

Motion till riksdagen 2020/21:3368

av **Ulf Kristersson m.fl. (M)**

Klimat, energi och miljö

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Klimatpolitiska rådet ett nytt uppdrag att analysera hur Sveriges klimatpolitik bidrar till att minska de globala utsläppen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Klimatpolitiska rådet ett nytt uppdrag att utvärdera effektiviteten i regeringens enskilda klimatreformer och vid behov föreslå nya, effektivare åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Naturvårdsverket i uppdrag att beräkna och redovisa klimatnyttan av Sveriges export och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett teknikneutralt stöd för utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria transporter i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta bonus–malus-systemet för bilar med ett mer effektivt styrmedel för att minska utsläppen från bilar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommuner fler miljöstyrande verktyg för att minska transporternas miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett teknikneutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria tunga transporter i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka användningen av biodrivmedel i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om reduktionsplikten som ett viktigt verktyg för transportsektorns omställning och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för långsiktiga och förutsägbara regler för förnybara bränslen på EU-nivå och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för långsiktiga regler som tillåter skattenedsättning för både grödebaserade biobränslen och andra generationens biobränslen och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att den inhemska produktionen av biobränslen ökar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om forskning och utveckling av och investeringar i alternativa gröna bränslen för transporter och industrin och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en reduktionsplikt för flyget snarast bör införas och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om forskning och utveckling av ny teknik inklusive elflygplan för att minska utsläppen från flygtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ytterligare miljöstyrande start- och landningsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i EU och FN ska verka för internationella överenskommelser för att skärpa klimatkraven på flygtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
18. 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.
19. 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.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Industriklivet som ett viktigt och långsiktigt stöd till omställningen av industrin och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa förutsättningar för storskalig användning av CCS och bio-CCS i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Energimyndigheten i uppdrag att ta fram en finansieringsmodell för CCS och bio-CCS och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att EU:s system för handel med utsläppsrätter anpassas till användningen av CCS och bio-CCS och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra miljötillståndsprocesserna kortare och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändringstillstånd ska vara huvudregel i miljöprövningsprocesser och tillkännager detta för regeringen.
26. 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.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett fungerande fossilfritt energisystem är avgörande för näringslivets konkurrenskraft och centralt för klimatomställningen och tillkännager detta för regeringen.
 28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett energipolitiskt mål om 100 procent fossilfri energianvändning och tillkännager detta för regeringen.
 29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att EU ersätter målet för förnybar energi till 2030 med ett mål om fossilfri energi och tillkännager detta för regeringen.
 30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna den svenska kärnkraften och tillkännager detta för regeringen.
 31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en analys av fortsatt drift av Ringhals reaktor 1 och tillkännager detta för regeringen.
 32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla en färdplan mot nästa generations kärnkraft och tillkännager detta för regeringen.
 33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att sammanlänkningsmålet för elnäten i Europa höjs till 25 procent 2030 och tillkännager detta för regeringen.
 34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska exportera mer fossilfri el för att minska de totala utsläppen i EU och tillkännager detta för regeringen.
 35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att vattenkraft – både små- och storskalig – värnas och utvecklas och tillkännager detta för regeringen.
 36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en strategi för vätgas och tillkännager detta för regeringen.
 37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en strategi för kraft- och fjärrvärme och tillkännager detta för regeringen.
 38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att EU skärper sina klimatmål till 2030 och 2050 och tillkännager detta för regeringen.
 39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att EU:s klimatmål till 2050 ska gälla alla medlemsländer och inte enbart unionen i sin helhet och tillkännager detta för regeringen.
 40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att utsläppsminskningar från kompletterande åtgärder ska få användas för att uppnå EU:s klimatmål och tillkännager detta för regeringen.
 41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att EU använder sin klimatdiplomati för att andra länder ska skärpa sina nationella åtaganden enligt Parisavtalet och tillkännager detta för regeringen.
 42. 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 tillkännager detta för regeringen.
 43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ta initiativ till förhandlingar om ett globalt minimipris på utsläpp av koldioxid i samband med COP 26 och tillkännager detta för regeringen.

44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för ett nytt ramverk för internationellt samarbete och klimatinvesteringar under Parisavtalets artikel 6 och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör inrätta ett program för internationella utsläppsminskningar under Parisavtalets artikel 6 och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka det svenska klimatbiståndet i syfte att hjälpa fattigare länder att prioritera klimatomställningen och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att EU prioriterar klimatbistånd i den gemensamma biståndspolitiken och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att minska övergödningen, spridningen av giftiga ämnen och nedskräpningen i Östersjön och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka det internationella miljösamarbetet i Östersjön och Västerhavet och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka stödet till avancerad vattenreningsteknik och lokala vattenvårdsprojekt och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en långsiktigt hållbar fiskeripolitik i Östersjön och Västerhavet och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Havs- och vattenmyndigheten i uppdrag att utöka forskningen kring den marina miljön och biologisk mångfald och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om omställningen till en cirkulär ekonomi och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Upphandlingsmyndigheten bör få i uppdrag att utarbeta lämpliga kriterier för att öka andelen återvunnet material i produkter som upphandlas av offentliga myndigheter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka återanvändningen och återvinningen av textilier samt att minska förekomsten av skadliga kemikalier i textilier och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka återanvändningen och återvinningen av elektronik och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en strategi för kemisk återvinning för att öka återvinningen av plast och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att minska nedskräpningen på land och i havet och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förebyggande informationsinsatser mot nedskräpning och tillkännager detta för regeringen.

60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det aktiva och hållbara skogsbrukets nytta för klimatomställningen och övergången till en cirkulär bioekonomi och tillkännager detta för regeringen.
61. 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.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte ta mer skogsmark ur produktion och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om underhåll och skötsel av redan skyddad skog för att behålla höga naturvärden och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att EU-lagstiftning som påverkar skogsnäringen i Sverige ska implementeras så att det svenska hållbara och aktiva skogsbruket inte begränsas och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka den svenska livsmedelsproduktionen och förbättra konkurrensvillkoren i jordbruket och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka självförsörjningsgraden av livsmedel och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beredskapen i jordbruket ska stärkas genom att säkerställa tillgången på viktiga insatsmedel, fungerande transporter, bränslen och arbetskraft som behövs för livsmedelsproduktionen och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om jordbrukets bidrag till ett hållbart och cirkulärt samhälle och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för höga ambitioner i det internationella arbetet för biologisk mångfald och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska förekomsten av invasiva främmande arter i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förvaltningen av redan skyddade områden med höga naturvärden och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om jordbrukets betydelse för öppna landskap och biologisk mångfald och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om insatser för att förbättra den biologiska mångfalden i Östersjön och Västerhavet och tillkännager detta för regeringen.

En ambitiös klimatpolitik en viktig försäkring

Klimatfrågan är en av vår tids viktigaste och mest prioriterade frågor. Det råder inget tvivel om att mänsklig aktivitet bidrar till jordens uppvärmning. Forskarna vet inte allt om klimatförändringarnas effekter men att kostnaderna för att göra ingenting förskräcker. Vi vet tillräckligt för att veta att vi måste agera. En ambitiös klimatpolitik är en viktig försäkring för att mildra konsekvenserna av klimatförändringarna.

Moderaterna och en majoritet av partierna i Sveriges riksdag står bakom det klimatpolitiska ramverket, med klimatmålen, klimatlagen och det klimatpolitiska rådet. Sveriges långsiktiga klimatmål fastställer att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter nå negativa utsläpp. Det är en styrka i svensk klimatpolitik att det finns en bred enighet om ramverket. Det skapar en förutsägbarhet och långsiktighet som krävs för en skyndsam omställning och en framgångsrik klimatpolitik.

Klimatfrågan är till sin natur gränsöverskridande. Därför är det svenska klimatmålet förankrat i ett globalt perspektiv. Miljömålsberedningen var enig om att Sveriges nationella klimatmål inte får uppnås genom att utsläppen av växthusgaser ökar utanför Sveriges gränser. Denna princip är helt central för att svensk klimatpolitik ska göra skillnad på riktigt. Moderaterna vill därför understryka att Sveriges nationella mål ska betraktas som ett led i arbetet för att uppnå det övergripande målet om att begränsa de globala utsläppsminskningarna för att hålla temperaturökningen väl under 2 grader och allra helst 1,5 grader, i linje med Parisavtalet.

Den här partimotionen behandlar framför allt Moderaternas klimatpolitik. För fler förslag inom miljöområdet hänvisar vi till våra separata kommittémotioner i miljö- och jordbruksutskottet: Klimatpolitik för hoppfulla, Levande landsbygd, Skogspolitik, Jakt och viltvård, Giftfri vardag, Djurskydd, Hållbar fiskeripolitik, Levande hav och rent vatten, Cirkulär ekonomi och Biologisk mångfald.

En resultatriktad klimatpolitik

Klimatpolitikens syfte är att bidra till omställningen av samhället och att minska utsläppen av växthusgaser, i Sverige och ytterst globalt. En framgångsrik klimatpolitik måste således vara resultatriktad och åstadkomma minskade utsläpp. Höga ambitioner och en god vilja är förutsättningar för att kunna bedriva en framgångsrik klimatpolitik, men det är inte tillräckligt. Precis som andra politikområden måste klimatpolitiken präglas av resultat om den ska göra skillnad på riktigt. Regeringens klimatpolitik uppfyller inte krav på en resultatriktad klimatpolitik som åstadkommer snabba utsläppsminskningar.

Klimatpolitiska rådet granskar regeringens politik och i vilken utsträckning vidtagna och planerade åtgärder bidrar till att Sverige når sitt klimatmål. Men eftersom klimatfrågan ytterst handlar om att minska de globala utsläppen borde det också ingå i uppdraget att analysera hur Sveriges klimatpolitik bidrar till att minska de globala utsläppen.

I Klimatpolitiska rådets nuvarande uppdrag ingår också att identifiera politikområden där ytterligare åtgärder behövs för att nå klimatmålen och att analysera hur klimatmålen kan nås på ett kostnadseffektivt sätt, både kort- och långsiktigt. Däremot saknas det ett tydligt uppdrag att utvärdera hur effektiva regeringens reformer är för att uppnå klimatmålen.

Moderaterna menar att Klimatpolitiska rådet bör få ett tydligare uppdrag att utvärdera regeringens reformer inom klimatpolitiken i syfte att åskådliggöra vilka reformer som är mest effektiva och gör störst skillnad för klimatet. I de fall reformerna bedöms vara ineffektiva bör rådet peka på alternativa reformer som bättre uppfyller

kravet på effektivitet och resultat. Utvärderingarna kommer då också att kunna tjäna som underlag till framtida regeringars klimatarbete.

En ytterligare åtgärd som borde vidtas för att förstärka strukturerna kring det klimatpolitiska arbetet är att ta fram beräkningskonventioner för att bedöma klimatnyttan av förslag. Motsvarande finns till exempel redan för att beskriva offentligfinansiella effekter av ändrade skatteregler. Syftet är att öppet redovisa de metoder som tillämpas vid beräkningarna och skapa förutsättningar för konsistenta och konsekventa beräkningar över tid. Det uppdraget borde ges till Klimatpolitiska rådet eller Miljödepartementets experter.

Naturvårdsverket ska beräkna klimatnyttan av svensk export

Svensk klimatpolitik måste ha ett internationellt perspektiv. Styrmedel i Sverige som syftar till minskade utsläpp nationellt får inte leda till utsläppsökningar utanför landets gränser. Den svenska industrin är koldioxideffektiv. Forskning visar att svensk export av varor bidrar till minskade globala utsläpp. Genom att tränga undan varor som genererar högre utsläpp vid tillverkningen i andra länder bidrar den svenska industrin till att de totala utsläppen i världen är lägre än vad de annars skulle vara. Sverige exporterar alltså utsläppsminskningar.

En viktig del av svensk klimatpolitik är därför att behålla hög tillväxt och konkurrenskraft i svensk industri så att vi kan exportera mer produkter med relativt låga utsläpp. Klimatpolitiken får inte leda till koldioxidläckage, alltså att Sverige genom nya regler medverkar till att produktion flyttar till länder med mindre strikt klimat- och miljölagstiftning eller konkurreras ut av andra länders industrier med mindre miljövänlig teknik. Regeringens snävt nationalistiska syn på klimatpolitiken riskerar att bidra till att flytta utsläppen utomlands samtidigt som de samhällsekonomiska konsekvenserna för Sverige är negativa.

Moderaterna vill att utsläppen med hänsyn till exportens klimatnytta ska börja mätas och följas upp på samma sätt som Naturvårdsverket i dag mäter territoriella och konsumtionsbaserade utsläpp. Naturvårdsverket bör därför få ett nytt uppdrag att beräkna och redovisa klimatnyttan av Sveriges export. Vi vill minska risken för beslut som orsakar såväl koldioxidläckage som negativa samhällsekonomiska konsekvenser för Sverige.

En hållbar transportsektor

Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp. Därför är det angeläget att vi vidtar kraftfulla åtgärder för att minska utsläppen från denna sektor om Sverige ska klara av att ställa om samhället och i tid.

Moderaterna vill ha ett transportsystem med en god tillgänglighet för människor, minskad klimatpåverkan och ökad konkurrenskraft i näringslivet. När vi utformar vår gröna transportpolitik tar vi hänsyn till att Sverige är ett land med stora avstånd. Det är viktigt att det finns förutsättningar för tillväxt i hela landet och att människor ska ha

möjlighet att bo och verka där de vill. Många är beroende av att kunna transportera sig över förhållandevis stora avstånd för att få vardagen att gå ihop. Likaså måste varor kunna transporteras inom och utom landets gränser. Sverige är ett handelsberoende land och det finns en nära koppling mellan ökad internationell handel och ökade godstransporter, till sjöss, på land och i luften.

Vi ser att alla transportslag fyller en funktion och kommer att behövas också i framtiden. Moderaterna är 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 vill inte minska människors och företags möjlighet att resa och transportera. Däremot vill vi genom vår politik minska utsläppen som transporterna ger upphov till. Vi driver en politik för att bilar och lastbilar ska minska användningen av fossila drivmedel till förmån för biobränslen, el och andra fossilfria drivmedel. Vi vill att flyget ska ställa om genom obligatorisk inblandning av biobränsle och satsningar på elflyg, sjöfarten måste möta högre miljökrav internationellt och järnvägsutbyggnaden ska fokusera på den regionala pendlingen som är avgörande för jobb och tillväxt. Ur ett miljö- och klimatperspektiv är det viktigt att beakta livscykelanalyser för att säkerställa att investeringar inte blir ineffektiva.

Inrikes transporter omfattas av det långsiktiga klimatmålet om nettonollutsläpp senast år 2045. Men transportsektorn, exklusive flyget, har också ett eget etappmål, om att utsläppen ska vara 70 procent lägre år 2030 jämfört med 2010. Sedan 1990 har utsläppen från inrikes transporter minskat med nästan 20 procent. År 2018 minskade utsläppen från inrikes transporter med två procent jämfört med året innan. Det är en positiv utveckling, men takten är ändå för långsam. Enligt Trafikverkets beräkningar behöver utsläppen 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.

Minska utsläppen från vägtransporter

Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen och dessa kommer framförallt från personbilar och tunga fordon. Att minska utsläppen därifrån är därför prioriterat för Moderaterna. Det finns i huvudsak tre sätt att minska utsläppen: genom minskat trafikarbete, genom energieffektiviseringar och genom att minska användningen av fossila bränslen till förmån för bränslen som ger låga eller inga utsläpp.

Runt om i världen pågår en spännande utveckling av teknik för fossilfria transporter. En del är långt framme, en del är i sin linda. Moderaterna tror inte att det finns en enda lösning för att minska utsläppen från vägtransporterna. Tvärtom blir en av politikens viktigaste uppgifter att utforma styrmedel som är teknikneutrala och som tillåter lösningar som är effektiva att få genomslag i samhället, oavsett om det handlar om elektrifiering, biobränslen, grön vätgas eller någon annan teknik.

Teknikneutral tank- och laddinfrastruktur för personbilar

Klimatpolitiska rådet slår fast att elektrifiering är en av nycklarna för att minska utsläppen från transportsektorn och nå klimatmålet. Antalet sålda elbilar och elhybrider går mycket snabbt framåt, om än från låga nivåer. I dag utgörs två procent av personbilsflottan i Sverige av laddbara bilar. Det är en ökning med över 50 procent det senaste året.

EU har infört nya regler för fordonstillverkare som innebär rejält skärpta krav på de genomsnittliga koldioxidutsläppen från personbilar. Det finns därmed starka incitament för tillverkarna att anpassa sig till kraven och sälja många fler bilar med låga eller inga utsläpp. Likaså ska EU som en del av den gröna given börja finansiera byggandet av laddinfrastruktur i hela unionen. Under en övergångsperiod kommer det dock att behövas nationella styrmedel för att öka mängden elbilar i Sverige.

Det behövs satsningar på den publika infrastrukturen för att människor ska kunna ladda sina elbilar till exempel längs med våra vägar. I dag finns det stora områden – så kallade vita fläckar – i Sverige där det inte finns en enda publik laddstation inom en radie på åtminstone tio mil. För att elbilar på allvar ska kunna konkurrera med bilar med förbränningsmotor måste det på sikt finnas i princip lika bra möjligheter att ladda bilen.

Riksrevisionen har konstaterat att offentligt stöd till laddstationer i vissa fall är motiverat, men att det bör avgränsas och ges utifrån identifierade marknadsmisslyckanden. Stöd till spridning av publika laddstationer i syfte att bygga upp nätverk av laddstationer beskrivs som motiverat. Däremot konstaterar myndigheten att stöd till privat laddinfrastruktur, som regeringen finansierar genom Klimatklivet, inte är motiverat eftersom ett sådant stöd lider av bristande additionalitet. Sådan infrastruktur hade kommit på plats även utan stödet.

Moderaterna vill därför 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.

Elektrifiering kommer att spela en nyckelroll för att minska utsläppen från vägtransporterna. Men det finns andra tekniker med stor potential. Grön vätgas har en stor potential att bidra till vägtransporternas omställning genom bränsleceller som omvandlar vätgasens kemiska energi till elektricitet. Restprodukten är rent vatten. För att vätgasen ska spela roll i omställningen måste den vara grön och inte framställd ur fossil energi.

Användningen av vätgas och bränsleceller i vägtransporter är i dagsläget inte lika utbredd som användningen av laddbara elbilar. Men EU-kommissionen har genom den gröna given dragit igång ett omfattande vätgasprojekt för att bygga ut vätgasproduktionen i Europa. Vätgasen har potential att användas inom många områden, inte minst i industrin, men också i transportsektorn. Parallellt med EU:s arbete har Tyskland lanserat en nationell strategi med målet att bli världsledande.

Moderaterna vill därför att stödet till tank- och laddinfrastrukturen ska vara teknikneutralt och också kunna omfatta till exempel tankstationer för vätgasbilar.

Det av regeringen införda bonus malus-systemet för bilar har fått kritik av såväl Riksrevisionen som Konjunkturinstitutet för att vara ett dyrt styrmedel som inte direkt leder till minskade utsläpp från bilar. Genomgångar av systemet av nämnda expertmyndigheter visar att systemet, som riktar sig mot bilinköp snarare än körning, tvärtom

riskerar att leda till ökad bilåkning och att en så kallad rekyleffekt uppstår. Det i sin tur ger upphov till ökade utsläpp. Moderaterna vill i grunden reformera och ersätta det nuvarande bonus malus-systemet med ett mer effektivt styrmedel för att minska utsläppen från bilar.

Vi ser att nya tjänster växer fram där plattformar erbjuder delning av motorfordon som bil, motorcykel eller moped. Det är tjänster som kan innebära stora nyttor för den enskilde men också för samhället i stort genom ökat resursutnyttjande och minskad trängsel. För många människor, inte minst i våra större städer, är möjligheten att dela bil ett bra och prisvärt alternativ till den privatägda. En genomsnittlig bil står oanvänd 97 procent av tiden, vilket innebär att parkerade bilar tar mycket mark i anspråk i våra städer men också att fordonsparken underutnyttjas.

Bildelning möjliggör ett större resursutnyttjande och den enskilde behöver bara betala för bilen när han eller hon faktiskt har användning för den. Idag finns dock ingen laglig rätt för kommuner att reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. Moderaterna har länge drivit denna fråga liksom många kommuner runtom i Sverige. I april 2020 föreslog regeringens utredning ”Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon” att möjligheten införs, och det är viktigt att regeringen agerar skyndsamt för att få regelförändringen på plats. Moderaterna vill också att kommuner ska ges möjlighet att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljö- och klimatpåverkan för att uppmuntra användningen av miljövänliga bilar.

Omställning av de tunga transporterna

Omställningen av tunga transporter har inte kommit lika långt som den för personbilar. Däremot kommer det precis som för personbilar krävas en rad olika tekniker för att minska utsläppen: biobränslen, el och vätgas men också satsningar på mer energi-effektiva fordon.

De stora lastbilstillverkarna producerar lastbilar som med hjälp av olika tekniker drivs på el. Redan i dag kan tunga ellastbilar köras upp till 30 mil med den senaste tekniken. Tekniken bygger dock på att det finns ett nätverk av laddstationer för lastbilarna. För längre transporter är tekniken för elvägar beprövad. Den innebär att lastbilarna laddas under färden, genom antingen en skena i vägen eller en kontaktledning ovanför.

Trafikverket beräknar att det på sikt, och under förutsättning att en stor volym gods fraktas med ellastbilar, kan vara samhällsekonomiskt lönsamt att elektrifiera de större stråken mellan Stockholm, Göteborg och Malmö. Trafikverket ansvarar just nu för flera projekt för att testa tekniker för elvägar och ska i början av 2021 fatta beslut om att bygga en tre mil lång pilotsträcka antingen mellan Nynäshamn och Stockholm eller Örebro och Hallsberg. Vägen ska vara klar inom ett par år. Det är dock viktigt att det finns gemensamma standarder för elvägar för internationell trafik. Trafikverket samarbetar därför med flera länder i Europa.

Om omställningen av tunga fordon ska ta fart behöver laddinfrastruktur komma på plats. Moderaterna vill därför ta nästa steg och gå från pilotvägar till riktiga elvägar och laddinfrastruktur. Lastbilstillverkningen har intygat att det är enkelt att anpassa lastbilarna till olika tekniska lösningar. Det finns alltså ingen anledning att vänta på den definitiva standarden, även om utvecklingen måste koordineras med andra länder i EU.

Moderaterna vill att tank- och laddinfrastrukturstödet för tunga transporter ska vara teknikneutralt och kunna omfatta till exempel tankstationer för vätgasbilar. Lastbilstillverkarna Volvo och Daimler har inlett en mångmiljardsatsning på vätgas, med målsättningen att den första vätgaslastbilen ska rulla på vägarna efter 2025.

Oavsett vilken teknik som används behöver elen dras fram till vägen. 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 mängd elbilar som förväntas komma.

Åtgärder för att öka energieffektivisering är också viktigt för att minska utsläppen från tunga transporter. Moderaterna har därför under lång tid föreslagit att längre och tyngre lastbilar ska tillåtas på svenska vägar. 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. 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.

Ökad användning och produktion av biobränslen

Jämte elektrifiering och andra nya tekniker som nämns här ovanför för att minska beroendet av fossil energi spelar biobränslen en stor roll för omställningen av vägtransporterna. Fastän elektrifieringen går snabbt framåt är det från låga nivåer. Nästan hela den svenska bilparken har någon form av förbränningsmotor liksom fortfarande en majoritet av alla bilar som säljs. I Sverige har en bil en medellivslängd på 17 år varför man på goda grunder kan utgå ifrån att det kommer att rulla bilar med förbränningsmotor på vägarna under en överskådlig framtid. Med den vetskapen behöver vi styrmedel som ger minskade utsläpp från förbränningsmotorerna.

Hållbara biobränslen kan alltså spela en viktig roll för att minska utsläppen. Det viktigaste styrmedlet för att öka användning av biobränslen i Sverige är reduktionsplikten, som gäller sedan 2018. Systemet är till stor del en konsekvens av att EU:s statsstödsregler begränsar möjligheten att differentiera bränsleskatterna utifrån klimatprestandan.

Reduktionsplikten syftar till att minska utsläppen genom att drivmedelsleverantörer successivt måste öka inblandning av biodrivmedel i fossil bensin och diesel fram till 2030. Moderaterna vill se förutsägbara regler för reduktionsplikten, med regelbundna kontrollstationer, som bidrar till att utsläppen minskar så kostnadseffektivt som möjligt. Moderaterna välkomnar att regeringen till slut har presenterat ett förslag på utökad reduktionsplikt till 2030, vilket ligger mycket nära det som Energimyndigheten presenterade redan sommaren 2019. Tyvärr innebär regeringens sena beslut att de nya nivåerna i reduktionsplikten blir minst ett halvår försenade, och börjar gälla tidigast vid halvårsskiftet 2021. Det är beklagligt. Tillsammans med andra styrmedel tror Moderaterna att reduktionsplikten är en viktig åtgärd för att Sverige ska nå klimatmålen.

För att användningen av biobränslen ska göra riktig klimatnytta är det viktigt att regeringen tar ett helhetsgrepp också kring produktionen av biobränslen. Det är viktigt med hållbarhetskrav och krav på spårbarhet, så att bränslebytet inte leder till att det

svenska klimatmålet nås på bekostnad av att utsläppen från sämre reglerade sektorer ökar.

Sverige har goda möjligheter att producera hållbara biodrivmedel från grödor, skog och avfall. Trots det importerar vi lejonparten av de biodrivmedel som används i dag. Det beror i hög utsträckning på oförutsebara regler för förnybara bränslen på EU-nivå. Moderaterna verkar för att förbättra förutsättningarna för biodrivmedel. När EU:s statsstödsregler ses över som en del i den gröna given måste en skattenedsättning, som inte bygger på undantag, tillåtas för både grödebaserade biodrivmedel och andra generationens biodrivmedel som är hållbart producerade.

Likaså behöver reglerna i direktivet för förnybar energi ändras i samband med den planerade översynen. Moderaterna vill att restriktionerna, så länge produktionen är bevisat hållbar, för andelen biodrivmedel från grödor som får räknas av mot målet till medlemsländernas mål i 2030 ska tas bort. Men också i Sverige behöver förutsättningar förbättras. En ökad produktion av biodrivmedel kräver att jorden och skogen brukas aktivt. Medan regeringen vill att mer mark ska tas ur produktion vill Moderaterna stärka brukande- och äganderätten för att öka produktionen.

För att öka produktionen av biodrivmedel såsom flytande biobränslen, biogas och även vätgas satsar Moderaterna på stöd till forskning, utveckling och investeringar i alternativa gröna bränslen. Kostnaderna för att utveckla och producera biobränslen och vätgas i Sverige är generellt sett högre än för fossila bränslen och motsvarande importerade produkter, och tekniken behöver utvecklas ytterligare för att stå sig i konkurrensen. För att få igång en storskalig inhemsk produktion satsar Moderaterna på ett stöd till gröna bränslen.

Ett grönt flyg

Flyget är viktigt för att människor ska kunna leva och jobba i hela Sverige. Det finns också stora värden av att människor kan resa både inom Sverige och till andra länder. Moderaterna vill därför att flyget ska ställa om, inte lägga ner.

Teknikutvecklingen går snabbt framåt och utsläppen per flygkilometer minskar. Samtidigt flyger vi alltmer och de totala utsläppen från flyget ökar. Även om coronapandemin har satt flygbranschen under stor press när resandet på många håll i världen i princip har upphört under en tid har utsläppen från flyget ökat över tid.

Flyget står i dag för 2–3 procent av människans totala koldioxidutsläpp. I Sverige står flyget för 5–6 procent av utsläppen, varav inrikesflyget för står för cirka 1 procent. Räknar man 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.

Flygbranschen måste ges förutsättningar att investera i ny teknik, effektivisering, modernisering, flygsätt och drivmedel. Parallellt med detta måste politiken genom styrmedel bidra till att flyget ställer om. Politiken kan inte bara tala om att minska utsläppen från flyget; vi måste också få på plats konkreta verktyg. Branschens aktörer behöver också långsiktiga besked och spelregler.

Tillgången på biobränslen för flyget är fortfarande begränsad, men precis som för vägtransporterna krävs långsiktiga styrmedel för att skapa en efterfrågan. Moderaterna vill därför införa en reduktionsplikt för ökad inblandning av biodrivmedel i flygplans-

bränsle, enligt samma principer som gäller för reduktionsplikten för vägtransporter. Regeringens utredning har legat över ett år på Regeringskansliet och måste omgående omvandlas till skarp politik.

Svenska flygbranschen förutspår att mindre passagerarflygplan med eldrift redan inom några år kommer 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. Moderaterna satsar på forskning och utveckling av ny teknik inklusive elflygplan för att minska utsläppen från flygtrafiken. 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.

För att skapa ytterligare drivkrafter för omställning av flyget vill vi också införa ytterligare miljöstyrande miljödifferenterade start- och landningsavgifter i syfte att uppmuntra till investeringar i mer bränslesnåla plan och inblandning av biobränslen. Transportstyrelsens förslag att tillämpa differentierade flygplatsavgifter på fler flygplatser än i dag bör bli verklighet så snart som möjligt. Förslaget kan vara till nytta även i andra länder i det globala arbetet för att minska luftfartens miljö- och klimatpåverkan.

Vi föreslår att det ska bli obligatoriskt för aktörer som säljer flygbiljetter att erbjuda klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp. Vi vill också införa krav på klimatdeklarationer för att styra mot en minskad klimatpåverkan vid flygresor genom att ge konsumenten mer information vid köpet om hur stora utsläpp flygresan genererar.

Moderaterna motsätter sig dock den nationella flygskatten som regeringen har infört. Skatten förväntas bara leda till mycket små utsläppsminskningar och tar inte heller hänsyn till varje flygresas faktiska utsläpp. Inom Sverige och EU innebär skatten 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. 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.

I stället verkar Moderaterna för att en reduktionsplikt för flygplan ska införas och att den internationella Chicagokonventionen ska omförhandlas för att tillåta beskattning av flygbränsle och att EU ETS skärps också för flygoperatörer i anslutning till att EU:s klimatmål höjs. Likaså att EU:s program Single European Sky ska genomföras för att bidra till ett effektivt och miljömässigt bättre användande av luftrummet. Avsikten är att skapa 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.

Sjöfarten

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. Det är ett resultat av att sjöfarten är effektiv om man ser till drivmedelsförbrukningen per vikt och sträcka. Den inrikes sjöfarten i Sverige är dock underutnyttjad med hänsyn till kapaciteten i farleder, slussar och hamnar.

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 2,53 procent av de globala växthusutsläppen. Sjöfarten verkar på en global marknad och ytterligare nationella regleringar riskerar att leda till 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. EU:s system för utsläppsrätter ska ses över 2021 som en konsekvens av att EU skärper sina klimatmål. I samband med den översynen bör Sverige verka för att sjöfarten inkluderas i systemet. Regeringen måste också kraftfullt driva på inom IMO för en kostnadseffektiv minskning av den internationella sjöfartens klimatpåverkan.

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.

Industrins omställning

Svensk industri är väsentligt mer klimateffektiv än nästan alla andra länders. Trots det motsvarar utsläppen från industrin cirka en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Utsläppen från industrin måste således minska för att omställningen av samhället ska lyckas. Styrmedel i Sverige som syftar till minskade utsläpp nationellt får inte leda till utsläppsökningar utanför landets gränser. Moderaterna vill se en ambitiös klimatpolitik på hemmaplan för att nå det långsiktiga målet om nettonollutsläpp senast år 2045. Men utsläppsminskningar i Sverige måste också leda till utsläppsminskningar globalt.

Det finns ett genuint engagemang inom industrin för att nå fossilfrihet senast år 2045, som bland annat manifesteras i industrins planer för fossilfrihet. Detta

engagemang vill Moderaterna ta tillvara för att bedriva en klimatpolitik som minskar industrins utsläpp i Sverige, utan att ge upphov till försämrad konkurrenskraft eller koldioxidläckage. Miljömålsberedningen var enig om att Sveriges nationella klimatmål inte får nås genom att växthusgasutsläppen ökar utanför Sveriges gränser. Denna princip är helt central för att svensk klimatpolitik ska göra skillnad på riktigt. Moderaterna vill göra det som är bäst för klimatet globalt och för jobben här hemma.

Faktum är att svensk industri genom sin export bidrar till globala utsläppsminskningar. Varor producerade klimateffektivt i Sverige ersätter på världsmarknaden varor tillverkade i andra länder med ett större klimatavtryck och minskar därmed de totala utsläppen. Detta beror i huvudsak på att Sverige exporterar varor som tillverkas med fossilfri el och ersätter produkter från kolkraftsbaserad industri.

Detta förhållande är emellertid ingen naturlag och svensk industriproduktion har minskat de senaste 15 åren. Det är en sämre utveckling än EU-snittet. För Moderaterna är det därför centralt att politiken hjälper industrin att ställa om utan att försämma konkurrenskraften för svensk industri.

Järn- och stålindustri, mineralindustri och raffinaderier står för merparten av industrins utsläpp i dagsläget. Inkluderas biogena utsläpp, som dock inte ingår i Sveriges officiella utsläppsstatistik, är kraftvärmeverk och pappersmassaindustrier också stora utsläppare av koldioxid.

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.

Utsläppen i svensk industri måste minska. Men 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 följderna bli ökade utsläpp globalt. Moderaterna vill hjälpa industrin att utveckla nya, innovativa klimatreformer som ger ökad konkurrenskraft, minskar utsläppen i Sverige och visar vägen i det globala hållbarhetsarbetet.

För att reducera industrins utsläpp till noll krävs omfattande insatser längs hela kedjan. 2018 var utsläppen 19 procent lägre jämfört med 1990. Det pågår ett omfattande arbete inom industrin för att minska utsläppen, vilket inte minst manifesteras av de många färdplaner för fossilfrihet som olika branscher har presenterat.

Genom nationella krav och krav på EU-nivå, inte minst genom EU:s system för handel med utsläppsrätter, ställs det stora krav på industrin att minska sina utsläpp. För att företagen ska klara av sin omställning utan att tappa i konkurrenskraft behöver staten ta ett ansvar för omställningen mot nettonollutsläpp. Moderaterna anser att Industriklivet är ett viktigt verktyg för att långsiktigt stödja och skapa förutsättningar för industrins omställning. Vi vill behålla och vidareutveckla stödet.

CCS och bio-CCS – koldioxidavskiljning och lagring

Viss produktion är emellertid mycket svår att göra utsläppsfri. Ett sådant exempel är produktionen av cement som används som bindemedel i betong. När kalksten hettas upp frigörs koldioxid från kalkstenen, som ger upphov till cementindustrins processutsläpp. Eftersom betong tillsammans med många andra material kommer att behövas som byggmaterial behövs det nya metoder för att minska utsläppen.

Den mest realistiska tekniken är CCS och bio-CCS, carbon capture and storage, som innebär att koldioxid med fossilt respektive biogent ursprung fångas in för att lagras. Tekniken är redan tillgänglig. En utvärdering från EU-kommissionen visar att av de 20-tal CCS-anläggningar som finns globalt ligger ingen i EU. I Sverige har Stockholm Exergi en demoanläggning för bio-CCS och Preem i Lysekil har satt spaden i marken för sin demoanläggning för CCS. Flera branscher har i sina färdplaner för fossilfrihet satsningar på CCS.

CCS och bio-CCS behövs för att Sverige ska bli klimatneutralt 2045 och därefter åstadkomma negativa utsläpp. SNS Konjunkturråd har beräknat potentialen i CCS och konstaterar att nästan hälften av Sveriges koldioxidutsläpp kan tas bort om CCS och bio-CCS införs på de 27 svenska industrianläggningarna med störst utsläpp av fossil och biogen koldioxid. FN:s klimatpanel utgår i sina kalkyler för att uppnå Parisavtalets mål att CCS och bio-CCS blir gångbara lösningar. Också EU-kommissionen förlitar sig i sina prognoser på CCS och bio-CCS för att EU ska bli klimatneutralt till 2050.

CCS-tekniken är mogen att skala upp och industrin är redo. Men incitamenten att tillämpa CCS på svenska punktutsläpp är för låga i dagsläget, trots att potentialen är stor och kostnaden i paritet med den svenska koldioxidskatten. Det är inte troligt att åtgärderna kommer att drivas fram av de styrmedel som finns i dag, där prissättningen av fossila utsläpp styrs av EU ETS och biogena utsläpp inte prissätts alls. Det behövs således ekonomiska styrmedel tillsammans med regelförändringar för att CCS ska kunna tillämpas.

Regeringen bör med utgångspunkt i betänkandet Vägen till en klimatpositiv framtid av den klimatpolitiska vägvalsutredningen ge Energimyndigheten i uppdrag att omedelbart ta fram ett skarpt förslag till finansieringsmodell för bio-CCS. Moderaterna vill dock utöka Energimyndighetens uppdrag till att också innefatta en finansieringsmodell för CCS. Moderaterna vill ha en finansieringsmodell på plats redan 2021 för att samma år kunna etablera ett stöd till företag som vill bygga fullskaliga anläggningar för att avskilja och lagra koldioxid.

De bästa möjligheterna till lagring av koldioxid i närtid är utomlands och till att börja med i Norge. Den norska regeringen aviserade i början på hösten 2020 att den planerar en storsatsning på CCS på totalt 25 miljarder svenska kronor över en tioårsperiod. Satsningen består av både en fullskalig anläggning för att fånga upp koldioxid och ett beslut om att lagra koldioxid i berggrunden utanför norska västkusten. Nu måste Sverige vara aktivt och samarbeta med Norge. Energimyndigheten bör därför, i enlighet med förslaget i Vägen till en klimatpositiv framtid, få i uppdrag att tillsammans med relevanta norska myndigheter precisera vad ett bilateralt mellanstatligt avtal om transport till och lagring av koldioxid i Norge bör innehålla. Syftet är att Sverige ska kunna ingå ett avtal med Norge så att vi kan börja använda CCS- och bio-CCS-tekniken i full skala så snart den norska lagringsplatsen står redo. I uppdraget bör också ingå att sondera intresset för ett avtal med Storbritannien och Nederländerna som har goda lagringsmöjligheter.

Vidare vill Moderaterna att regeringen verkar för att fler länder skriver på Londonprotokollet. Londonprotokollet förbjuder export av avfall för dumpning eller förbränning till havs. Genom en ändring i protokollet 2019 får koldioxid transporteras och lagras i andra länder när två tredjedelar av protokollsparterna har godkänt ändringen.

I anslutning till nästa översyn av EU:s system för handel med utsläppsrätter som ska äga rum 2021 vill Moderaterna att systemet ska anpassas till CCS och bio-CCS. Därtill måste regelverken ändras så att transporter av koldioxid på andra sätt än genom rörledning tillåts utan att bokföras som utsläpp. Det måste också bli tillåtet med statsstöd till transporter på fler sätt än genom rörledningar. Fartygsbaserad transport av koldioxid till en lagringsplats är det enda realistiska alternativet i Sverige under en överskådlig framtid.

Snabbare handläggning av miljötillstånd

Många företag vittnar i dag om långa handläggningstider för miljötillstånd när de vill investera och utveckla sina verksamheter. Detta gäller också för alla de verksamheter som skapar klimatnytta. I stället för att mötas av hinder borde de uppmuntras. Verksamheter som väljer att investera och utvecklas skapar både ekonomiskt värde och miljönytta som behövs för klimatomställningen. I dag begränsas företagens möjligheter att investera och utvecklas ofta av att miljötillståndsprocesserna tar lång tid. Det leder till att investeringar uteblir eller förläggs till andra länder, med konsekvenser för både konkurrenskraften och klimatet. Moderaterna vill att miljötillståndsprocessen tidsmässigt ska förkortas och att ändringstillstånd blir huvudregel i miljöprövningsprocesser. Idag kräver myndigheter ofta att hela verksamheten ska prövas vid en förändring.

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.

Ren el

Sverige ska ha ett tryggt energisystem med pålitliga leveranser av el och annan energi och bidra till en effektiv omställning av klimatet samt ligga i framkant vad gäller utvecklingen av ny grön teknik.

Vårt elsystem är ett av de bästa i världen, med betydligt lägre utsläpp jämfört med länder i vår närhet. De låga utsläppen är mycket tack vare en unik mix av fossilfri kraftproduktion i kärnkraft, vattenkraft, kraftvärme och förnybar elproduktion såsom vindkraft.

Men Sveriges energisystem står också inför stora problem som måste lösas. Både för att Sverige ska klara klimatomställningen och nå de ambitiösa klimatmålen, men också för att möjliggöra ett robust elsystem som förser Sveriges hushåll, företag, industrier och kritiska samhällsfunktioner med el.

För att Sverige ska klara klimatmålen är elektrifiering ett nyckelord. Merparten av de svenska utsläppen kommer från industrier och transporter. Det är här utsläppen måste minska om vi ska ha en chans att sänka utsläppen och nå klimatmålen. Det betyder att det måste ske en utveckling från fossila bränslen till fossilfria drivmedel. Då behövs helt enkelt mer el.

Sverige står inför ett långsiktigt och ökande behov av el. Expertinstanser såsom Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien, Svenskt Näringsliv och regeringens samordnare för fossilfrihet delar bilden av det stora behovet av el. Det handlar om en 50- till 60-procentig ökning av elanvändningen de kommande 25 åren. Vi måste rusta elsystemet inför denna utmaning.

Sverige behöver ett mål om ett fossilfritt elsystem

Sverige behöver anta ett nytt energipolitiskt mål om en 100 procent fossilfri energi-användning. För att minska våra egna utsläpp och de globala krävs att vi nyttjar alla fossilfria kraftslag.

Sveriges befintliga energimål talar om 100 procent förnybar energi till år 2040 och att detta inte innebär en avveckling av kärnkraften. I praktiken har det svenska energimålet kommit att tolkas som ett mål om ett 100 procent förnybart elsystem, utan det viktiga tillägget om kärnkraft. Därtill har regeringen inte gjort nödvändiga förtydliganden, och myndigheter har gjort feltolkningar av målets ursprungliga formulering.

I stället måste ett nytt mål om ett 100 procent fossilfritt elsystem antas. Kärnkraften måste få vara en viktig del av det svenska energisystemet i framtiden om vi ska klara av att leverera den stora mängd el som krävs för att nå klimatmålen.

EU behöver ett mål för fossilfri energi

EU har ett mål om att 32 procent av energin ska vara förnybar år 2030. Moderaterna tycker det är bra att EU har höga ambitioner på energiområdet men anser inte att målet ska vara begränsat till förnybar energi. Vi vill att EU ska ersätta målet för förnybar energi med ett mål för fossilfri energi. Då bör målet dessutom höjas: Minst 60 procent av energin ska komma från fossilfria källor år 2030.

Värna och utveckla kärnkraften i Sverige och EU

Kärnkraften spelar en viktig roll för en trygg elförsörjning och låga klimatutsläpp. Den producerar energi utan att påverka klimatet. Den kan producera el när den efterfrågas och behöver inte kompletteras med exempelvis energilagring för att fungera. De här egenskaperna är ovärderliga när de fossila bränslena över hela världen i snabb takt behöver ersättas med ren energi.

Värna befintlig kärnkraft

I ett första skede måste den befintliga kärnkraften i Sverige värnas. Alla ekonomiskt meningsfulla livstidsförlängningar måste göras. En oberoende bedömning av de ekonomiska förutsättningarna att driva befintliga reaktorer vidare bör genomföras.

Förläng driften av Ringhals reaktor 1

Vid årsskiftet 2020/21 planerar reaktor 1 vid Ringhals kärnkraftverk att stänga. Att stänga kärnkraft försämrar Sveriges möjligheter att producera den mängd el som vi behöver för att klara att ställa om klimatet.

Samtidigt är det svenska elsystemet mycket sårbart utan kärnkraften. Svenska kraftnät bedömer att balansen mellan tillgång och efterfrågan på el kommer att försämras under de närmaste åren. Den främsta orsaken till detta är den kommande nedstängningen av Ringhals 1 och 2. Förändringar i energimixen innebär dessutom att leveranssäkerheten i elsystemet försvagas.

Möjliggör att nästa generations kärnkraft byggs i Sverige

Vi anser att det bör göras riktade satsningar på nästa generations kärnkraft. Ny teknik kan göra energianvändningen mer effektiv, bland annat då avfall från dagens kärnkraft blir bränsle i den nya generationen samt innehåller säkrare teknik. En färdplan mot nästa generations kärnkraft bör tas fram. Regeringen bör i det arbetet identifiera behov av forskning och demonstration, analysera hur Sverige kan arbeta tillsammans med andra länder samt peka ut en plan för hur Sverige kan ta sig till byggnation av en ny generation reaktorer.

Moderaterna vill ta bort förbudet mot att driva fler än tio reaktorer och tillåta byggnation av reaktorer på fler platser än de tre befintliga kärnkraftverken för att kunna möta utvecklingen inom kärnkraftsindustrin. Det kan bli aktuellt att bygga många mindre reaktorer snarare än några stora för att möta Sveriges ökande behov av el och för att säkerställa att det finns elproduktion som fungerar oberoende av väder och vind.

Satsningar på elinfrastruktur bygger ett robust elsystem och bidrar till klimatomställningen

Elnätets betydelse för det svenska elsystemet har ökat. Inte minst för våra möjligheter att klara klimatomställningen. För att ladda fordon eller elektrifiera industrier kommer ett robust elsystem vara avgörande.

Ju mer koldioxidfri el Sverige producerar, desto mer kan vi exportera för att tränga undan el producerad av kol och gas i EU. Också det omvända förhållandet gäller. När Ringhals 1 och 2 har stängt förväntas utsläppen i EU öka med 8 miljoner ton enligt Konjunkturinstitutets beräkningar. För klimatets skull är det viktigt att Sverige producerar mycket el.

Jämte en hög elproduktion är en god sammanlänkning av elnäten mellan Sverige och våra grannländer viktig. Det gör att vi kan få ett mer stabilt elsystem samt att svensk el med låga utsläpp av växthusgaser kan exporteras och göra nytta i andra länder.

EU har ställt krav att medlemsländerna ska ha en sammanlänkning av elnäten på minst 10 procent till 2030. Idag har Sverige en sammanlänkning på över 25 procent med våra grannländer. Moderaterna anser att ambitionsnivån i EU måste höjas och att vi bör ha ett sammanlänkingsmål i EU på 25 procent till 2030.

Värna och utveckla den svenska vattenkraften

Vattenkraften spelar en viktig roll i det svenska elsystemet. Vattenkraften bidrar med mycket el, låga utsläpp samt en flexibilitet som är helt avgörande för att vi ska ha ett fungerande och tryggt elsystem. För några år sedan fattade riksdagen beslut om en ny vattenlagstiftning. Den nya lagen innebar ingen materiell skärpning av miljöreglerna. Däremot anfördes såväl i propositionen som i riksdagens beslut att vattenkraften ska värnas och utvecklas samt att det klargjordes tydligt att ”alla undantag i EU:s vattendirektiv ska nyttjas”.

Efter att beslutet trätt i kraft har det senare visat sig att riksdagens beslut om att värna och utveckla vattenkraften inte fått fullt genomslag hos berörda myndigheter. Våren 2020 fattade riksdagen ett beslut om ett tillkännagivande att regeringen särskilt skulle ta sig an och värna den småskaliga vattenkraften. Vi utgår ifrån att regeringen fullföljer detta riksdagsbeslut.

Därutöver anser vi att det tidigare beslutet i riksdagen ska kompletteras på så sätt att regeringen ges uppdraget att värna och utveckla småskalig vattenkraft men också mer storskalig vattenkraft.

Vätgasstrategi och energilagring

Lagring av energi har en växande roll i energisystemet, inte minst som mängden väderberoende energi ökar. Vi har länge nyttjat lagringen som vattenkraften ger oss. Det finns åtskilliga andra, kompletterande lösningar för lagring. Batterier i hushåll, användning av elbilar för flexibilitet och produktion av vätgas är tre exempel. Arbetet med lagring är idag spretigt. En strategi för lagring bör tas fram.

Sverige behöver en sammanhållen strategi för kraft- och fjärrvärme

Kraft- och fjärrvärmens har en viktig och ofta underskattad roll för vårt energisystem. Användningen av biobränslen och avfallsförbränning ger betydande miljöfördelar. Kraftvärmens ”följsamhet” med förbrukningen är viktig för att bidra med mest värme och el när behoven i landet är som störst.

Under det senaste året har dessutom Skåne och Stockholm drabbats av allvarliga lokala elproblem. Minskad lokal elproduktion i kraft- och fjärrvärme förvärrade problemen. Omvänt kan kraft- och fjärrvärmerna spela en avgörande roll för att lokala elproblem inte ska uppstå igen.

Vägen framåt är enligt Moderaternas mening att regeringen ges uppdrag att ta fram en strategi för kraft- och fjärrvärmerna. I strategin bör man ta ett brett och samlat grepp. Frågor om beskattning, byggregler och EU-regler för biobränslen är exempel på frågor som bör beröras i arbetet.

Mer om Moderaternas energipolitik går att läsa i kommittémotionen om energipolitik.

Internationellt samarbete

Sverige ska bedriva en ambitiös klimatpolitik för att nå det nationella målet om nettonollutsläpp senast år 2045. Men globala utsläppsminskningar måste vara det yttersta syftet med klimatpolitiken. Vi tror att Sverige kan bidra till att minska utsläppen globalt – utan att tumma på ansvaret för att minska utsläppen på hemmaplan.

EU

EU är den viktigaste internationella arenan för Sveriges klimatsamarbete. Moderaterna välkomnar de höjda ambitionerna för EU:s klimatarbete som de uttrycks i den gröna given, EU:s mest ambitiösa klimatplan någonsin. Moderaterna står bakom EU-kommissionens förslag att EU ska ha nettonollutsläpp senast år 2050 och minst 55 procent lägre utsläpp år 2030 jämfört med 1990. Moderaterna ser fram emot en översyn av lagstiftningen för både den icke handlande sektorn och den handlande sektorn i EU ETS. Lagstiftningen inom dessa områden tillsammans med regler inom andra relevanta områden kommer att behöva skärpas för att utsläppsmålen ska kunna nås.

Coronapandemin har satt stor press på medlemsländernas ekonomier. För att i det här läget få stöd bland dessa för en ambitiös klimatpolitik måste den vara del av en större tillväxtagenda. Både Sverige och EU har under lång tid, Sverige mer framgångsrikt än de flesta andra, lyckats bedriva en politik som innebär att minskade utsläpp kan kombineras med ekonomisk tillväxt. Den utvecklingen behöver fortsätta, men i ett högre tempo än tidigare.

Moderaterna stödjer inriktningen att EU-budgeten ska bidra till en klimatomställning i hela EU. Men vi är samtidigt av åsikten att medlemsländer som inte ställer sig bakom EU:s klimatmål inte ska ha rätt att ta del av omställningsstödet. Klimatmålet för år 2050 måste gälla alla medlemsländer, och inte enbart unionen i sin helhet.

Det klimatpolitiska ramverket nationellt tillåter Sverige att använda s.k. kompletterande åtgärder för att nå klimatmålet år 2045. Kompletterande åtgärder innebär att utöver utsläppsminskningar i Sverige får klimatmålet nås genom att använda bio-CCS, ökad inlagring av koldioxid i skog och mark samt internationella klimatåtgärder. Detta skapar flexibilitet och ökar effektivitet i klimatarbetet. Också i EU borde kompletterande åtgärder för att nå klimatmålet 2030 och 2050 bli tillåtna att använda.

Målet med klimatpolitiken, för både svenskt och europeiskt vidkommande, måste vara att sänka de globala utsläppen och bromsa den globala uppvärmningen. Åtgärder som minskar EU:s utsläpp men leder till ökade globala utsläpp därför att företagen flyttar till länder med lägre miljökrav eller där använder sig av sämre miljöteknik är aldrig önskvärda. Detta blir extra viktigt när ekonomin i Europa ska återhämta sig efter coronakrisen. För att klimatpolitiken ska vara resultatnriktad vill Moderaterna att klimatnyttan av planerade och genomförda åtgärder kontinuerligt ska utvärderas.

EU:s och den inre marknadens styrka är betydelsefull för vår förmåga att forma globala standarder och påverka omvärlden i klimatarbetet. EU ska vara ledande i den globala omställningen och genomförandet av Parisavtalet. Men klimatambitionerna kan inte uppnås av EU på egen hand. EU:s klimatdiplomati behöver bli mer offensiv. EU behöver verka för att flera länder, särskilt med stora och växande utsläpp, ökar sina ambitionsnivåer. Det bör vara prioriterat i samband med nästa klimattoppmöte, COP 26 i Glasgow, som är framskjutet till slutet av år 2021.

Den internationella handelns betydelse för genomförandet av Parisavtalet är stor. Sverige ska verka för fler frihandelsavtal mellan EU och tredjeländer, med tuffa miljö- och klimatkrav. Moderaterna anser också att Sverige bör vara pådrivande för att länder som vidtar verkningsfulla åtgärder och sänker sina utsläpp ska belönas med mer fördelaktiga handelsavtal, genom att tullar på klimatsmarta varor sänks eller tas bort.

Globalt

Ytterst är klimatfrågan inte nationell eller ens europeisk utan global. Genom Parisavtalet har de flesta av världens länder 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.

Men de samlade åtagandena från länderna som undertecknat Parisavtalet är i nuläget inte tillräckligt ambitiösa för att målet ska nås. Det blir därför viktigt att de nationella klimatplanerna som ska uppdateras i samband med COP 26 år 2021 innebär en ambitionshöjning. Moderaterna anser att det är viktigt att EU i god tid till mötet gör klart att Europa ska minska sina utsläpp med 55 procent till år 2030 och bli klimatneutralt till 2050. På så sätt kan vi sätta press på andra stora utsläppsländer att skärpa sina mål.

Men bara skärpta mål kommer inte att minska utsläppen. Det behövs fler verktyg för att ställa om. Fortfarande dominerar världens energitillförsel av fossila bränslen, som står för över 80 procent av användningen. Det är framförallt användningen av kol som måste minska i världen för att hejda klimatförändringarna. I EU har arbetet med att fasa ut kol redan börjat genom EU:s system för handel med utsläppsrätter som sätter ett pris på utsläpp. Priset har ökat de senaste åren och gjort det olönsamt att elda kol. Förra året minskade användningen av kol med nästan 20 procent i Europa.

En prissättning på koldioxidutsläpp är ett av de mest effektiva sätten att minska utsläppen. Trots detta har bara ett 30-tal länder och delstater infört någon typ av beskattning av koldioxidutsläpp. I de flesta länder är det fortfarande helt eller nästan gratis att släppa ut koldioxid. Därför föreslår Moderaterna att Sverige tar initiativ till förhandlingar om ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp inför nästa klimattmöte i Glasgow. Det har fortfarande inte tagits något sådant initiativ. Men det finns ett starkt

vetenskapligt stöd för detta. FN:s klimatpanel lyfter fram ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp som ett av de viktigaste verktygen för att minska utsläppen och nå målet i Parisavtalet.

Det blir inte enkelt att enas om ett globalt pris på utsläpp. Men för att underlätta förhandlingarna måste viktiga principer respekteras: För det första måste den nationella suveräniteten värnas. Skatten ska tas in på nationell nivå och det ska inte finnas några krav på hur intäkterna ska användas. För det andra får skatten inte ersätta redan fungerande och ambitiösa system för prissättning av koldioxidutsläpp, såsom EU ETS eller nationella koldioxidskatter. I stället ska ett globalt minimipris komplettera dessa system. För Sverige skulle det alltså inte innebära någon förändring av koldioxidskatten – däremot skulle fler länder vara med och betala för sina utsläpp. Det minskar också risken för att utsläpp flyttas mellan länder. Svenska företag slipper konkurrera med företag som inte behöver betala för sin klimatpåverkan.

I samband med COP 26 är det viktigt att det kommer på plats ett fungerande ramverk för internationellt samarbete och klimatinvesteringar i Parisavtalets artikel 6, som ersätter regelverket i Kyotoprotokollet, inte minst Clean Development Mechanism (CDM). CDM är ett av de mest kostnadseffektiva verktygen inom klimatpolitiken och bidrar till snabbt minskade utsläpp, ekonomisk utveckling och tekniköverföring i och till fattigare länder. CDM 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 klimatbistånd. Investeringarna måste följa ett uppsatt regelverk och utsläppen verifieras av FN för att säkerställa additionalitet och undvika dubbelräkning.

Sverige har alltsedan början av 2000-talet använt klimatinvesteringar för att åstadkomma stora och långsiktigt hållbara utsläppsminskningar över hela världen. Hittills har Sverige inte räknat av utsläppsminskningarna mot det nationella klimatmålet. Men för att nå klimatmålet till 2045 och dessförinnan etappmålet till 2030 är det tillåtet att tillgodoräkna sig internationella klimatinvesteringar. I betänkandet ”Vägen till en klimatpositiv framtid” föreslår den klimatpolitiska vägvalsutredningen att Sverige redan nu ska inrätta ett program för att genomföra internationella klimatinvesteringar i syfte att åstadkomma verifierade utsläppsminskningar i andra länder inom ramen för 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. Moderaterna vill att biståndspolitikerna i högre utsträckning än i dag ska användas till insatser för att långsiktigt minska utsläppen av växthusgaser genom att minska beroendet av fossil energi.

Fattigare länder drabbas ofta hårdare av klimatförändringarna än rika länder. Men det finns en uppenbar risk att fattigare länder inte har resurser eller förmågan att prioritera klimatpolitiken. Många gånger har fattigare länder i Parisavtalet dessutom villkorat sina egna åtgärder med stöd från rikare länder. Sverige har därför ett ansvar att hjälpa fattigare länder att ställa om sina samhällen samtidigt som de tillåts att göra samma välbefinnande som Sverige en gång i tiden gjorde.

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.

Rena hav och hållbart fiske

Sverige är till stor del omgivet av hav och har en lång kustlinje. Havet ger oss livsmedel, möjligheter att transportera varor och personer samt möjligheter till rekreation. I hav, sjöar och vattendrag finns dessutom en stor del av jordens biologiska mångfald. Samtidigt utsätts hav, sjöar och vattendrag för stora påfrestningar. Mänsklig aktivitet bidrar till övergödning, försurning, utsläpp av farliga ämnen och marin nedskräpning.

Läget är särskilt akut i Östersjön. Havet präglas av övergödningen, döda havsbottnar och kraftigt minskade fiskbestånd. Moderaterna vill därför förstärka det regionala miljöarbetet i både Östersjön och Västerhavet och se kraftfullare åtgärder mot övergödning, mikroplaster och sjöfartens miljöpåverkan.

Vi vill se åtgärder för ett friskare Östersjön. Det handlar om stöd till avancerade reningsverk för att kunna avskilja miljögifter som mikroplaster och läkemedelsrester, men också om att stärka lokala vattenvårdsprojekt genom så kallade LOVA-bidrag. Bidraget har visat sig effektivt för att minska övergödningen, spridningen av giftiga ämnen och förlusten av biologisk mångfald. Bidraget används bland annat till va-planering och va-åtgärder, inventering av avlopp, effektivare avloppsrening, lantbruksåtgärder som installering av kalkfilter, strukturkalkning och fosfordammar samt tömningsanläggningar för båttoalett och båttvätt för fritidsbåtar.

För att få bukt med problemen i Östersjön krävs ytterst internationellt samarbete och gemensamma ansträngningar. Det är glädjande att samtliga länder runt Östersjön genom Helsingforskommissionen Helcoms Baltic Sea Action Plan har åtagit sig att minska utsläppen av näringsämnen som orsakar övergödning. Den nuvarande planen löper ut år 2021 och behöver ersättas med en mer ambitiös plan. För trots att ökningen av övergödningen har planat ut i Östersjön så kan det ta lång tid innan problemen med övergödning minskar. Moderaterna vill därför se en förstärkning av det internationella miljöarbetet i både Östersjön och Västerhavet.

Torsken är akut hotad i Östersjön och det råder sedan sommaren 2019 fiskeförbud på torsk i östra Östersjön. Men det råder fortfarande stor osäkerhet om hur ekosystemen i haven fullt ut fungerar. Inte minst saknas det tillräckliga kunskaper om fiskbestånden. Vi behöver en långsiktigt hållbar fiskeripolitik för att värna det småskaliga och kustnära fisket och för att fortsatt kunna äta fisk från Östersjön och Västerhavet i framtiden. För att skapa en bättre förståelse för havsmiljön föreslår vi utökad stöd till Havs- och vattenmyndigheten för forskning kring den marina miljön och den biologiska mångfalden i våra hav och vatten.

Cirkulär ekonomi

Att skapa förutsättningar för ett resurseffektivt samhälle är en utgångspunkt för ett effektivt miljö- och klimatarbete. Det finns många fördelar ur både ett miljömässigt och ett ekonomiskt perspektiv med att återvinna mer och fler material samt att effektivisera användningen av de resurser som finns. Politikens uppgift är därför att skapa goda förutsättningar för olika aktörer att ta ansvar för sitt avfall och värna principen om att förorenaren betalar. Med utgångspunkt i avfallshierarkin och idén om en cirkulär ekonomi bör Sverige med kraft fortsätta omställningen till ett resurseffektivt samhälle.

Krav på 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. Moderaterna vill att Upphandlingsmyndigheten får i uppdrag att utarbeta lämpliga kriterier för att öka andelen återvunnet material i produkter som upphandlas av offentliga myndigheter.

Textilier, elektronik och plast

Den svenska modeindustrin har under lång tid arbetat målmedvetet för att minska textiliers miljöpåverkan genom minskad vatten- och energiförbrukning och utfasning av skadliga kemikalier. Svenska modeföretag ställer ofta hårdare miljökrav på sina leverantörer än konkurrenter från andra länder. Svenska företag har också under lång tid varit engagerade och drivande i en mängd olika internationella certifieringar och miljömörningar, inklusive EU:s egen miljömärkning Ecolabel.

Den viktigaste åtgärden för att minska miljöbelastningen från kläder är enligt Naturvårdsverket att använda dem längre eller att sälja vidare som secondhand. Moderaterna är därför positiva till att en utredning är tillsatt för att se över möjligheten att införa ett producentansvar för textilier för att öka både återanvändningen och återvinningsgraden. Däremot är den skatt på mode som regeringen vill införa direkt kontraproduktiv, inte minst som den i vissa fall träffar också secondhandkläder.

Moderaterna vill också fortsätta att fasa ut farliga kemikalier i Sverige och EU. Den EU-gemensamma kemikalielagstiftningen Reach ger medlemsländerna möjlighet att ta initiativ till att fasa ut och förbjuda de särskilt skadliga kemikalierna i EU. Det har en miljöstyrande effekt på produktion och konsumtion i både Sverige och Europa och globalt.

Mängden elektroniska produkter ökar. Många av produkterna gör stor nytta för människor och företag. Men det innebär också att mängden elektroniskt avfall ökar. För att minska resursåtgången och behovet av att bryta nya sällsynta metaller, med de problem som brytningen medför för miljön och människor, behöver insamlingen bli bättre. Det ska vara enkelt att medverka till att elektronik återanvänds eller återvinns. Hushållen ska ha nära tillgång till enkla och tydliga insamlingsystem för elektroniskt avfall. Moderaterna är positiva till att det tillsatts en utredning som ska utreda möjligheterna att införa ett pantsystem för elektronik.

Plast är på många sätt ett fantastiskt material som genom sina egenskaper kunnat ersätta många andra material. Men tillverkningen av fossil plast konsumerar stora mängder energi. Och plast hamnar ofta i naturen och i havet där det tar mycket lång tid för den att brytas ner. Moderaterna vill genom forskning och utveckling driva på för att mer plast ska tillverkas av förnybara råvaror och av återvunnen plast. Återvinningsgraden av plastförpackningar är lägre än för många andra förpackningar, som metall- och pappersförpackningar. Vi vill att återvinningsgraden ska höjas och att Sverige tar fram en handlingsplan med konkreta förslag och åtgärder för bättre materialavskiljning och etableringen av kemisk återvinning. Materialavskiljning och kemisk återvinning har stor potential att öka återvinning genom ny teknik som gör det möjligt att återvinna plast som det med äldre teknik inte varit möjligt att återvinna.

Moderaterna vill avskaffa plastpåseskatten. Skatten gör det dyrare för människor i vardagen och miljönyttan är mycket tveksam. Skatten premierar inte plastpåsar tillverkade av återvunnen eller förnybar plast och hämmar därmed forskning och utveckling. Skatten leder dessutom till att användningen av bärkassar i andra material ökar, som inte nödvändigtvis är bättre för miljön och klimatet.

Nedskräpning

Nedskräpning både på land och i havet är ett stort problem. Gifter hamnar i naturen och djur påverkas negativt. Dessutom visar forskning att en skräpig närmiljö skapar otrygghet för människor och i sin tur ger upphov till än mer nedskräpning. Åtta av tio svenskar anser att nedskräpning är ett problem.

En stor del av skräpet som hamnar i naturen i dag är mindre skräp som cigarettfimpar, snus, tuggummin, ölburkar, engångsgrillar och glas. Till exempel slängs en miljard fimpar på gator och torg i Sverige varje år. Fimparna innehåller mikroplaster och farliga kemikalier som till slut spolats ut i avloppssystem och våra vattendrag.

För att minska nedskräpningen är det också viktigt med förebyggande insatser som leder till kunskap och beteendeförändringar. Moderaterna vill förlänga Håll Sverige Rents uppdrag att informera allmänheten om nedskräpning. Det är särskilt viktigt att nå ut till unga personer som enligt undersökningar skräpar ned mer än äldre.

Moderaterna vill dessutom satsa på lokala vattenvårdsprojekt, avancerad vattenreningsteknik i våra reningsverk och ett stärkt miljösamarbete i Östersjön och Västerhavet för att minska förekomsten av läkemedelsrester, gifter, övergödning och nedskräpning.

Delning av varor och tjänster

En del i ett resurseffektivt samhälle är ett ökat delande. Att människor delar varor och tjänster med varandra har förekommit i alla tider. De senaste årens omfattande digitalisering har dock skalat upp detta till nya nivåer. Plattformar matchar människors efterfrågan på delade varor och tjänster mot utbudet på bara några sekunder. Det kan handla om verktygspooler, bilpooler och mycket annat. Tack vare delandet kan resurser utnyttjas mer effektivt och komma fler till del.

Vinsterna av en välutvecklad delningsekonomi är potentiellt enorma. Ur hållbarhets-synpunkt finns sannolikt några av de allra största vinsterna där underutnyttjade resurser kan effektiviseras. Väldigt mycket återstår dock att göra för att nå delningsekonomin fulla potential. Det är viktigt att regelverk inte motverkar nya affärsmodeller och lösningar som innebär att vi genom delning kan använda våra resurser mer effektivt.

Skog

Sveriges skogsägare bidrar med hög virkesproduktion och viktiga naturvärden. Virkesförrådet har förmodligen aldrig varit större i modern tid. Och skogen har blivit

tätare och mer utbredd. Samtidigt har sågverken och massa- och pappersindustrin hela tiden kunnat utveckla nya produkter och lösningar.

Skogsbruket spelar en central roll för miljön, klimatet och omställningen till en cirkulär bioekonomi. Skogen och produkter från skogen, vilka i många fall ersätter fossilbaserade motsvarigheter, binder cirka 55 miljoner ton koldioxid varje år. Det är mer än Sveriges totala utsläpp förra året. Mycket av produkterna går dessutom på export och bidrar till att sänka utsläppen utomlands. Sverige har stora möjligheter att dra större nytta av skogen i klimatomställningen, inte minst genom att öka den inhemska produktionen av hållbara biobränslen. Trots att Sverige till två tredjedelar är täckt av skog så importerar vi cirka 85 procent av våra biodrivmedel.

De senaste 20 till 30 åren har skogsbruket också bidragit till den biologiska mångfalden. Mängden död ved ökar, precis som gammal skog och grova lövträd. Dessutom blir skogsbruket allt mer precisionsinriktat och kalhyggenas storlek minskar.

Den aktivt och hållbart brukade skogen gör störst nytta för miljön och klimatet. Statistik från SCB visar att 27 procent av Sveriges skogsmark är undantagen från skogsbruk. Om kraven på att skydda mer skog fortsätter kommer Sverige snart i praktiken att få ett avverkningstak. Det skulle innebära en kraftig inskränkning i skogsägarnas frihet och försvåra skogens bidrag till klimatomställningen. Moderaterna anser därför att gränsen, arealmässigt, för hur mycket skog som kan tas ur produktion har passerats.

Moderaterna vill i stället säkerställa att redan skyddad skog underhålls i syfte att bibehålla höga naturvärden och stärka den biologiska mångfalden. Naturvårdsverket har uppmärksammat att skyddade områden inte långsiktigt underhålls, vilket medför att områdena förlorar sina höga naturvärden. Moderaterna vill säkerställa att områden med höga naturvärden förvaltas väl.

Det hållbara aktiva skogsbruket är en förutsättning för att Sverige ska kunna fortsätta övergången till en cirkulär bioekonomi med värnandet om höga naturvärden och biologisk mångfald. Moderaterna vill därför stärka enskilda skogsägares rätt att bruka skogen. Vi vill därför tillsätta en äganderättsutredning för de gröna näringarna. Vi verkar också för att bestämmandet över skogspolitiken förblir en nationell angelägenhet och att regler på EU-nivå inte undergräver det hållbara och aktiva skogsbruket.

Jordbruk

Sverige har goda förutsättningar att på ett hållbart sätt öka livsmedelsproduktionen. Hållbarhetsfrågor handlar om balans mellan miljö, ekonomi och sociala frågor, men också om att väga lokala och globala aspekter. Eftersom svensk livsmedelsproduktion generellt sett är mer miljövänlig, präglas av bättre djurhållning och i högre utsträckning än alternativen bidrar till att stärka den biologiska mångfalden lokalt innebär minskad svensk produktion ökad miljöbelastning globalt sett, eftersom varorna måste ersättas med produkter producerade med mindre strikta krav.

För att öka livsmedelsproduktionen behöver livsmedelsproducenternas konkurrensvillkor förbättras. Enligt Jordbruksverket är den svenska självförsörjningen av livsmedel i realiteten under 50 procent.

Ökad inhemsk livsmedelsproduktion är inte bara en hållbarhetsfråga. Det är också en fråga om samhällets motståndskraft. Coronapandemin visar hur sårbart Sverige är. I

händelse av begränsningar eller avbrott i importen finns stor risk för att vissa livsmedel relativt snabbt blir en bristvara. Ur det perspektivet är ökad livsmedelsproduktion viktigt, eftersom det innebär minskad sårbarhet. För att Sverige ska vara bättre rustat inför framtida kriser vill Moderaterna att beredskapen i jordbruket ska stärkas genom att säkerställa tillgång på viktiga insatsmedel, fungerande transporter, bränslen och arbetskraft som behövs för livsmedelsproduktionen.

Konsumenten kan bidra till att öka efterfrågan genom att handla svenskproducerade livsmedel efter säsong. Men också politiken har ett ansvar. Genom offentlig upphandling kan efterfrågan på svenska livsmedel öka. Moderaterna vill därför att kraven i offentlig upphandling av livsmedel ska överensstämja med svenska regler för djurskydd och miljökrav. Vi vill också tillsätta en regelförenklingskommission för att minska regler och den administrativa bördan för jordbrukare.

Jordbruket binder redan i dag stora mängder koldioxid och bidrar till en cirkulär ekonomi, genom livsmedelsproduktionen och tillverkningen av biodrivmedel från grödor och slaktavfall. Genom att öka produktion kan bidraget till ett hållbart samhälle bli ännu större.

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är viktigt för att naturen ska kunna motstå och återhämta sig från påfrestningar utan att ta allvarlig skada. Biologisk mångfald är också en förutsättning för att ekosystemen ska fungera och för de ekosystemtjänster som vi drar nytta av varje dag. Det finns därför många goda skäl att värna den biologiska mångfalden, såväl etiska och ekologiska som ekonomiska.

Förlust av biologisk mångfald är ett av våra mest akuta miljöproblem, särskilt på global nivå. För att hejda förlusten krävs därför både nationella åtgärder och internationellt samarbete. Det positiva är att människan kan bidra till att öka den biologiska mångfalden om vi vidtar rätt åtgärder.

Både på global nivå och i EU pågår viktiga arbeten med att stärka den biologiska mångfalden. Konventionen om biologisk mångfald, CBD, har Sverige skrivit under tillsammans med ytterligare cirka 170 länder. Det är förmodligen den viktigaste överenskommelsen om biologisk mångfald. Sverige och övriga länder förbinder sig att värda den biologiska mångfalden och nyttja naturen på ett hållbart sätt. De internationella målen för biologisk mångfald i konventionen ska inom kort uppdateras. Det krävs betydligt mer ambitiösa mål för att vända utvecklingen på global nivå och stärka den biologiska mångfalden fram till 2030.

I EU pågår ett arbete för den biologiska mångfalden i EU:s gröna giv. Moderaterna tycker det är viktigt att EU:s nya strategi för biologisk mångfald bidrar till ett ansvarsfullt nyttjande av naturresurserna och stärkt biologisk mångfald i hela EU. På samma gång måste den möjliggöra ett fortsatt hållbart och aktivt jord- och skogsbruk, som bidrar till en bioekonomi och omställningen av samhället.

Nationellt i Sverige pågår ett viktigt arbete för att stärka den biologiska mångfalden. Sedan 1800-talet har det försvunnit drygt 200 arter från Sverige. Eftersom de flesta av dessa inte var särskilt vanliga har påverkan på ekosystemen varit liten. Under samma tidsperiod har det tillkommit hundratals nya växt- och djurarter till den svenska floran och faunan. Några av dessa är så kallade invasiva främmande arter. Det är arter som

sprider sig från sitt ursprungliga område till nya områden och där hotar den biologiska mångfalden. Det är därför av största vikt att ansvariga myndigheter rapporterar in och bekämpar invasiva främmande arter så snabbt som möjligt. Sverige bör dessutom verka för att arter som bedöms som invasiva för vårt land förs in i den EU-gemensamma förteckningen för att vid behov säkerställa att fler medlemsländer vidtar åtgärder för att stoppa spridningen.

Sverige är till två tredjedelar täckt av skog. De senaste 20 till 30 åren har den biologiska mångfalden i skogen förbättrats. Mängden död ved ökar, precis som gammal skog och grova lövträd. Knappt en tredjedel av den totala skogsmarken i Sverige är undantagen från produktion. Ett aktivt och hållbart skogsbruk tillsammans med insatser från det offentliga är anledningar till den positiva utvecklingen.

Natur med höga naturvärden skyddas ofta i Sverige. Men lika viktigt som det är att skydda områden med höga naturvärden är det att långsiktigt underhålla och förvalta, så att den biologiska mångfalden bevaras. Naturvårdsverket har uppmärksammat att det finns problem med att en del skyddade områden inte underhålls tillräckligt väl över tid. Det medför att områdena förlorar de höga naturvärden som föranledde skyddet från första början. Moderaterna vill därför säkerställa att områden med höga naturvärden förvaltas väl, så att den biologiska mångfalden bevaras över tid.

Det svenska jordbruket spelar en viktig roll för den biologiska mångfalden. Djur som går ute och betar bidrar till att hålla landskapen öppna och gynnar den biologiska mångfalden lokalt. Samspelet mellan växter, insekter och fåglar skapar ett ekosystem, som tillhandahåller andra tjänster, som produktion av mat, kolinlagring och pollinering. Ett konkurrenskraftigt jordbruk är viktigt för att betesmarkerna ska kunna hållas öppna.

Situationen i haven, och framförallt i Östersjön, är prekär. Det behövs en politik för renare hav och vatten och en långsiktigt hållbar fiskeripolitik. Moderaterna vill intensifiera det nationella arbetet mot övergödning, nedskräpning och miljögifter i Östersjön. Vi vill också stärka det internationella samarbetet för bättre havsmiljöer i Östersjön och Västerhavet.

Många fiskbestånd krymper. Det storskaliga industrifisket leder ofta till ett överfiske. Dessutom konkurrerar det ofta ut det småskaliga kustnära fisket som bidrar med både arbetstillfällen och har ett kulturhistoriskt värde.

Vi vet med säkerhet att torskbestånden i Östersjön är mycket illa åtgångna. Däremot har människan mindre kunskap om hur exempelvis bestånden av sill och skarpsill i Östersjön utvecklas. Samtidigt som fiskeripolitiken måste bli långsiktigt hållbar behövs det mer forskning för att öka kunskapen om ekosystemen i haven.

Den här partimotionen behandlar framför allt Moderaternas klimatpolitik. För fler förslag inom miljöområdet hänvisar vi till våra separata kommittémotioner i miljö- och jordbruksutskottet: Klimatpolitik för hoppfulla, Ett starkt svenskt jordbruk – en blomstrande landsbygd, Skogspolitik, Jakt och viltvård, Giftfri vardag, Djurskydd, Hållbar fiskeripolitik, Levande hav och rent vatten, Cirkulär ekonomi och Biologisk mångfald.

Ulf Kristersson (M)

Tobias Billström (M)

Jessika Roswall (M)

Hans Wallmark (M)

Elisabeth Svantesson (M)

Sten Bergheden (M)

Lotta Finstorp (M)

Mats Green (M)

Karin Enström (M)

Lars Hjalmered (M)

Johan Forssell (M)

Camilla Waltersson Grönvall (M)

Mattias Karlsson i Luleå (M)