

Motion till riksdagen 2019/20:2659

av **Louise Meijer m.fl. (M)**

Klimatpolitik för hoppfulla

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram beräkningskonventioner för klimatnytta och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Klimatpolitiska rådet ska få ett tydligare mandat att utvärdera kostnadseffektiviteten i regeringens reformer och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vilka varor och tjänster som bör omfattas av striktare informationskrav gällande klimat- och miljöpåverkan med utgångspunkt i en livscykelanalys och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att använda livscykelanalys vid nybyggnation av bostäder för klimatsmart byggande och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva på för krav på utökad information om personbilars totala klimat- och miljöpåverkan vid nybilsförsäljning och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Upphandlingsmyndigheten i uppdrag att sprida kunskap om möjligheten att inkludera livscykelanalys som en faktor vid offentlig upphandling 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.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett klimatavdrag för vissa industribolag som investerar i teknik som radikalt minskar eller eliminerar utsläpp, inklusive lagrar koldioxid genom CCS, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förkorta handläggningstiden för tillstånd till åtgärder som syftar till att minska utsläpp eller tillstånd för att starta test- eller provverksamhet för minskade utsläpp och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om forskning och innovationer som kan främja basindustrins övergång till fossilfri produktion och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av dagens bonus–malus i syfte att reformera det och göra det kostnadsneutralt och klimat- och miljömässigt mer träffsäkert och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en definition av begreppet ”miljöbil” bör tas fram i syfte att underlätta för konsumenter att fatta klimatvänliga beslut, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett reviderat reseavdrag inte ska försämra eller inskränka möjligheterna att bo och arbeta i hela landet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om teknikneutralt stöd till utbyggnad av laddstolpar och annan infrastruktur för elektrifierade vägtransporter och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Energimyndigheten i uppdrag att ta fram en elektrifieringsstrategi för vägtransporter i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket i syfte att underlätta för utbyggnad av elvägar och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förmånsbeskattningen av bilar så att den bättre speglar det faktiska värdet och får en starkare miljöstyrande effekt och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommuner möjlighet att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordonets miljöklassning 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.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om forskning och utveckling av elflyg och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en framtida reduktionsplikt för flyget och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ytterligare miljödifferiering för start- och landningsavgifter som uppmuntrar till investeringar i mer bränslesnåla plan och inblandning av biodrivmedel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på erbjudande om klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp och tillkännager detta för regeringen.

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva på för ökad takt i implementeringen av Single European Sky och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ta en aktiv roll för att EU ska driva på för en omförhandling av Chicagokonventionen i syfte att sluta en global överenskommelse om en nationell minimiskatt baserad på koldioxidutsläpp från flygbränsle, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftfullt driva på inom IMO för en kostnadseffektiv minskning av den internationella sjöfartens klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
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.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande för att samordna hamnavgifternas miljödifferenciering med övriga EU-länder och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda farledsavgifterna för att öka fyllnadsgraden i sjötransporterna och klimateffektiviteten och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kärnkraft är viktig för svensk elförsörjning och att Sverige ska ha en fossilfri elproduktion 2040 och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Energimyndigheten ska avsätta medel ur sin befintliga budget för forskning kring ny kärnkraft och att Sverige ska verka för att EU ökar sin kärnkraftsbudget, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska exportera mer fossilfri el till andra länder i EU för att minska de totala utsläppen inom ramen för EU:s handel med utsläppsrätter och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för en ökad sammanlänkning av elnäten i EU och att målet för förnybar energi ska ersättas med ett mål för fossilfri energi och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över Sveriges möjligheter att attrahera energiintensiv industri 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.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för förutsebara regler för förnybara bränslen på EU-nivå och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva på för att avskaffa handelshinder gentemot länder som vidtar åtgärder som sänker växthusgasutsläppen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande så att EU tar initiativ till multilaterala förhandlingar om sänkta eller

avskaffade tullar på miljövänliga varor, och detta tillkännager riksdagen 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.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka det svenska klimatbiståndet i syfte att hjälpa länder att öka sin tillväxt och minska utsläppen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Sverige står för ca 0,15 procent av världens utsläpp. Det innebär att även om Sverige nådde nettonollutsläpp imorgon så skulle det inte räcka för att stoppa klimatförändringarna. Sveriges roll på den internationella arenan är därför att föregå med gott exempel. För detta krävs att vi lyckas kombinera ökat välstånd med lägre utsläpp. Det gör vi genom att bedriva en effektiv klimatpolitik med så stora utsläppsminskningar som möjligt per satsad krona, en stabil och fossilfri energiförsörjning och en tro på tekniska lösningar för att slutligen nå negativa utsläpp. Moderaterna har visat att en sådan klimatpolitik är möjlig. Under Alliansens tid vid makten minskade utsläppen med omkring 20 procent, samtidigt som ekonomin växte med nästan tio procent.

Med nuvarande regerings politik riskerar Sverige istället att bli ett skräckexempel. Socialdemokraterna och Miljöpartiet prioriterar ineffektiva åtgärder med höga kostnader för varje utsläppsminskning och en tillväxtfientlig agenda. Mot detta är Moderaterna den tydligaste politiska kraften. Den politiska konflikten i svensk klimatpolitik står mellan tillväxtfientlighet och teknikoptimism.

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

Med Donald Trumps besked om att lämna Parisavtalet är dock förutsättningarna förändrade. Nu, mer än någonsin tidigare, måste Sverige vara ett föredöme för världens länder – inte ett skräckexempel. Men det är bråttom. Ett gott internationellt samarbete är avgörande för att vi ska kunna ta oss framåt. Eftersom Parisavtalet saknar åtaganden för exakt hur stora åtaganden varje land ska göra finns det en risk att det sammantagna arbetet blir mindre än målen kräver. Därför är det helt avgörande att de klimatplaner som länderna ska uppdatera vart femte år, nästa gång 2023, blir så ambitiösa som möjligt.

Agenda 2030 och hållbarhetsmålen är på många sätt ett kompletterande ramverk till Parisavtalet. Jämte hållbarhetsmål nummer 17 som direkt behandlar

klimatförändringarna är det många av målen som är sammanlänkade med klimatmålen. Det finns många möjliga synergieffekter. Åtgärder för att minska klimatförändringarna ökar möjligheterna att nå mål nummer tre om hälsa, mål nummer sju om ren energi och mål nummer 14 om hav, för att ge några exempel. Detta visar att klimatfrågan inte är isolerad utan påverkar hela vårt samhälle.

Under Moderaternas senaste regeringstid minskade utsläppen med omkring 20 procent. Under de rödgrönas regeringstid har utsläppen ökat. Sverige behöver en regering som på riktigt kan göra skillnad för klimatet. För det krävs en moderatledd regering.

Beräkningskonventioner för klimatnyttan

En politisk åtgärd är enbart verkningsfull om den genererar extra nytta utöver vad som hade skett om åtgärden inte vidtagits, det vill säga additionell nytta. Därför är det den additionella nyttan som ska eftersträvas. Att från politikens sida lägga pengar på och ta åt sig äran för åtgärder som hade vidtagits oberoende av politiska satsningar är inte ansvarsfullt. Både Konjunkturinstitutet och Riksrevisionen har kritiserat regeringens klimatsatsningar för att vara ineffektiva. Kritiken riktas bland annat mot regeringens viktigaste reform, Klimatklivet. Trots detta väljer regeringen att dubblera stödet till Klimatklivet i kommande budget. Riksrevisionen har också riktat kritik mot regeringen för dess rapportering till riksdagen: ”Riksrevisionen bedömer att regeringen i sin rapportering till riksdagen har valt att återge en ensidigt positiv bild av det som Naturvårdsverket rapporterat. Det saknas även en samlad bedömning av de samhällsekonomiska effekterna av stödet för att möjliggöra en fullständig bedömning av stödets effekter.”

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

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

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

Moderaterna vill att det klimatpolitiska rådet ska få ett tydligare mandat att utvärdera även kostnadseffektiviteten i regeringens beslutade och genomförda reformer, i syfte att åskådliggöra vilka som är mest effektiva och gör störst skillnad för klimatet. Idag saknas en sådan samlad utvärdering.

Hållbar konsumtion

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

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

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

Hittills har analys av byggnaders miljö- och klimatpåverkan främst fokuserat på driften av dessa. Men en väsentlig del av påverkan sker redan när husen byggs. Denna påverkan bör i högre grad synliggöras genom livscykelanalys. Den kan omfatta dels olika byggmaterial, dels olika metoder för om- och nybyggnation. För en effektiv livscykelanalys är det också avgörande att den genomförs på ett grundligt och transparent sätt. Den färdiga analysen bör vara lättillgänglig, och den kan därmed komma att på sikt utgöra en grund för olika aktörer inom byggsektorn att dela ”best practice”. Genom att integrera livscykelanalyser i sitt arbetssätt kan byggsektorn bidra till minskad klimatpåverkan. Det är särskilt viktigt med tanke på det stora behovet av bostäder som finns i Sverige. Regeringens förslag att ge Boverket i uppdrag att införa klimatdeklARATIONER vid uppförandet av byggnader är ett första steg men innebär inte en fullständig livscykelanalys.

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

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

redovisningen av bilars totala klimat- och miljöpåverkan. Frågan bör framför allt drivas på EU-nivå där andra regelverk gällande konsumentinformation vid bilköp finns.

Offentlig upphandling

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

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

Nollvision för basindustrin

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

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

För att reducera basindustrins utsläpp till noll krävs omfattande insatser längs hela kedjan. Det är än så länge omöjligt att göra stål utan att generera betydande koldioxidutsläpp. Det pågår dock projekt med syfte att eliminera stålindustrins processutsläpp genom att använda vätgas i produktionen. Om vätgasdriven produktion blev möjlig, skulle det innebära en stor minskning av de svenska utsläppen, eftersom enbart SSAB stod för knappt tolv procent av Sveriges totala utsläpp år 2018. Cementa släppte ut knappt hälften så mycket som SSAB.

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 carbon capture and storage (CCS) samt carbon capture and utilization (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. Biomassa som förbränns för energiändamål kan i princip betraktas som koldioxidneutral, eftersom det kol som frigörs till atmosfären vid förbränning tidigare har tagits upp från luften och i motsvarande mån minskat koncentrationen av koldioxid. Om koldioxiden från exempelvis kraftproduktionen i sin tur fixeras och lagras via CCS-teknik kan man under vissa förutsättningar räkna med att mer kol försvinner från atmosfären än vad som tillförs.

En utvärdering från EU-kommissionen visar att av de 20-tal CCS-anläggningar som finns globalt ligger ingen 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.

Sverige bör 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 med Norge, som kommit långt i sin satsning, för att lagra koldioxid. På sikt bör EU sluta ett avtal med Norge i samma syfte. Det krävs också en översyn av gällande lagar och regelverk för att säkerställa att tekniken faktiskt kan tillämpas så fort det blir aktuellt.

Redan i budgeten för 2018 anslag Moderaterna 75 miljoner kronor för en riktad CCS-satsning. Vi bedömer att det krävs en större och breddad satsning på olika tekniker som på ett avsevärt sätt kan minska utsläppen från svensk basindustri. Vi vill därför skattemässigt gynna minskningar i koldioxidutsläpp genom användning av CCS, CCU eller annan teknik. En reduktion av bolagsskatten, för företag som bedriver industriell verksamhet och omfattas av EU:s utsläppshandelssystem, kan öka drivkrafterna och minska riskerna. Investeringarna kan bidra till tekniksprång som vi sedan kan exportera för att generera global klimatnytta.

Vi vill därför införa ett skatteavdrag på bolagsskatten. Avdragets storlek bör vara relaterad till storleken på utsläppsminskningarna som åstadkommit genom investeringarna.

Basindustrin är en storkonsument av el. Det är inte ett direkt problem eftersom svensk elproduktion i princip är fossilfri, men många av de potentiellt fossilfria teknikerna för basindustrin innebär elektrifiering. Därför kommer tillgången till billig el att vara avgörande för basindustrins omställning. Efterfrågan på el förväntas öka med ca 30 procent till 2045 om Sverige ska nå sitt mål att ha nettonollutsläpp 2045, enligt en rapport från Sweco som bygger på industrins färdplaner för fossilfrihet inom ramen för Fossilfritt Sverige.

Konjunkturinstitutet har visat att en politik som ökar den svenska nettoexporten av fossilfri el och tränger undan fossilbaserad elproduktion i andra länder leder till att antalet utsläppsrätter som annulleras ökar. Därför är en stor fossilfri elproduktion bra klimatpolitik både i Sverige och i EU. Regeringens beslut att stänga Ringhals 1 och 2 riskerar därmed att leda till att de totala utsläppen från handelssystemet ökar.

Slutligen är transporter till och från basindustrin behäftade med utsläpp då en stor del går på lastbil i dag. Här finns behov av smarta logistiklösningar som flyttar över större flöden till eldriven transport och till miljövänliga transporter till sjöss.

Snabbare handläggning

Många företag vittnar i dag om långa handläggningstider för tillstånd till verksamheter som skulle kunna skapa klimatnytta. I stället för att mötas av hinder borde de uppmuntras. För verksamheter som väljer att investera i miljöförbättrande åtgärder bör processen därför förenklas och påskyndas. Exempelvis bör åtgärder som syftar till att minska utsläpp, eller tillstånd för att starta upp test- eller provverksamhet, genomgå en snabbare prövning. Byråkrati och långa handläggningstider får helt enkelt inte begränsa företag som vill ta ett utökat miljöansvar.

Innovationspolitik för basindustrin

Finansieringen av svensk industriforskning är i huvudsak en uppdelning mellan staten och företagen. Statens forskningsresurser läggs i hög grad på att finansiera grundforskning medan det är företagen själva som får finansiera den tillämpade forskningen och utvecklingen. Den uppdelningen är rimlig men det kan ändå finnas anledning att ifrågasätta delar av den nuvarande linjen inom innovationspolitiken. Att företagen själva ska stå för sina kostnader för forskning och utveckling är rimligt då de förväntas ha ett ekonomiskt intresse i att utveckla sina processer och produkter. Men när det kommer till omställning till utsläppsfri basindustri så sker inte omställningen enbart för att få en bättre affärsmodell – tvärtom kommer omställningen medföra stora risker för bolagens lönsamhet och konkurrenskraft. Rätt hanterat, och om resten av världen ställer om i tid, kommer det självklart vara en fördel att ha fossilfri produktion – men sådana garantier finns inte. Med tanke på att vi från politiskt håll har satt upp mycket ambitiösa mål för utsläppsminskningarna har vi också ett ansvar för att underlätta för olika aktörer att nå dem.

Mot denna bakgrund bör staten i nästa forskningsproposition styra forskningsmedel tydligare mot projekt som kan främja basindustrins övergång till fossilfri produktion. Det handlar om att samla olika forskningsresurser runt ett gemensamt problem och se till att det finns möjligheter att genomföra förändring. I dag går cirka 30 procent av innovationsmyndigheten Vinnovas finansiering genom två program som uttryckligen tar detta som utgångspunkt: de strategiska innovationsprogrammen (20 procent) och programmet Utmaningsdriven innovation (10 procent). Inget av programmen har dock tydligt fokus på basindustrin och dessutom har det svenska innovationssystemet kritiserats av OECD för att vara för spretigt.

En rapport från Lunds universitet hävdar också att intresset för just basindustrin varit lågt och att enbart 4 till 8 procent av de forskningsmedel som faktiskt avsätts från Energimyndigheten för innovationer går till basindustrin. Den lyfter också fram vikten av att inte fastna vid teknisk forskning. Som redan nämnts finns de tekniska lösningarna ofta, men vad som krävs är juridiska, ekonomiska eller logistiska innovationer. CCS är ett sådant exempel där tekniken finns men det ännu inte är fullt kommersiellt gångbart. Potentialen är stor och det är inte främst de tekniska frågorna som gör att investeringarna uteblir, utan det är andra faktorer som är avgörande.

En bättre ansvarsfördelning mellan stat, industri och akademi är avgörande för att lyckas. Det finns också ett antal frågor, exempelvis med hänsyn till statsstödsreglerna, som kommer behöva lösas på EU-nivå då det till exempel är svårt att ge stöd till demonstrations- och testanläggningar om de har för nära koppling till enskilda branscher eller företag.

Transporter

Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp. Därför är det angeläget att vi vidtar åtgärder för att minska utsläppen från denna sektor.

När vi utformar vår gröna transportpolitik måste vi beakta att Sverige är ett land med stora avstånd. Många är beroende av bilen för att kunna ta sig till jobbet, och både råvaror och produkter måste kunna transporteras såväl inom landet som till andra länder. För Moderaterna är det viktigt att det finns förutsättningar för tillväxt i hela landet och att människor ska ha möjlighet att bo och verka där de vill. Sverige är också ett handelsberoende land. Det finns en nära koppling mellan ökad internationell handel och ökade godstransporter, till sjöss, på land och i luften. Samtidigt värnar vi miljön. Därför vill vi inte straffa transporter som sådana, utan fokuserar i stället på åtgärder för sänkta utsläpp.

Utsläppsminskningarna som skedde under Alliansens tid i regeringen har nu avtagit, och under 2018 till och med ökade utsläppen från den inrikes vägtrafiken med 0,5 procent. Det kan jämföras med Trafikverkets analys, vilken slår fast att utsläppen behöver minska med cirka åtta procent per år fram till 2030 om målet att minska utsläppen med 70 procent från inrikes transporter ska nås till 2030.

För att bryta beroendet av fossila bränslen och för att anpassa transporter efter behov och önskemål i olika delar av landet är en viktig utgångspunkt att vi inte premierar eller utesluter någon klimatsmart modell. El, vätgas, biodrivmedel och andra miljövänliga tekniker bör alla beredas plats i omställningen och konkurrera om vilken teknik som är mest kostnadseffektiv.

Vägtransporter

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

Runt om i världen pågår en spännande utveckling av teknik för fossilfria transporter. Det finns dock fortfarande ett antal flaskhalsar i tekniken, främst kopplade till lagringen.

Teknikerna för elvägar har utvecklats kraftigt de senaste åren. År 2016 invigdes världens första elväg på E16 mellan Sandviken och Kungsgården. Lastbilar som körs med denna teknik står i princip inte för några utsläpp av växthusgaser samtidigt som bullret som vanligtvis uppstår från den här typen av transporter minskas. Infrastrukturen kring elvägarna kan också användas för att ladda elbilar.

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

Därför vill vi införa ett teknikneutralt stöd till utbyggnad av laddstolpar och annan infrastruktur för elektrifierade vägtransporter, med fokus på utbyggnad där det är samhällsekonomiskt motiverat, men där det ännu så länge inte finns marknadsförutsättningar att bygga ut. Stödet bör kunna användas till att medfinansiera investeringar i bland annat publik laddinfrastruktur upp till och med 50 procent. Stödet bör också omfatta till exempel bränslecells-/vätgasbilar. Vi satsar också på att utveckla elvägar för tunga lastbilar längs de stora godsstråken.

Det saknas i dag en nationell strategi för elektrifieringen av våra vägtransporter, och experter vid Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, slår fast att Sverige inte är redo. I dagsläget saknas kapacitet i bland annat elnätet för den ökade mängden elbilar som förväntas komma. Vi vill av den anledningen ge Energimyndigheten i uppdrag att ta fram en strategi för elektrifieringen av vägtransporterna. Det behöver också tas fram ett förenklat regelverk för utbyggnad av elvägar.

Nya förbränningsmotorer blir allt mer effektiva och utvecklingen av fossilfria alternativ går framåt. På lite längre sikt tror många på en elektrifiering av åtminstone de lättare fordonen, men i dag utgör laddbara bilar endast 1 procent av fordonsflottan. Däremot stod laddbara bilar för åtta procent av nyregistreringen i Sverige 2018. Nästintill hela bilparken, inklusive laddhybriderna, har alltså någon form av förbränningsmotor i dag. Med tanke på att bilen har en medellivslängd på 17 år är det ett rimligt antagande att vi kommer att ha en stor andel förbränningsmotorer på våra vägar under ganska lång tid framöver. Vi måste också ta hänsyn till att bilen utgör en av hushållens största investeringar och att omställningen av personbilsflottan därför inte kan ske alltför snabbt. Med den vetskapen behöver vi skapa styrmedel som uppmuntrar minskade utsläpp från förbränningsmotorerna.

En övergripande utmaning gällande biobränslen är att en stor del av lagstiftningen sker på EU-nivå. Det är i sammanhanget bra att EU har kommit överens om bindande krav på fordonstillverkarna att minska utsläppen till år 2025 och 2030, för både personbilar och tunga fordon.

I Sverige har vi, tillsammans med Finland, högst andel biodrivmedel i EU. Enligt en analys från Energimyndigheten kommer behovet av biodrivmedel att öka, både i Sverige om vi ska nå våra nationella mål, och i EU om medlemsländerna ska nå upp till kravet om 14 procent förnybar energi i transportsektorn år 2030.

Den 1 juli 2018 fick vi på plats ett regelverk gällande reduktionsplikt, det vill säga krav på ökad inblandning av biodrivmedel, som Moderaterna länge har drivit på för. 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. Moderaterna välkomnar att Energimyndigheten i juni i år presenterade sin utredning med förslag för reduktionspliktens utveckling 2021–2030. Moderaterna betraktar reduktionsplikten som ett av de viktigaste verktygen för att minska utsläppen inom transportsektorn och nå det nationella målet till 2030. Därför vill Moderaterna se långsiktigt förutsägbara regler för reduktionsplikten, som gör att utsläppen minskar på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

Kraven är högt ställda när det gäller biodrivmedel, med ett antal hållbarhetskriterier och krav på spårbarhet som måste uppfyllas. Motsvarande hållbarhetskrav ställs inte på fossila drivmedel. Ställer vi för höga krav på biobränslen tappar de i konkurrenskraft gentemot de fossila alternativen. Därför får kraven som ställs inte undergräva de förnybara bränslenas konkurrenskraft.

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

Principen bakom bonus–malus är att inköp av miljövänliga bilar ska premieras på bekostnad av dem som köper bilar med stora utsläpp. Moderaterna har länge förespråkat ett sådant system. Systemet, som trädde i kraft den 1 juli 2018, innebär att miljövänliga bilar får en premie vid inköpstillfället medan bilar som släpper ut mycket får en kraftigt förhöjd fordonsskatt under tre år. Förslaget har dock fått motta en del kritik. Det bör därför ses över på en rad punkter. Eftersom syftet med ett bonus–malus-system är att påskynda omställningen av fordonsflottan, och inte att straffa bilisterna, bör det inte vara överfinansierat, vilket det är med regeringens förslag. I dag sker ”malus” genom en höjning av fordonsskatten under tre år. Det bör närmare analyseras om treårsgränsen riskerar att försena omställningen av fordonsflottan. Effekten kan exempelvis bli att importen av äldre bilar ökar och/eller att bilägaren behåller bilen längre tid efter att de tre åren gått. Det finns också rapporter om att bilar som köpts med bonus försvinner till andra länder, såsom Norge. Även utifrån den aspekten finns det anledning att se över systemet. Systemet bör vara teknikneutralt och baseras på livscykelanalyser av fordon för att ge en mer rättvisande bild av olika fordonstypers klimatpåverkan.

Det finns alltså flera aspekter av bonus–malus-systemet som närmare bör utvärderas och ses över. I anslutning till en sådan översyn bör också en definition av begreppet ”miljöbil” tas fram i syfte att göra det enklare för konsumenter att välja klimatvänliga bilar. Definitionen bör ligga i linje med bonus–malus-systemet och utgå från energieffektiva bilar med liten klimatpåverkan och låga utsläpp av miljö- och hälsoskadliga partiklar.

Den 1 januari 2020 kommer en ny mätmetod, WLTP, för utsläpp från personbilar att införas och fungera som skattegrund. Den nya mätmetoden genererar högre utsläppsvärden och innebär att samma bilmodeller kan ha olika hög beskattning beroende på när bilen är registrerad. Det är nu tydligt att det finns ett problem med att beräkningsmodellen WTLTP beräknar skatteuttaget på ett schablonmässigt vis så att exempelvis skatten för husbilar likställs med en tung lastbil. Det är uppenbart att den beräkningsmodellen inte ger en rättvisande bild av husbilars klimatpåverkan. Det måste finnas en skälighet i bedömningen av skattskyldigheten – även om en ny beräkningsmodell införs.

Reseavdraget är viktigt för att säkerställa möjligheterna för människor att bo och arbeta i hela Sverige, utan att drabbas av orimliga kostnader för arbetspendling. Vi välkomnar en översyn av systemet i syfte att motverka fusk. Det är däremot tveksamt om de förslag som Reseavdragskommittén presenterat för regeringen är det bästa sättet att minska fusket på. Förslaget innebär att reseavdraget blir avstånds- i stället för tidsbaserat. Med det nya förslaget skulle skattereduktion ges för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplatsen enkel väg som överstiger 30 kilometer och upp till och med 80 kilometer. Arbetsresande som har ett avstånd mellan bostad och arbetsplats under 30 kilometer får inte längre en skattelättnad. Huvuddelen av alla arbetsresor, cirka 80 procent, är under 30 kilometer enkel väg och de nya reglerna beräknas medföra att 150 000 färre personer har rätt att använda sig av skattereduktionen jämfört med antalet som får använda avdraget i dag.

Andelen kollektivtrafikresenärer är mycket högre i storstadsområdena än genomsnittet i landet. Resor med bil är det vanligaste färd sättet i glesbygdregioner. I betänkandet slås det fast att en ökad del av skattelättnaderna kommer att tillfalla resenärer i kollektivtrafiken, det vill säga boende i storstadsregioner. Moderaterna vill att förslaget från kommittén ska ses över så att det inte i onödan drabbar människor utanför storstäderna, som behöver bilen för att få vardagen att gå ihop.

Vidare bör förmånsbeskattningen av bilar ses över i syfte att säkerställa att förmånsvärdet överensstämmer med det faktiska värdet. Eftersom förmånsbilarna står för hälften av förnyelsen av fordonsflottan, och därmed utgör en viktig del i omställningen av densamma, bör miljöstyrningen vid bestämmandet av förmånsvärdet öka.

Moderaterna har länge föreslagit att längre och tyngre lastbilar ska tillåtas på svenska vägar. Tyngre och längre lastbilar är bra för såväl miljön som jobben och företagets villkor eftersom mer varor kan fraktas på varje lastbil. De utvärderingar som har gjorts av bland annat skogsindustrin, visar att tyngre lastbilar med en vikt på 74 ton sänker koldioxidutsläppen per transporterat ton med cirka 10 procent. Alla metoder som effektiviserar godstransporterna via lastbil och samtidigt sänker koldioxidutsläppen bör nyttjas. Det är därför välkommet att nuvarande regering har öppnat upp för tyngre lastbilar på det svenska nätet. Däremot krävs det en förstärkning av vägnätets bärighet, för att reformen ska få full effekt. Vidare bör vi driva på för att tyngre lastbilar ska tillåtas i EU.

Flyg

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

Flyget står i dag för 2–3 procent av människans totala koldioxidutsläpp. I Sverige stod flyget år 2017 för cirka 6,3 procent av landets koldioxidutsläpp, varav inrikesflyget i dagsläget står för knappt 0,9 procent. Räknar man även in effekterna av flygets utsläpp av vattenånga och kväveoxider på hög höjd, som ofta dock inte gäller inrikesflyget, och påverkan från kondensstrimmor blir flygets totala klimatpåverkan ungefär dubbelt så stor som den som enbart orsakas av utsläppen av koldioxid. Uppräkningen av flygets totala klimatpåverkan är dock fortfarande osäker och kräver fortsatt forskning.

Runt om i världen pågår hoppigivande projekt för att minska flygets klimatpåverkan. I november 2017 meddelade Airbus, Rolls Royce och Siemens att de gemensamt arbetar på en prototyp på ett elhybridplan som ska kunna testas redan år 2020. Boeing samarbetar med startup-bolaget Zunum som räknar med att ha eldrivna plan i luften år 2022. I Sverige ligger Heart Aerospace i framkant och siktar på att ha elflyg i kommersiell drift 2025. Svenska flygbranschen förutspår att redan inom några år kommer mindre passagerarflygplan med eldrift finnas i trafik i Sverige. Fördelarna med elflyg är många. De klimatpåverkande utsläppen minskar både under flygningen och vid tillverkningen av planen. Dessutom minskar bullernivåerna. Även i Sverige går utvecklingen framåt. Moderaterna avsätter pengar i budgeten för att ta fram ny teknik för omställningen av transportsektorn. De kan användas för utveckling av elflyget. Det handlar om att accelerera utvecklingen för att ställa om hela flyget, inte bara nationellt utan globalt, genom stöd till forskning och utveckling med ny teknik.

Men sådana lovvärda initiativ premieras inte i regeringens modell för flygskatt. Den bygger på att straffa avstånd i stället för utsläpp. Skatten ger därmed inte heller flygbolagen några incitament att sänka sina utsläpp och ställa om till nyare teknik. Inom Sverige och EES innebär skatten dessutom dubbla styrmedel, eftersom flyget omfattas av EU:s handel med utsläppsrätter. Därutöver riskerar den att flytta flyg till länder utan flygskatt, såsom Danmark, men också att på vissa sträckor flytta transporter till vägtrafik. Vidare finns en betydande risk att långflygningar inte längre utgår från Sverige. Skatten är ineffektiv, då den endast förväntas leda till begränsade utsläppsminskningar. Enligt utredningen handlar det om en minskning med 0,08–0,2 miljoner ton koldioxid-ekvivalenter. Det kan jämföras med Sveriges totala koldioxidutsläpp som år 2018 låg på drygt 53 miljoner ton koldioxid.

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

Flera åtgärder kommer att krävas för ett mer hållbart flyg. Men ska företag i flygbranschen klara att ställa om kan de inte kvävas ihjäl. I stället måste de ges förutsättningar att investera i ny teknik, effektivisering, modernisering, flygsätt och drivmedel. Tillgången på biodrivmedel för flyget är fortfarande begränsad, men precis som för vägtransportsektorn krävs långsiktiga styrmedel för att skapa en efterfrågan. Vi vill införa en reduktionsplikt för ökad inblandning av biodrivmedel i flygplansbränsle, enligt samma principer som gäller för reduktionsplikten för vägtransporter. Regeringens utredning måste omgående omvandlas till skarp politik. För att skapa smartare drivkrafter för omställning av flyget vill vi också utreda hur man ytterligare kan miljö-differentiera start- och landningsavgifter i syfte att uppmuntra till investeringar i mer bränslesnåla plan och inblandning av biodrivmedel. I en sådan utredning bör det också ingå att undersöka om differentiering kan tillämpas på fler flygplatser än i dag. Flygresor som orsakar mindre utsläpp ska innebära lägre kostnader för flygbolagen och vice versa. Det är viktigt att regeringens utredning landar rätt här.

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

Vi föreslår att det ska bli obligatoriskt för aktörer som säljer flygbiljetter att erbjuda klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp. För företag bör sådan klimatkompensation dessutom vara avdragsgill. Vi vill införa ett skatteavdrag för företag som klimatkompenserar genom att investera i olika program. Vi menar att möjligheterna att välja form för klimatkompensation bör vara stora eftersom det kan öka intresset för att investera. Dessutom är denna typ av insatser för att minska klimatutsläppen ofta kostnadseffektiv, särskilt i utvecklingsländer, och bör uppmuntras.

Det europeiska flygtrafikledningssystemet hanterar dagligen runt 26 000 flygningar. Ineffektivitet inom det europeiska luftrummet beräknas kosta cirka 2 till 3 miljarder euro per år. Flygtrafiken växer för varje år, vilket kräver ett effektivare användande av

luftrummet. EU:s program Single European Sky bidrar till ett effektivt och miljömässigt bättre användande av luftrummet genom att möjliggöra för ett gemensamt europeiskt luftrum där flygbolag kan frångå landgränser och i stället flyga den rakaste och snabbaste sträckan. Det skapar kortare väntetid i luften innan flygen kan landa. Flygets utsläpp skulle därmed minska med 10 till 12 procent genom att ha ett gemensamt luftrum. Det är oroande att arbetet med att få systemet på plats drar ut på tiden. Implementeringen av Single European Sky bör prioriteras.

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

Sverige bör inom ramen för EU verka för att flera länder ansluter sig till EU:s system för handel med utsläppsrätter. EU har länkat samman sitt system med Schweiz motsvarighet. Fler länder bör ingå för att öka effektiviteten i systemet.

Sjöfart

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

Sjöfarten står i dagsläget för cirka 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. Mot denna bakgrund är internationella åtgärder inom ramen för FN:s internationella sjöfartsorganisation, IMO, viktiga för att minska utsläppen från den internationella sjöfarten.

Sverige bör vara pådrivande för att sjöfarten inkluderas i EU:s system för handel med utsläppsrätter på samma sätt som flyget. 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 år 2023. Regeringen måste

kraftfullt driva på inom IMO för en kostnadseffektiv minskning av den internationella sjöfartens klimatpåverkan.

Kostnaderna för hamnavgifter står för en betydande andel av den totala transportkostnaden för sjöfarten och har en stor potential att bidra till miljö- och klimatförbättringar. En studie utförd på uppdrag av EU-kommissionen visar att 20 procents rabatt på hamnavgifter för energieffektiva fartyg med låga utsläpp skulle minska sektorns totala uppsläpp med omkring fyra procent år 2030. Sverige bör ta initiativ till att samordna hamnavgifternas miljödifferentering med övriga medlemsländer i EU.

Ett kostnadseffektivt sätt att minska sjöfartens klimatpåverkan är att öka fyllnadsgraden i transporterna. Idag är problemet att farledsavgifterna skapar en hög marginalkostnad när ett fartyg ska gå in i en hamn och hämta gods. Därför kör fartyg ofta inte med full last; i stället åker de förbi hamnarna utan att hämta upp gods. Detta gods får därmed transporteras med andra trafikslag, oftast lastbil. Sverige bör utreda ett system som möjliggör för fartyg att göra många hamnanlöp längs med kusten och öka fyllnadsgraden.

Alliansregeringen genomförde en nedsättning av energiskatten på landström till 0,5 öre per kWh för större skepp inom den yrkesmässiga sjöfarten. Den nedsatta energiskatten skapar incitament till lägre utsläpp av växthusgaser från fartyg i hamn, då det blir relativt sett billigare att använda landström jämfört med generatorer som drivs med diesel eller eldningsolja. Landström passar bäst för färjor och fartyg i linjetrafik som frekvent anlöper hamn och har fasta kajplatser. Samtidigt blir miljönyttan större ju längre tid fartyget ligger i hamn. Cirka 15 procent av de svenskregistrerade handelsfartygen omfattas av nedsättningen. Dessa 15 procent står för mer än 98 procent av den totala bruttodräktigheten.

Järnväg

En fungerande järnväg är avgörande för ett hållbart och robust transportsystem. Tåget är ett klimatsmart transportmedel och står för mindre än en procent av hela den svenska transportsektorns utsläpp av koldioxid. Svenska företag och inte minst industrin måste kunna lita på att järnvägen fungerar och att de kan välja tåget som ett hållbart transportslag för att frakta sitt gods. För att fler ska kunna välja tåget behöver punktligheten förbättras samtidigt som befintlig bankapacitet används mer effektivt. Även om alliansregeringen nästan fördubblade anslagen för drift och underhåll av järnväg så var det inte tillräckligt. Moderaterna prioriterar därför järnvägsunderhåll och vi lägger lika mycket resurser som den nuvarande regeringen på att bygga ut järnvägen med ny kapacitet. Samtidigt vill vi införa styrmedel för en effektivare användning av järnvägen. Vi vill gynna en utveckling där fler väljer tåget som transportmedel, såväl för gods som för persontransporter.

Moderaterna ställer sig positiva till ökad järnvägsutbyggnad med fokus på den regionala pendlingen som är avgörande för jobb och tillväxt. Kraftiga underhållsinsatser ska kombineras med investeringar i kostnadseffektiva kapacitetshöjande åtgärder i hela landet. Det regionala pendlandet och industrins behov av pålitliga godstransporter ska stå i centrum. Fokus bör ligga på de sträckor där kapacitetsbristerna är som störst. Ur ett miljö- och klimatperspektiv är det viktigt att beakta livscykelanalyser för att säkerställa att investeringar inte blir ineffektiva. Byggandet av järnväg genererar i sig betydande koldioxidutsläpp och därför ska resurser inte läggas på sträckor där dessa utsläpp inte kan hämtas hem. Moderaterna är därför negativa till höghastighetstågen. Beräkningar

från Trafikverket visar att det ackumulerade nettoutsläppet av växthusgaser från höghastighetsjärnvägen, vilket innefattar utsläpp under byggnation och drift samt vinster från överflyttning av resor från flyg och väg till järnväg, ger nettoutsläpp noll 25–35 år efter trafikstart på exempelsträckorna Järna–Göteborg och Jönköping–Lund. Det tar många år att räkna hem utsläppsminskningarna.

För att infrastrukturen ska kunna användas så effektivt som möjligt och för att investeringar ska få största möjliga effekt bör infrastrukturplaneringen med våra grannländer vara gränsöverskridande när så krävs. Åtgärder på EU-nivå är nödvändiga för att utveckla sammanhållna och effektivt fungerande marknader för järnvägstransporter i Europa. Det så kallade fjärde järnvägspaketet, som nu ska implementeras i Sverige, syftar till att skapa bättre förutsättningar för ett gemensamt europeiskt järnvägsområde utan tekniska, administrativa och rättsliga hinder mellan länderna. Paketet innebär att de nationella persontrafikmarknaderna i EU öppnas upp för konkurrens av kommersiell trafik, vilket bidrar till ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud av god kvalitet. Det bidrar till ett ökat resande på järnväg till förmån för tillväxt, sysselsättning, regional utveckling och miljö. Moderaterna vill arbeta för ett fullt genomförande av det fjärde järnvägspaketet i Sverige och övriga medlemsstater.

Moderaterna presenterar ytterligare förslag för en bättre fungerande järnväg i kommittémotionen Transporter för jobb och tillväxt.

En trygg och fossilfri energiförsörjning

Sveriges klimatarbete, välfärd, jobb och konkurrenskraft är beroende av en fungerande energipolitik. Den svenska energipolitiken ska värna klimatet, vara ekologiskt hållbar, säkra el till konkurrenskraftiga priser och garantera att el finns när den behövs. Sverige är i toppen av EU när det gäller andelen förnybar energi. Vårt tidigare mål om minst 50 procent förnybart senast år 2020 nådde vi redan år 2012. Vi har likaså nått EU:s krav att minst 32 procent av EU:s totala energianvändning ska utgöras av förnybar energi år 2030. År 2017 var andelen förnybar energi i Sverige 54,5 procent av den totala energianvändningen. Det handlar framför allt om bioenergi och vattenkraft, men även vindkraften har ökat snabbt.

Koldioxidfri el medför stora möjligheter för Sverige att bidra till klimatmålen uppfyllelse men också att skapa nya jobb och exportmöjligheter. Industrin och transportsektorn bör i största möjliga mån dra nytta av att vi har ren el, och därför bör vi se över hur vi kan attrahera mer energiintensiv industri till Sverige. Samtidigt ställer ökad efterfrågan på el också krav på en utbyggd och driftssäker infrastruktur.

Sommaren 2016 slöts en bred energiöverenskommelse mellan Moderaterna, Centerpartiet, Kristdemokraterna, Socialdemokraterna och Miljöpartiet. Därigenom har förutsättningar skapats för långsiktiga spelregler genom förnybar energiproduktion, utfasning av fossila bränslen och kontrollerade generationsskiften i den svenska kärnkraften. Målet stipulerar för närvarande att Sverige år 2040 ska ha en 100 procent förnybar elproduktion. Samtidigt sades det att det inte skulle innebära ett stoppdatum för kärnkraft och inte heller en stängning av kärnkraft genom politiska beslut.

Sveriges konkurrenskraft och välfärd förutsätter god elförsörjning. Vår vardag är helt beroende av el, och samhällskritiska system får allvarliga problem vid längre avbrott. Därjämte är en omfattande elektrifiering av industri och transporter helt avgörande för klimatomställningen. Ska Sverige nå målet om nettonollutsläpp år 2045 beräknas behovet av el öka med nära 30 procent fram till år 2045.

I dag står kärnkraften för 40 procent av den svenska elproduktionen. Tillsammans med i huvudsak vattenkraften bidrar kärnkraften till att Sverige har ett elsystem som till 98 procent är fossilfritt. Kärnkraften spelar alltså en central roll för svensk fossilfri elförsörjning, och bidrar till att svensk elproduktion är bland de mest klimatvänliga i världen.

Av de här anledningarna anser Moderaterna att energiöverenskommelsen behöver uppdateras för att förtydliga kärnkraftens roll för att trygga en långsiktigt stabil elförsörjning och nå klimatmålen. Moderaterna har redan bjudit in de andra partierna till överläggningar om att uppdatera energiöverenskommelsen i syfte att byta ut målet om 100 procent förnybar el mot målet om ett 100 procent fossilfritt elsystem.

Vi vill satsa mer på forskning kring kärnkraft. Det är viktigt för att Sverige ska både ha möjlighet att livstidsförlänga befintliga reaktorer och ha möjligheten att bygga nya och satsa på fjärde generationens kärnkraft. Av de medel Energimyndigheten varje år avsätter till forskning går i dag inget till kärnkraft. Det behöver förändras. Vi vill även stärka EU:s kärnkraftsbudget.

Vi anser också att beslutet att i förtid stänga kärnkraftsreaktorerna Ringhals 1 och 2 bör omprövas. Det handlar om att värna kapaciteten i det svenska elnätet, svenska företags konkurrenskraft och möjligheten att attrahera investeringar till Sverige. Klimatet spelar också en viktig roll. Sedan beslutet fattades 2015 har EU:s system för handel med utsläppsrätter förändrats. Det uppdaterade regelverket ger nya möjligheter för ett enskilt land att påverka de totala utsläppen från utsläppshandelssystemet. Om Sverige ökar nettoexporten av el och tränger undan fossilbaserad elproduktion i våra grannländer skulle det med det nya regelverket innebära att fler utsläppsrätter överförs till en ny stabilitetsreservmekanism. Ju fler utsläppsrätter som hamnar i mekanismen, desto fler annulleras. Antalet tillgängliga utsläppsrätter minskar på så sätt över tid. Konjunkturinstitutet har visat att om Sverige exporterar mer fossilfri el gynnar det klimatet i Europa. Nedstängningen av Ringhals 1 och 2 kan antas få motsatt effekt.

Globala utmaningar och möjligheter

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

Klimatutmaningen ställer krav på hela världen att ställa om. Det förutsätter att miljötekniken fortsätter att utvecklas. Vi behöver underlätta export av svensk koldioxidfri el såväl som miljövänlig energiteknik. Sverige är redan i dag en nettoexportör av el. De senaste åren har Sverige exporterat 10–22 TWh per år, men möjligheterna behöver förbättras. Ett konkret problem är att långt ifrån alla EU-länder har marknadspriser på el.

Kärnkraften tillsammans med vattenkraften gör att Sverige har en mycket låg andel fossila bränslen jämfört med andra länder. Ju mer fossilfri el Sverige exporterar och som tränger undan smutsig el i andra länder, desto bättre. Moderaterna vill att Sverige ska exportera mer el från kärnkraft till andra länder i Europa. Vi vill därför påskynda sammanlänkningen av medlemsländernas elnät genom ökade investeringar och höjd målsättning inom ramen för EU:s energiunion. Sammanlänkningen av den nordiska

elmarknaden kan tjäna som ett föredöme. Vi vill också ersätta EU:s mål för förnybar energi med ett mål om fossilfri energi, där kärnkraften inkluderas. Vi manar att en ambitiös politik för företagande, frihandel och innovationer går hand i hand med en modern energipolitik.

Kompensation för indirekta effekter

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

Skogens möjligheter

Skogen har en central roll i den gröna omställningen och är en 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 bland annat 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. Efter omfattande kritik har regeringen omsider bestämt att se över artskyddsförordningen. Den utökade nyckelbiotopsinventeringen har till slut avvecklats. Få andra branscher kräver sådan långsiktighet som skogsindustrin. Skogsägaren, och kommande generationer, måste kunna räkna med att få skörda frukterna av sitt arbete.

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

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 applicerade 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 år 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 skogs- och marksektorerna implementeras i Sverige är det avgörande att den svenska skogsnäringen inte begränsas. Moderaterna förutsätter att regeringen följer riksdagsmajoritetens beslut och inför en nationell plan som inte reducerar Sveriges avverkningsnivåer utan möjliggör ett fortsatt aktivt svenskt skogsbruk.

Sverige har goda möjligheter att utveckla en ekonomi som i ännu högre grad är biobaserad. Genom att inrätta en nationell bioekonomistrategi 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 stat och näringsliv för att underlätta de omställningar som krävs i exempelvis skogsindustrin och lantbruket. Moderaterna har därför, tillsammans med en majoritet i riksdagen, krävt att en nationell bioekonomistrategi inrättas, och vi förväntar oss att regeringen tar fram en sådan snarast.

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

Internationella avtal och förhandlingar

Sverige ska behålla sin pådrivande roll i de internationella klimatförhandlingarna. Parisavtalet är viktigt och vi ska fortsätta att utveckla det. Det finns dessutom många andra internationella konventioner som vi ser ett behov av att uppdatera och göra ändringar i. Ett sådant exempel är Chicagokonventionen som reglerar den internationella flygmarknaden (se avsnittet om flyget i denna motion). I stället för att använda marknadskrafter för att sänka utsläppen globalt har FN genom Parisavtalet valt att ha ett nedifrån-och-upp-perspektiv för att sänka utsläppen. Varje land får i princip bestämma hur stor dess kapacitet för utsläppsminskningar är och förväntas sedan genomföra åtgärder i linje med det. Parisavtalets faktiska betydelse beror i hög utsträckning på om de samlade åtagandena höjs i samband med den globala översyn som ska ske vart femte år med start 2023.

Genom handelsavtal har Sverige möjlighet att påverka andra länder. Den huvudsakliga kompetensen att förhandla handelsavtal finns dock i Bryssel. Därför är det viktigt att en svensk klimatpolitik alltid har med sig det europeiska perspektivet. Sverige bör exempelvis vara pådrivande för att länder som vidtar verkningfulla åtgärder och

sänker sina utsläpp ska belönas med mer fördelaktiga handelsavtal, genom att tullar på klimatsmarta varor sänks eller tas bort.

I juli i år tecknade EU ett frihandelsavtal med tullunionen Mercosur, Brasilien, Argentina, Paraguay och Uruguay. Det är EU:s största handelsavtal någonsin; över 800 miljoner människor innefattas av det. Detta avtal, precis som alla EU:s handelsavtal, innehåller bindande åtaganden för båda parter inom miljö och klimat och förpliktigar parterna att aktivt arbeta för att nå Parisavtalet. Vi anser att det är av största vikt att det snabbt granskas och godkänns av riksdagen, och att den långa processen med godkännandet av frihandelsavtalet med Kanada inte upprepas.

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

Sverige bör också sträva efter att komma överens med andra länder som har koldioxidskatt eller handel med utsläppsrätter, i syfte att nå en överenskommelse om gemensamma regler. Steg som tas för att koppla samman EU:s utsläppshandelssystem med andra länders motsvarigheter bör påskyndas. EU har redan kopplat samman ETS med motsvarande utsläppshandelssystem i Schweiz. Vi anser att Sverige bör driva på för att fler sammanlänkningar sker med andra länder.

Klimatbistånd

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

Moderaterna vill nu trappa upp stödet internationellt för att de fossila bränslena ska stanna i marken. Det är en förutsättning för att hålla uppvärmningen under två grader i linje med Parisavtalet.

Sverige är en av världens största biståndsgivare per capita. Men vi lägger en relativt liten andel på klimatbistånd som syftar till att minska utsläppen av växthusgaser. År 2018 gick ca 3,4 miljarder, knappt 14 procent, av Sidas utbetalningar till åtgärder för en miljö- och klimatomfattig utveckling. Motsvarande siffra för hela världen var 20 procent.

Alla länder måste bidra till att minska utsläppen av växthusgaser om vi ska klara klimatutmaningen och nå målet i Parisavtalet. På samma gång måste fattigare länder och människor tillåtas göra samma välbefinningsresa som vi har gjort i Sverige. Ekonomisk utveckling måste därför gå hand i hand med minskade utsläpp.

Moderaterna vill att biståndspolitikerna i högre utsträckning ska syfta till att minska utsläppen av växthusgaser. Syftet är att minska beroendet av fossil energi i utvecklingsländer.

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

Internationella klimatinvesteringar

Ett av de mest kostnadseffektiva verktygen inom klimatpolitiken är internationella klimatinvesteringar som bidrar till både minskade utsläpp, ekonomisk utveckling och tekniköverföring.

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 att använda investeringarna som ett slags klimatkompensation.

Internationella klimatinsatser är ett mycket kostnadseffektivt sätt att minska utsläppen, och Sveriges insatser sedan början på 2000-talet har lett till omfattande, av FN verifierade, utsläppsminskningar. Om vi erkänner att klimatfrågan är gränsöverskridande måste det också genomsyra klimatpolitiken. Moderaterna vill därför utöka stödet till internationella klimatinsatser för att åstadkomma ännu större kostnadseffektiva utsläppsminskningar.

I Parisavtalets artikel 6 finns ett avsnitt om internationellt samarbete och flexibla mekanismer för att sänka utsläppen. Systemet förväntas förhandlas färdigt under COP 25 i Chile i december i år. Det nya systemet är tänkt att ersätta Kyotoprotokollets flexibla mekanismer, inklusive CDM-mekanismen. Moderaterna vill att de nya flexibla mekanismerna inom ramen för Parisavtalet ska erbjuda stora möjligheter till kostnadseffektiva internationella klimatinsatser.

Louise Meijer (M)

John Widegren (M)

Betty Malmberg (M)

Marléne Lund Kopparklint (M)