problem. Vår uppfattning är därför att miljö- och klimatutmaningar inte i första hand ska lösas genom att begränsa människor, utan genom att skapa förutsättningar för lösningar som minskar eller eliminerar de negativa effekterna av mänsklig miljöpåverkan.

Styrmedel fungerar optimalt endast om de verkar på hela den aktuella marknaden. Annars finns alltid risk att den förorenande verksamheten helt enkelt flyttar till en annan del av marknaden. Det löser inte miljöproblemet, utan flyttar bara på det. Många miljöproblem – och allra tydligast klimatutsläppen – bryr sig inte om nationsgränser utan flyttar sig långt bortom de platser där föroreningen skett. Svenska särkrav är därför sällan vare sig effektiva eller ändamålsenliga. I miljö- och klimatfrågor måste därför överenskommelser inom EU, eller ännu hellre internationellt, alltid eftersträvas. Sverige ska vara en stark och pådrivande röst i världen för att minska klimatpåverkan.

Eftersom resurserna är begränsade är det viktigt att offentliga insatser görs genom åtgärder som ger så stor miljö- eller klimatnytta som möjligt för de pengar som satsas. Varje ineffektivt spenderad krona är en förlust för miljön. Innan styrmedel införs ska de vara väl utredda med beräkningar för miljö- och klimatnytta samt kostnadseffektivitet.

Med dessa fyra principer och hållbarhetsperspektivet som grund visade alliansregeringen under sina åtta år vid makten att en ambitiös miljö- och klimatpolitik och minskade växthusgasutsläpp kan gå hand i hand med ökad tillväxt. Utsläppen av växthusgaser i Sverige minskade med 19 procent mellan 2006 och 2014, samtidigt som den svenska ekonomin växte med nära 10 procent. Under samma period ökade dessutom andelen förnybar energi med över 8 procentenheter, och Sverige är med över 50 procent förnybar energi det land i EU som har högst andel.

Men tyvärr är Sverige nu på väg åt fel håll. Under nuvarande regerings första år, 2015, minskade utsläppen med endast en procent, och enligt Naturvårdsverkets analys stod trafiksektorns utsläpp helt stilla och minskade inte alls. Under 2016 ökade de svenska utsläppen av växthusgaser, enligt Statistiska centralbyrån. Det är en mycket allvarlig utveckling, och för att vända den vill vi i Moderaterna satsa på långsiktiga och kostnadseffektiva åtgärder.

Ordning och reda i klimatpolitiken

För att kunna bedöma olika klimatsatsningars kostnadseffektivitet är det avgörande att deras förväntade utsläppsminskningar beräknas på ett sätt som är enhetligt, genomarbetat och transparent. Därefter kan den förväntade utsläppsminskningen ställas i relation till satsningens kostnad. Utan enhetliga beräkningar finns ingen möjlighet att göra en rättvis jämförelse mellan olika satsningars kostnadseffektivitet – och då förlorar vi också förmågan att spendera våra gemensamma medel där de gör som allra störst nytta. Därför bör regeringen skyndsamt utarbeta ett ramverk för hur minskningar av klimatutsläpp beräknas.

Nuvarande regerings politik har hittills haft stora brister i att beskriva kopplingen mellan förväntade utsläppsminskningar och kostnaderna för dessa. Vid lanseringen av regeringens satsning Klimatklivet fanns inga beräkningar på hur stora uppsläppsminskningar som åtgärderna förväntades ge. För Moderaterna är det centralt att veta hur stor utsläppsminskning en åtgärd genererar i förhållande till hur stor investering som görs. Under alliansregeringen fanns exempelvis beräknad utsläppsminskning beskriven i förhållande till investerade kronor i den klimat- och energiöverenskommelse som lades fram 2009.

I Klimatklivet har regeringen inledningsvis spenderat 600 miljoner kronor per år. Sommaren 2016 och våren 2017 meddelade man att Klimatklivet förlängs och utökas. Bara under 2017 delas totalt 1,2 miljarder kronor ut. Detta trots att utvärderingar av föregångaren till Klimatklivet, Klimp, visade att en stor del av de åtgärder som beviljats stöd faktiskt hade genomförts även utan stöd från staten. Det innebär alltså att klimatnyttan av de satsade skattemedlen var noll för vissa av åtgärderna. Dessutom påpekade den oberoende utvärdering av Klimatklivet som presenterades våren 2017 och som genomfördes på uppdrag av regeringen att vissa investeringar beviljats stöd trots att de uppskattades vara lönsamma redan inom fem år. Det är varken seriös eller kostnadseffektiv klimatpolitik.

Den oberoende utvärderingen av Klimatklivet omfattade inte någon analys av huruvida programmets uppskattade utsläppsminskningar var rimliga eller inte. Dock påpekade utvärderingen att vissa utsläppsminskningar sannolikt hade dubbelräknats. Dessutom kan man konstatera att vid beräkningen av Klimatklivets utsläppsminskningar har i bästa fall begränsad hänsyn tagits till centrala faktorer såsom additionalitet. Med hänsyn till satsningar som Klimatklivet är det av största vikt att regeringen snarast återkommer med ett ramverk för hur minskningar av klimatutsläpp beräknas.

Frisk luft

Sverige och EU har länge arbetat med att förbättra luftkvaliteten genom att kontrollera utsläpp av skadliga ämnen i atmosfären, förbättra olika bränslen samt införa miljöskydds krav i transport- och energisektorerna. Luftföroreningar påverkar både miljön och människors hälsa negativt. De skadliga partiklarna har visat sig leda till en rad sjukdomar som exempelvis skador på centrala nervsystemet, cancer och astma, och kan hos barn försämra lungfunktionen och påverka lungornas normala utveckling. Enligt EU-kommissionen dör cirka 400 000 européer i förtid varje år på grund av dålig luft. Enligt underlag till Miljömålsberedningen uppgår antalet förtida dödsfall i Sverige till 5 500 personer årligen.

Sveriges luftkvalitet är idag inte tillräckligt bra. På grund av dålig luftkvalitet i flera svenska städer riskerar Sverige att behöva betala böter till EU. Det handlar om stora summor, mellan 250 000 och 500 000 kronor om dagen, tills problemen är åtgärdade. Det är angeläget att verktyg för att minska problemen med dålig luftkvalitet kommer på plats. I Miljömålsberedningens betänkande finns förslag till en samlad strategi för svensk luftvårdspolitik för att förbättra luftkvaliteten. Regeringen bör skyndsamt agera för att gå vidare med Miljömålsberedningens förslag till luftvårdsstrategi. Det är också särskilt viktigt att ge kommunerna möjlighet att utifrån varje enskild kommuns förutsättningar och behov minska de skadliga partiklarna och förbättra luftkvaliteten, klimatet och hälsan. Vi anser också att regeringen bör se över parkeringslagstiftningen för att göra det möjligt för kommunerna att använda differentierade parkeringsavgifter och reservera särskilda parkeringsplatser för bilar i bilpooler och miljöbilar. För att detta ska vara möjligt bör regeringen snarast återkomma till riksdagen med förslag på en juridisk definition av bilpool.

Fossilfri fordonsflotta

Sverige är ett land med stora avstånd. Många är beroende av bilen för att kunna ta sig till jobbet, och råvaror och produkter måste kunna transporteras såväl inom landet som till andra länder. Inrikesflyget kommer även framöver att vara en stöttepelare för ett konkurrenskraftigt näringsliv från norr till söder. För Moderaterna är det viktigt att det finns förutsättningar för tillväxt i hela landet och att människor ska ha möjlighet att bo och verka där de vill. Samtidigt värnar vi miljön. Därför vill vi inte straffa transporter som sådana, utan fokuserar istället på sänkta utsläpp.

Transportsektorn är Sveriges största utsläppskälla. Utsläppsminskningen som skedde i transportsektorn under alliansregeringens tid har nu avtagit, vilket är mycket allvarligt. Under 2016 ökade utsläppen från transportsektorn med mer än sex procent, enligt Statistiska centralbyrån. Moderaterna är därför angelägna om att åtgärder ska vidtas snarast möjligt. Utsläppen från transportsektorn måste minska och andelen förnybara drivmedel måste öka, både inom vägtrafiken och flyget. Alliansregeringen genomförde en rad insatser för att minska transportsektorns utsläpp. Det gav resultat. Under perioden 2007–2013 sjönk koldioxidutsläppen från trafiken i Sverige med i genomsnitt 2,6 procent per år, nya bilars utsläpp har minskat rejält och andelen förnybara drivmedel har ökat kraftigt.

För att vända utvecklingen vill Moderaterna fortsatt satsa på supermiljöbilspremien till dess att ett väl fungerande teknikneutralt, klimatsmart och effektivt bonus–malus-system är på plats. Det nya systemet ska inte vara överfinansierat, eftersom det strider mot principen att malus ska finansiera bonus. Syftet med ett bonus–malus-system är att påskynda omställningen av fordonsflottan, inte att straffa bilisterna. På sikt bör systemet baseras på livscykelanalyser av fordon för att ge en mer rättvisande bild av olika fordonstypers klimatpåverkan.

Goda förutsättningar för biobränslen

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

bränslen. Därigenom kan vi också öka andelen förnybara bränslen. Förutsättningarna och reglerna har hittills varit kortsiktiga och osäkra. Ett exempel på detta är regeringens agerande vad gäller skattehöjningen på förnybara bränslen som bara några månader senare, efter påtryckningar från flera håll, sänktes något.

Dessutom finns risk att EU-lagstiftning på området kan komma att begränsa råvarubasen. Översynen av förnybartdirektivet (RED II) har resulterat i ett förslag om utfasning av grödebaserade biobränslen. Den kommande lagstiftningen om bokföring av växthusgasutsläpp från bland annat skogsbruk, förkortad LULUCF, kan komma att inskränka svenska avverkningsmöjligheter och därmed tillgången på skogsråvara för biobränslen. För att nå klimatmålen behöver vi använda alla verktyg i verktygslådan, inklusive grödebaserade biobränslen. Det finns även potential att använda mellangrödor för biogasproduktion, och möjligheten att undanta dessa från EU-krav kopplade till indirekt förändring av markanvändningen (ILUC) bör undersökas då mellangrödorna inte ersätter exempelvis livsmedelsproduktion. Mellangrödorna minskar dessutom näringsläckaget. Sverige har goda möjligheter att producera stora mängder biobränslen av hög kvalitet, både från skogen och från jordbruket. Därför bör regeringen kraftfullt agera inom EU för en vidgad råvarubas och svenskt självbestämmande över skogen.

Det är glädjande att nuvarande regering går fram med ett förslag om reduktionsplikt, eftersom vi i Moderaterna länge har drivit denna linje. Reduktionsplikt är ett system som grundas på drivmedlens klimatprestanda och baseras på hur stora reduktioner av utsläpp av växthusgaser som drivmedlet ger upphov till. Genom successivt ökad inblandning av biodrivmedel kan vi minska de fossila koldioxidutsläppen och bidra till att Sverige når den målnivå för 2030 som Miljömålsberedningen har föreslagit. Det är dock av yttersta vikt att reduktionsplikten är förenlig med EU-rätten och därmed skapar långsiktiga spelregler.

Vid införandet av reduktionsplikt behöver det under en övergångsperiod sannolikt fortsatt finnas ett system som hanterar de höginblandade biobränslen som redan finns idag, för att undvika att de missgynnas på kort sikt. Reduktionsplikten ska inte heller slå mot konkurrenskraften för exempelvis svensk transportnäring och bör därför utformas i samråd med berörda parter.

För att långsiktigt minska utsläppen från flyget bör en reduktionsplikt utredas även för flygbränsle. Genom att i samråd med branschaktörer successivt öka inblandningen av förnybara bränslen i flygbränslet kan vi säkerställa att flyget även fortsättningsvis utgör ett alternativ för den som vill eller behöver resa i vårt avlånga land, samtidigt som klimatutsläppen kan reduceras. Möjligheten att införa miljödifferenterade start- och landningsavgifter bör också undersökas.

Det är oroväckande att regeringen istället driver ett förslag om flygskatt som bygger på att straffa avstånd istället för utsläpp och därmed inte heller ger flygbolagen några som helst incitament att sänka sina utsläpp. Till råga på allt är skatten ineffektiv, då den endast förväntas leda till marginella utsläppsminskningar. En reduktionsplikt även för flygbränsle är en långt bättre väg att gå. Inledningsvis bör regeringen genomföra åtgärder för att underlätta inblandning av förnybara bränslen i flygbränsle. Som ytterligare ett komplement, och i avvaktan på att ett system med reduktionsplikt för flyg kommer på plats, bör det dessutom vara obligatoriskt för aktörer som säljer flygbiljetter att erbjuda klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp.

Reseavdrag och förmånsbeskattning

Reseavdraget är viktigt för att säkerställa möjligheterna att bo och arbeta i hela Sverige utan att drabbas av orimliga kostnader för arbetspendling. Flera undersökningar har dock tyvärr visat att fusket med reseavdraget är mycket utbrett. Enligt Skatteverket beror det utbredda fusket på tidsvinstregeln, det vill säga att man ska spara minst två timmar på att arbetspendla med bil istället för kollektivtrafik, vilket anses svårt att kontrollera. Med dagens teknik finns det nu bättre möjligheter att kontrollera hur avdraget används. Minskat fusk skulle sannolikt minska miljöpåverkan, eftersom fler då väljer kollektivtrafik. Skatteverket bör därför kraftigt effektivisera kontrollen av reseavdragets användning genom bättre användning av ny teknik. Vidare bör förmånsbeskattningen av bilar ses över i syfte att säkerställa att förmånsvärdet överensstämmer med det faktiska värdet.

Nollvisionsstrategi i samverkan med basindustrin

För att Sverige ska nå de ambitiösa utsläppsmål som föreslogs av Miljömålsberedningen och som nu antagits genom det förstärkta klimatpolitiska ramverket behöver flera delar av klimatpolitiken ses över. En av dessa delar är hur den svenska basindustrin fortsatt ska bidra till utsläppsminskningarna. För att reducera basindustrins utsläpp till noll krävs omfattande insatser längs hela kedjan. Moderaterna ser att en nollvisionsstrategi för basindustrin bestående av två ben, dels utsläppsfri processteknik och dels carbon capture and storage (CCS), är en bra väg framåt. Även Miljömålsberedningen ställde sig bakom nollvisionsstrategin efter förslag från Moderaterna. En nollvisionsstrategi har dessutom förespråkats av företrädare för basindustrin, där man redan tagit egna initiativ till forskning och utveckling i syfte att sänka sina utsläpp med bibehållen produktionskapacitet. I nollvisionsstrategin är således dialog och samverkan mellan basindustrin och staten nyckeln till att skapa goda förutsättningar för fortsatta utsläppsminskningar parallellt med en växande ekonomi.

För att lyckas med nollvisionsstrategin är CCS, alltså koldioxidavskiljning och lagring, ett viktigt verktyg. År 2005 släppte FN:s klimatpanel IPCC en rapport om just CCS där de uppskattar att metoden har potential att bidra till 15–55 procent av den nödvändiga minskningen av de globala koldioxidutsläppen under detta århundrade. CCS är ett verktyg som kommer vara avgörande för att nå målet att Sverige senast år 2045 ska ha noll nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Därför bör Sverige omgående påbörja arbetet med att ta fram en CCS-strategi, gärna i samarbete med övriga nordiska länder. I ett första steg bör man bland annat utreda vilka delar som en svensk CCS-strategi skulle behöva innehålla. Strategin bör utgå ifrån att Sverige söker internationellt samarbete, såväl inom EU som med enskilda länder, för att dela både kompetens och kostnader.

Inrätta en nationell bioekonomistrategi

Sverige är mycket rikt på skog. Det medför ett ansvar att bruka skogen på ett hållbart sätt som tar hänsyn till både miljömål och produktionsmål. Tack vare den privata äganderätten för skog har svenskt skogsbruk länge varit framgångsrikt, och det finns i Sverige enormt mycket kunskap och forskning på området. Därför har Sverige goda möjligheter att utveckla en ekonomi som i ännu högre grad är biobaserad. Genom att

inrätta en nationell bioekonomistrategi menar vi att man 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 stat och näringsliv för att underlätta de omställningar som krävs i exempelvis skogsindustrin och lantbruket. Moderaterna vill därför att regeringen ska prioritera inrättandet av en nationell bioekonomistrategi, och detta förslag har även inkluderats i Miljömålsberedningens överenskommelse.

Skatteavdrag för klimatkompensering

Det ska löna sig att vara klimatsmart. Därför bör regeringen skyndsamt utreda möjligheterna för företag att göra skatteavdrag för klimatkompenserande åtgärder. Som ett första steg ser vi stor potential i att ge avdragsrätt för företag som köper och annullerar utsläppsrätter inom ramen för EU:s utsläppshandel samt avdragsrätt för investeringar i flexibla mekanismer såsom clean development mechanism (CDM) och verified emission reductions (VER). Genom avdragsrätt kan man ytterligare stärka och premiera det svenska näringslivets engagemang i klimatfrågan.

Nuvarande regeringen flaggade under 2016 för att man ville ge möjlighet till avdrag för just företag som köper och annullerar utsläppsrätter inom ramen för EU:s utsläppshandel, men valde sedan att inte gå vidare med förslaget. Det är olyckligt att regeringen sorterar bort förslag som uppmuntrar näringslivet att engagera sig i klimatfrågan och som ger stor klimatnytta. Någon grön skatteväxling syns inte till – istället står vi inför en rödgrön skattechock som slår hårt mot jobb och småföretagande.

För Moderaterna är det avgörande att en ambitiös miljö- och klimatpolitik går hand i hand med en stark svensk ekonomi. På så sätt kan Sverige vara ett grönt föredöme för andra länder. Då måste vi också ständigt söka nya vägar att föra klimatarbetet framåt. En möjlig väg skulle kunna vara just skatteavdrag för klimatkompenserande åtgärder.

Livscykelanalys vid om- och nybyggnation

Hittills har miljö- och klimatpåverkan från byggnader främst kopplats till driften av dessa. Men en väsentlig del av påverkan sker redan när husen byggs. Denna påverkan bör i högre grad synliggöras genom livscykelanalys. En sådan analys beräknar en byggnads totala miljö- och klimatpåverkan, från första spadtaget. Den kan dels omfatta olika byggmaterial, dels olika metoder för om- och nybyggnation. För en effektiv livscykelanalys är det avgörande att den genomförs på ett sätt som är både grundligt och transparent. Den färdiga analysen bör vara lättillgänglig, och den kan därmed komma att på sikt utgöra en grund för olika aktörer inom byggsektorn att dela så kallad ”best practice”. Genom att integrera livscykelanalyser i sitt arbetssätt kan byggsektorn bidra till minskad klimatpåverkan. Regeringen bör därför verka för att användningen av livscykelanalys ökar i samband med om- och nybyggnationer.

Stranderosion och strandfodring

Stranderosion är nednötning och transport av landmassor ut i havet, och den innebär i vissa fall förlust av land, byggnader och infrastruktur. Det kan leda till enorma kostnader både för samhället som helhet och för drabbade privatpersoner. Stora och

unika naturvärden riskerar att förstöras och den för kustkommunerna viktiga turistnäringen hotas. I Sverige har framför allt områden i Skåne, Blekinge, Småland och Halland drabbats. Stranderosionen har till stor del naturliga förklaringar och kustlinjen förändras ständigt, men mänskliga aktiviteter kan rubba jämvikten mellan naturliga processer och bidra till att erosionsskadorna blir större än de annars skulle ha varit.

För att motverka stranderosion finns möjlighet att återföra sand som erosionen tagit med sig från stränderna ut till havs. Metoden kallas strandfodring och används flitigt i övriga Europa och Nordamerika. Den har hög miljöhänsyn och bör självfallet också kunna användas i Sverige. Att få tillstånd för strandfodring är dock komplicerat, framförallt på grund av den dubbla miljöprövningen som sker både mot miljöbalken och mot lagen (1966:314) om kontinentalsockeln. Lagstiftningen är utformad så att olika myndigheter och departement behandlar olika delar av en ansökan om strandfodring, men tyvärr saknas ett övergripande samordningsansvar. Det går inte heller att hitta en röd tråd i olika berörda myndigheters bedömningar. Om samtliga myndigheter ändå skulle vara överens och miljödomstolen ger sitt tillstånd skall regeringen i slutändan pröva hela projektet mot lagen om kontinentalsockeln. Regeringen överprövar således miljödomstolens beslut. Detta förfarande är inte långsiktigt hållbart. Därför bör regeringen genomföra en översyn för att säkerställa att antalet inblandade instanser minskas och att hanteringen effektiviseras vid ansökan om strandfodring. Det finns också skäl för regeringen att överväga att ge lämplig statlig myndighet ett övergripande ansvar att hantera frågan om stranderosion, eftersom frågan kan anses vara av nationellt intresse och därför inte enbart är en kommunal fråga.

Klimatpolitik och EU

Sverige är ett litet land som står för endast 0,1 procent av världens totala växthusgasutsläpp. Åtgärder för att minska utsläppen behövs nationellt, men vi har allra störst möjlighet att göra skillnad genom att arbeta internationellt och påverka andra länder. En av Sveriges viktigaste arenor för detta arbete är EU, som i egenskap av världens näst största ekonomi spelar en betydande roll i den globala klimatpolitiken. Gemensamma ansträngningar för att minska utsläppen av växthusgaser inom EU ger resultat. Genom att kombinera minskade utsläpp med stark tillväxt och fler jobb bygger vi både ett starkare EU och ett starkare Sverige.

EU:s klimatmål fastställdes redan hösten 2014 och innebär att växthusgasutsläppen ska minska med 40 procent senast år 2030 jämfört med 1990 års nivå. Nu återstår slutförhandlingar om bördefördelningen inom EU. Bördefördelningen avser den icke-handlande sektorn, alltså de utsläppsminskningar som inte omfattas av EU:s utsläppshandel, som står för ungefär hälften av EU:s koldioxidutsläpp. Det är både en viktig och svår politisk förhandling, eftersom länderna inom EU har nått olika långt i klimatarbetet. Sverige är ett av de länder som ligger i framkant. Tillsammans med Luxemburg är Sverige det land som procentuellt sett ska minska sina utsläpp mest fram till 2030, medan länder som inte har kommit lika långt i sitt klimatarbete fått betydligt lägre mål för utsläppsminskningar. Bulgarien föreslås exempelvis minska sina utsläpp med 0 procent. Eftersom Sveriges nationella utsläppsmål är långt mer ambitiösa än EU-målen kommer vi sannolikt att överprestera. Men det är helt oacceptabelt att EU-länder med betydligt lägre krav på utsläppsminskningar tillåts åka snålskjuts på Sveriges ansträngningar. Som princip är det dessutom problematiskt att de länder som kommit

längst i klimatarbetet ska göra mest, då det innebär onödigt stora kostnader för relativt små utsläppsminskningar. Det är helt enkelt inte kostnadseffektivt.

EU:s utsläppshandel, EU ETS, är ett helt centralt styrmedel för att medlemsländerna ska kunna nå EU:s klimatmål och ett i grunden välfungerande system. Basen för en effektiv och ändamålsenlig utsläppshandel är förutsägbara, rättvisa och långsiktiga regler. Under 2017 slutförhandlas även reglerna för kommande handelsperiod (2021–2030) inom EU ETS. Förra riksdagsåret tvingades Moderaterna att driva regeringen framför sig i arbetet med att skärpa EU ETS, exempelvis i frågan om en möjlig höjning av reduktionsfaktorn. Regeringen tycktes dock se ett högt pris på utsläppsrätter som ett självändamål. Det är olyckligt. Grundprincipen bakom EU ETS är att sätta ett tak för utsläppen inom unionen som begränsar antalet utsläppsrätter och att priset på utsläppsrätter sedan regleras av efterfrågan på en EU-gemensam marknad. På så sätt kommer de mest kostnadseffektiva utsläppsminskningarna till stånd först. Politikens uppgift är alltså inte att reglera priset på utsläppsrätter, utan att sätta klimatmål som i sin tur blir styrande för taknivån inom handelssystemet.

Med detta som utgångspunkt anser Moderaterna att EU ETS bör utvidgas till fler sektorer, och successivt skärpas utan att riskera koldioxidläckage. På sikt bör EU ETS länkas samman med andra utsläppshandelssystem. Dessutom bör Sverige verka för att kompensation för så kallade indirekta effekter i utsläppshandeln harmoniseras på EU-nivå. Det nuvarande systemet för kompensation motarbetar hela utsläppshandelns syfte, då det ger länder som ännu inte ställt om sin elproduktion en konkurrensfördel gentemot länder som faktiskt minskat sin andel fossilbaserad elproduktion. Detta eftersom endast el producerad med fossila bränslen genererar de intäkter som används för kompensationen. Ett sådant system är i grunden orimligt. Att kompensera för indirekta effekter på EU-nivå skulle i förlängningen gynna länder som har ställt om sin elproduktion och på så sätt främja övergången till ett fossilfritt samhälle.

Globalt klimatavtal och internationellt samarbete

Det är mycket glädjande att världens länder lyckades enas om ett globalt klimatavtal i Paris 2015. Det är ett historiskt klimatavtal där länderna har förbundit sig att hålla den globala medeltemperaturen väl under två grader, och göra ansträngningar för att medeltemperaturen inte ska öka mer än 1,5 grader. Hittills har mer än tre fjärdedelar av undertecknarna ratificerat avtalet. Det visar att världens länder nu gemensamt är redo att ta ansvar för klimatutmaningen. Dock återstår mycket arbete. De nationella klimatplanerna som lämnades in inför mötet i Paris, där respektive land redogör för vilka åtgärder de är beredda att vidta, är långt ifrån tillräckliga för att nå det gemensamma målet. I kommande förhandlingar, nu närmast i november 2017 i Bonn, gäller det därför att sätta press på länderna att uppdatera sina planer för att de ska överensstämja med Parisavtalets ambitioner.

Det är också avgörande att klimatarbetet fortgår med oförminskad kraft trots att den amerikanske presidenten Donald Trump i juni 2017 meddelade att USA har för avsikt att dra sig ur Parisavtalet. I sin retorik ställer president Trump upp en konflikt mellan tillväxt och en ambitiös klimatpolitik; Parisavtalet utmålas som ett sänke för amerikansk industri och ett hot mot de amerikanska jobben. Därför är det nu viktigare än någonsin att Sverige visar att retoriken är felaktig. Genom att kombinera stark tillväxt och sänkta

klimatutsläpp, vilket alliansregeringen lyckades göra, kan Sverige på allvar agera som ett grönt föregångsland.

För att möta klimatutmaningarna på ett kostnadseffektivt sätt bör en viktig del av de svenska insatserna göras genom flexibla mekanismer såsom CDM (clean development mechanism) och JI (joint implementation), vilka är kopplade till Kyotoprotokollet och ger länder möjlighet att komplettera sina nationella utsläppsminskningar genom att förvärva utsläppsminskningar från projekt i andra länder. På så sätt kan Sverige plocka lågt hängande frukter i länder som inte nått lika långt i sitt klimatarbete och därmed generera största möjliga utsläppsminskning per krona. Eftersom klimatutmaningen är global spelar det till syvende och sist ingen roll var i världen utsläppsminskningarna sker.

Dessa mekanismer, CDM och JI, har visat sig vara mycket kostnadseffektiva och har gett goda resultat inte bara för klimatet, utan även för luftkvalitet, hälsa, tekniköverföring och teknikutveckling. Därför bör också fler flexibla mekanismer utformas och implementeras. Det tar tid att utforma verkningfulla och hållbara mekanismer, men mycket lärdom kan dras av CDM- och JI-projekten vid utarbetandet av nya mekanismer. Kontrollfunktionen för systemen ska naturligtvis vara gedigen.

Två sektorer som inte är inkluderade i Parisavtalet är det internationella flyget och den internationella sjöfarten. Tillsammans står dessa sektorer för cirka fem procent av de globala utsläppen, och andelen förväntas öka. Därför är det viktigt att internationella överenskommelser kommer till stånd för att reglera dessa utsläpp och på sikt minska dem. Hösten 2016 beslutade FN:s organisation för civilflyg, ICAO, att det internationella flygets utsläpp ska stabiliseras på 2020 års nivå. Om utsläppen fortsätter öka efter 2020 ska flyget klimatkompensera för dessa ökningarna. Det är ett stort steg i rätt riktning. Även inom internationella sjöfartsorganisationen IMO pågår förhandlingar om en strategi för att minska växthusgasutsläppen. En god väg framåt vore att inrätta ett system som prissätter sjöfartens utsläpp, enligt principen om att förorenaren betalar. Utöver ökad miljöhänsyn har ett sådant system potential att ytterligare stärka konkurrenskraften hos svensk sjöfart, vars miljöarbete redan idag ligger i framkant. Sverige bör således agera kraftfullt för att fler länder snarast möjligt ansluter sig till ICAO:s system, som är frivilligt fram till 2027, och för att IMO skyndsamt antar en strategi för att kostnadseffektivt minska den internationella sjöfartens klimatpåverkan.

Kortlivade klimatgaser

Utöver långlivade klimatpåverkande ämnen, som exempelvis koldioxid, har även vissa kortlivade luftföroreningar stor påverkan på jordens klimat. Studier har visat att dessa partiklar dessutom påverkar vår hälsa. Ozon, metan och fluorkolväten har länge varit kända växthusgaser, men på senare år har forskning visat att även aerosolpartiklar har stor klimatpåverkan. Under alliansregeringen var Sverige drivande på det globala planet i dessa frågor. Det internationella samarbetet Climate and Clean Air Coalition (CCAC), vilket fått god spridning, startades för att minska mängden kortlivade klimatgaser. Samarbetet förenar regeringar, privatpersoner och näringslivet för att minska mängden kortlivade klimatgaser och därmed gynna både klimatet och människors hälsa. Fler kompletterande insatser och samarbeten likt CCAC, utöver det inom FN slutna klimatavtalet, behövs för att vi ska kunna möta olika typer av miljö- och klimatutmaningar.

Sådana internationella insatser och samarbeten ska baseras på väl underbyggd forskning och i första hand sträva efter att inkludera olika typer av aktörer.

Grönt frihandelsavtal

EU har tullar och kvoter på i stort sett alla förnybara energislag – biobränslen, solpaneler och delar till vindkraftverk. Men på fossila bränslen har EU däremot inga tullar alls. Det måste helt enkelt bli lättare att handla med miljövänliga produkter. Att underlätta för handeln med miljövänliga och miljöförbättrande produkter är ett alldeles utmärkt sätt att möta klimathot och andra miljöproblem. Inom EU pågår förhandlingar om ett grönt frihandelsavtal, det så kallade Environmental Goods Agreement. EU och ett tjugotal länder diskuterar ett avtal som slopar tullarna på ett stort antal miljövänliga produkter, alltifrån luftrenare till miljövänliga bränslen.

Det finns överlag goda möjligheter att bidra till miljöförbättrande åtgärder och ökad miljöhänsyn genom frihandelsavtal. EU och Sverige har kanske världens mest ambitiösa standarder för miljöskydd. Frihandel hotar inte dessa standarder, utan ger oss tvärtom nya möjligheter att sprida dem. Därtill skapar frihandel jobb, tillväxt och välstånd, vilket ger både EU-medlemmarna och andra länder möjligheter att investera större resurser i sitt miljö- och klimatarbete. Relativt nyligen har EU slutit frihandelsavtal med Kanada och Japan. Regeringen bör vara pådrivande inom EU för att fler frihandelsavtal – inklusive ett grönt frihandelsavtal – kommer till stånd, eftersom det gynnar både miljö och tillväxt.

Klimatpolitik ur ett säkerhetsperspektiv

Bilden av vår omvärld har förändrats dramatiskt på bara några år. Konflikter, klimatförändringar och brist på resurser som vatten och mat tvingar människor på flykt. I Arktis leder den ökade globala medeltemperaturen till att polarisarna smälter, och det uppstår därmed konkurrens om naturresurser och fraktvägar som tidigare inte varit tillgängliga. Med hänsyn till denna utveckling är det avgörande att klimatpolitiken framöver sammanlänkas med ett säkerhetspolitiskt perspektiv. En konkret möjlighet att verka för detta har öppnat sig i och med att Sverige innehar en plats i FN:s säkerhetsråd 2017–2018, och dessutom håller i ordförandeklubban under 2017. Nuvarande regering bör ta tillfället i akt och vara pådrivande i säkerhetsrådet för att klimat- och säkerhetspolitiska frågor sammanlänkas och prioriteras. Ur ett säkerhetsperspektiv är det också centralt att regeringen är pådrivande i Arktiska rådet för att säkerställa en miljömässig hållbar utveckling i Arktisregionen. Detta arbete påbörjades av alliansregeringen, då Sverige var ordförandeland i Arktiska rådet åren 2011–2013 och valde att prioritera frågor för en hållbar utveckling av Arktis.

Jonas Jacobsson Gjörtler (M)

Johan Hultberg (M)

Gunilla Nordgren (M)

Åsa Coenraads (M)

Jesper Skalberg Karlsson (M)

Lars-Arne Staxäng (M)

Cecilie Tenfjord-Toftby (M)

Sten Bergheden (M)

