

Motion till riksdagen 2020/21:3349

av **Jessica Rosencrantz m.fl. (M)**

Klimatpolitik för hoppfulla

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram beräkningskonventioner för klimatnytta och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Klimatpolitiska rådet ska ges 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 regeringen skyndsamt ska återkomma till riksdagen med en uppdaterad klimathandlingsplan som, i enlighet med kraven i klimatlagen, innehåller en redovisning av utfallet av vidtagna åtgärder för att minska utsläppen samt i vilken grad beslutade och planerade åtgärder kan förväntas bidra till att nå de nationella och globala klimatmålen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vilka varor och tjänster som bör omfattas av striktare informationskrav gällande klimat- och miljöpåverkan med utgångspunkt i en livscykelanalys och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva på för krav på utökad information om personbilars totala klimat- och miljöpåverkan vid nybilsförsäljning och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att etablera ett svensk-norskt samarbete kring CCS och bio-CCS, inklusive lagringsplats, och tillkännager detta för regeringen.
7. 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.
8. 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.

9. 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.
10. 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.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undanröja rättsliga hinder för att möjliggöra storskalig CCS och bio-CCS i Sverige och EU och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra miljötillståndprocesserna kortare och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändringstillstånd ska vara huvudregel i miljöprövningsprocesser och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om forskning och innovationer som kan främja basindustrins övergång till fossilfri produktion och tillkännager detta för regeringen.
15. 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.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om teknikneutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria transporter och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om reduktionsplikten som ett viktigt verktyg för transportsektorns omställning och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en revidering av reseavdrag inte ska försämra eller inskränka möjligheterna att bo och arbeta i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommuner möjlighet att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljö- och klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för kommuner att reservera parkeringsplatser för delningsfordon och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om teknikneutralt stöd till utbyggnad av elvägar och tank- och laddinfrastruktur för fossilfria tunga transporter och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket i syfte att underlätta utbyggnad av elvägar och laddinfrastruktur för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en reduktionsplikt för flyget bör införas snarast och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om forskning och utveckling av ny teknik för att minska utsläppen från flygplan och tillkännager detta för regeringen.

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ytterligare utforma start- och landningsavgifter så att de blir mer miljöstyrande och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på erbjudande om klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på redovisning av klimatdeklarationer vid flygresor för att styra mot en minskad klimatpåverkan genom att ge konsumenter mer information vid köpet och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska driva på för ökad takt i implementeringen av ett gemensamt europeiskt luftrum, Single European Sky, för att bl.a. minska utsläppen från flyget och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ta en aktiv roll för att EU gemensamt ska driva på för en omförhandling av Chicagokonventionen i syfte att sluta en överenskommelse om ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp från flygbränsle och tillkännager detta för regeringen.
30. 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.
31. 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.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att såväl förnybara energikällor som kärnkraft är viktiga för svensk elförsörjning och att Sverige ska ha en fossilfri elproduktion 2040 och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska exportera mer fossilfri el för att minska de totala utsläppen i EU och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för en ökad sammanlänkning av elnäten i EU och att målet för den europeiska energipolitiken ska vara ett fossilfritt energisystem och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva på för en harmonisering av kompensationen för indirekta effekter och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om den svenska skogens klimatnytta och tillkännager detta för regeringen.
37. 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.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka användningen och produktionen av inhemska biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.

39. 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.
40. 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 som är hållbart producerade, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i samband med översynen av direktivet för förnybar energi ska verka för att det inte innehåller restriktioner av andelen biodrivmedel från grödor som är hållbart producerade, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
42. 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.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om teknikneutralt forskningsstöd för att reducera flygets utsläpp och tillkännager detta för regeringen.
44. 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.
45. 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.
46. 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.
47. 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.
48. 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.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för en nystart för FN:s klimattoppmöten med finansministrarnas närvaro och förhandlingar om ett globalt minimipris på utsläpp av koldioxid och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en sammanlänkning av EU:s system för handel med utsläppsrätter (ETS) med andra länders och regioners motsvarande system för handel med utsläppsrätter och tillkännager detta för regeringen.
52. 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.
53. 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.

54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av klimatbistånd för att hjälpa fattigare länder att kunna prioritera klimatpolitik och genomföra långsiktiga åtgärder för att minska utsläppen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige står för ca 0,2 procent av världens utsläpp. Det innebär att även om Sverige nådde nettonollutsläpp imorgon så skulle det inte räcka för att stoppa klimatförändringarna. Sveriges roll på den internationella arenan är därför att föregå med gott exempel. För detta krävs att vi lyckas kombinera ökat välstånd med lägre utsläpp. Det gör vi genom att bedriva en resultatriktad klimatpolitik som på ett effektivt sätt leder till verkliga utsläppsminskningar, en stabil och fossilfri energiförsörjning och en tro på tekniska lösningar för att slutligen nå negativa utsläpp. Moderaterna har visat att en sådan klimatpolitik är möjlig. Under den moderatledda regeringens tid vid makten minskade utsläppen med omkring 20 procent, samtidigt som ekonomin växte med nästan tio procent.

Socialdemokraterna och Miljöpartiet prioriterar ineffektiva åtgärder med höga kostnader för varje utsläppsminskning och en tillväxtfientlig agenda. Mot detta är Moderaterna den tydligaste politiska kraften. Den politiska konflikten i svensk klimatpolitik står mellan tillväxtfientlighet och teknikoptimism.

Klimatutmaningen är global. Inget land kan ensamt lösa problemen med uppvärmningen. Efter fleråriga förhandlingar enades världens länder år 2015 om ett klimatavtal i Paris. Genom avtalet har länderna förbundit sig 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 ett gemensamt ansvar för att hejda klimatförändringarna.

Med Donald Trumps besked om att lämna Parisavtalet är dock förutsättningarna förändrade. Nu, mer än någonsin tidigare, måste Sverige vara ett föredöme för världens länder – inte ett skräckexempel. Men det är bråttom. Ett gott internationellt samarbete är avgörande för att vi ska kunna ta oss framåt. Eftersom Parisavtalet saknar åtaganden för exakt hur stora åtaganden varje land ska göra finns det en risk att det sammantagna arbetet blir mindre än målen kräver. Därför är det viktigt att de klimatplaner som länderna ska uppdatera i samband med COP 26 i Glasgow år 2021 blir betydligt mer ambitiösa och överensstämmer med åtagandena i Parisavtalet. Agenda 2030 och hållbarhetsmålen är på många sätt ett kompletterande ramverk till Parisavtalet. Jämte hållbarhetsmål nummer 17 som direkt behandlar klimatförändringarna är det många av målen som är sammanlänkade med klimatmålen. Det finns många möjliga synergieffekter. Åtgärder för att minska klimatförändringarna ökar möjligheterna att nå mål nummer tre om hälsa, mål nummer sju om ren energi och mål nummer 14 om hav, för att ge några exempel. Detta visar att klimatfrågan inte är isolerad utan påverkar hela vårt samhälle.

Under de rödgrönas regeringstid har takten i utsläppsminskningarna minskat. Sverige behöver en regering som på riktigt kan göra skillnad för klimatet. För det krävs en moderatledd regering.

Beräkningskonventioner för klimatnytta och uppföljning av klimatpolitiken

En politisk åtgärd är enbart verkningsfull om den genererar extra nytta utöver vad som hade skett om åtgärden inte vidtagits, det vill säga additionell nytta. Därför är det den additionella nyttan som ska eftersträvas. Att från politikens sida lägga pengar på och ta åt sig äran för åtgärder som hade vidtagits oberoende av politiska satsningar är inte ansvarsfullt eller effektivt. Både Konjunkturinstitutet och Riksrevisionen har kritiserat regeringens klimatsatsningar för att vara ineffektiva. Kritiken riktas bland annat mot regeringens viktigaste reform, Klimatklivet. Trots detta väljer regeringen att prioritera fortsatt höga anslag till Klimatklivet i budgeten för 2021. Riksrevisionen har också riktat kritik mot regeringen för dess rapportering till riksdagen: ”Riksrevisionen bedömer att regeringen i sin rapportering till riksdagen har valt att återge en ensidigt positiv bild av det som Naturvårdsverket rapporterat. Det saknas även en samlad bedömning av de samhällsekonomiska effekterna av stödet för att möjliggöra en fullständig bedömning av stödets effekter.”

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

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

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

Moderaterna vill att det klimatpolitiska rådet ska få ett tydligare mandat att utvärdera även kostnadseffektiviteten i regeringens beslutade och genomförda reformer, i syfte att åskådliggöra vilka som är mest effektiva och gör störst skillnad för klimatet. Idag saknas en sådan samlad utvärdering. I de fall reformerna bedöms vara ineffektiva bör rådet peka på alternativa reformer som bättre uppfyller kravet på effektivitet och resultat. Utvärderingarna kommer då också att kunna tjäna som underlag till kommande regeringars klimathandlingsplaner.

Med utgångspunkt i Miljömålsberedningens förslag i En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) beskriver regeringen i den klimatpolitiska handlingsplanen att regelverket ska tydliggöras så att konsekvensanalyser ska göras av

effekter för klimatet inom de politikområden där det är relevant. Moderaterna är positiva till att effekterna på klimatet av nya lagar och regler analyseras. Det är dock viktigt att konsekvensanalyserna inte enbart ser till effekterna för Sveriges nationella utsläpp. Konsekvensanalyserna får inte leda till en politik där Sverige sänker sina utsläpp på bekostnad av att utsläppen ökar globalt. Det strider mot det övergripande målet om att minska utsläppen globalt för att nå Parisavtalets mål. Konsekvensanalyserna måste därför även innehålla eventuella effekter för de globala utsläppen.

Enligt klimatlagen ska regeringen vart fjärde år lägga fram en klimatpolitisk handlingsplan till riksdagen för att visa hur regeringens politik sammantaget bidrar till att uppnå Sveriges klimatmål. I december 2019 lade regeringen fram En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan. Det är den första handlingsplanen i sitt slag i Sverige. Eftersom en ny klimathandlingsplan presenteras en gång per mandatperiod läggs det bara fram ytterligare sex handlingsplaner innan år 2045 när Sverige enligt vårt klimatmål ska ha nått nettonollutsläpp. Varje enskild klimathandlingsplan spelar följaktligen en stor roll för klimatarbetet och möjligheterna att nå klimatmålet.

Viktiga delar i en resultatnriktad klimatpolitik är att genomförda och planerade reformer utvärderas med avseende på klimatnytta. Det är förutsättningen för att skaffa sig gedigna beslutsunderlag i syfte att kunna bedriva en bättre politik i framtiden. Enligt klimatlagen ska handlingsplanen därför innehålla utfallet av vidtagna åtgärder för utsläppsminskningar samt i vilken grad beslutade och planerade utsläppsminskande åtgärder kan förväntas bidra till att de nationella och globala klimatmålen kan nås.

Regeringens handlingsplan innehåller inget av detta. Det framgår inte av handlingsplanen vare sig hur vidtagna åtgärder har påverkat utsläppsminskningarna eller i vilken grad beslutade och planerade åtgärder förväntas bidra till att klimatmålen nås. Kritiken mot bristande redovisning av klimatnyttan i regeringens klimathandlingsplan har bekräftats av Klimatpolitiska rådet – expertmyndigheten med uppdrag att utvärdera regeringens klimatpolitik. I sin årliga utvärdering av regeringens politik, med särskilt fokus på handlingsplanen, kritiserar rådet regeringens handlingsplan för att inte leva upp till de krav på redovisning som ställs i klimatlagen.

Regeringen har fått kritik av experter och myndigheter för att deras reformer saknar effektivitet och additionell nytta. Mot denna bakgrund är det än viktigare att den klimatpolitiska handlingsplanen innehåller det som regeringen själv varit med om att besluta i klimatlagen. Moderaterna kräver därför att regeringen skyndsamt återkommer med en redovisning av utfallet av vidtagna åtgärder för utsläppsminskningar samt i vilken grad beslutade och planerade åtgärder kan förväntas bidra till att nå de nationella och globala klimatmålen, detta i enlighet med vad klimatlagen föreskriver.

Hållbar konsumtion

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

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

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

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

Men det är inte bara dessa faktorer som avgör hur miljövänlig en bil är. För att få en rättvisande bild behöver vi veta hur bilen och dess delar har producerats, hur mycket energi som har gått åt i produktionen och varifrån den energin har kommit. Det spelar exempelvis stor roll om elbilens batteri har tillverkats med vattenkraft eller med kolkraft. Samtidigt bör man kunna få upplysning om förhållandena vid utvinning av de råvaror som krävs för biltillverkningen. Därför föreslår vi utökade krav på redovisningen av bilars totala klimat- och miljöpåverkan. Frågan bör framför allt drivas på EU-nivå där andra regelverk gällande konsumentinformation vid bilköp finns.

Offentlig upphandling

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

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

Nollvision för basindustrin

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

De industrier som släpper ut mest koldioxid är stål, cement och petroleumraffinaderier. Tillsammans står de för 12 procent av världens totala koldioxidutsläpp. Gemensamt för industrierna är att utsläppen är processrelaterade och att produkterna handlas globalt. Det senare är också anledningen till att dessa industrier, liksom all annan industriverksamhet, mer eller mindre helt befriats från koldioxidbeskattning. Visserligen omfattas utsläppen av EU:s handel med utsläppsrätter (ETS), men de sektorer inom utsläppshandeln som är globalt handlade och därmed är utsatta för en risk för koldioxidläckage har fri tilldelning av utsläppsrätter. Det är problematiskt att ensidigt öka kostnaden för att släppa ut koldioxid, då det direkt skulle slå mot den svenska – och förhållandevis miljövänliga – produktionens konkurrenskraft. Konsekvensen skulle bli minskad svensk export, och på sikt riskerar den svenska produktionen att konkurreras ut till förmån för produktion i andra länder. Eftersom Sverige redan har världens kanske tuffaste klimatkrav så innebär detta också att produktionen förläggs till länder och regioner med mindre stränga krav. Med stor sannolikhet skulle följden bli ökade utsläpp globalt. Risken för koldioxidläckage betonas således i Miljömålsberedningens delbetänkande Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. I det skriver beredningen att klimatpolitiska förslag ska ta hänsyn till riskerna för koldioxidläckage när det är relevant. Trots det har regeringen använt klimatlagen som motiv när den med hänvisning till miljöbalken har tagit över prövningen av Preems utbyggnad av raffinaderiet i Lysekil efter att dom har fallit i mark- och miljödomstolen. Moderaterna menar dels att domstolarnas oberoende ska respekteras, dels att klimatpolitiken inte aktivt ska bidra till koldioxidläckage eller att enskilda anläggningar som regleras av EU ETS godtyckligt ska prövas. EU ETS är förmodligen det mest effektiva verktyget för att minska utsläppen i världen och regeringen ska inte genom nationella åtgärder undergräva det. För att reducera basindustrins utsläpp till noll krävs omfattande insatser längs hela kedjan. Det är än så länge omöjligt att göra stål utan att generera betydande koldioxidutsläpp. Det pågår dock projekt med syftet att eliminera stålindustrins processutsläpp genom att använda vätgas i produktionen. Om vätgasdriven produktion blev möjlig, skulle det innebära en stor minskning av de svenska utsläppen, eftersom enbart SSAB stod för knappt tolv procent av Sveriges totala utsläpp år 2018.

Genom Industriklivet kan företag söka stöd för investeringsprojekt och pilot- och demonstrationsprojekt som syftar till att minska industrins processrelaterade utsläpp, som framförallt men inte enbart uppstår i järn- och stålindustri, mineralindustri, raffinaderier och kemiindustri. För att skapa långsiktiga spelregler och förutsättningar för industrin att ställa om vill Moderaterna fortsätta att satsa på Industriklivet.

Svensk klimatpolitik måste ha ett internationellt perspektiv. 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.

Den svenska industrin är koldioxideffektiv. Forskning visar att svensk export av varor bidrar till minskade globala utsläpp. Genom att tränga undan varor som genererar högre utsläpp vid tillverkningen i andra länder bidrar den svenska industrin till att de totala utsläppen i världen är lägre än vad de annars skulle vara. Sverige exporterar alltså utsläppsminskningar. En viktig del av svensk klimatpolitik är därför att behålla hög tillväxt och konkurrenskraft i svensk industri så att vi kan exportera ännu mer klimatsmarta produkter. Klimatpolitiken får inte styra mot mindre utrikeshandel för att minska

de inhemska koldioxidutsläppen eftersom detta skulle ske på bekostnad av ökade globala utsläpp. Översynen av lagstiftningen för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag får därför inte påverka svensk konkurrenskraft negativt.

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 förhindra att politiken skapar dåliga förutsättningar för svensk industri och därmed tvingar klimatsmart produktion att flytta till andra länder.

CCS och bio-CCS

För att minska utsläppen och nå våra klimatmål är även koldioxidavskiljning och lagring en del av lösningen. FN:s klimatpanels (IPCC) kalkyler bygger på att CCS blir en gångbar lösning. Utöver CCS och CCU förväntas även bio-CCS bli ett viktigt verktyg. Biomassa som förbränns för energiändamål kan i princip betraktas som koldioxidneutral, eftersom det kol som frigörs till atmosfären vid förbränning tidigare har tagits upp från luften och i motsvarande mån minskat koncentrationen av koldioxid. Om koldioxiden från exempelvis kraftproduktionen i sin tur fixeras och lagras via CCS-teknik kan man under vissa förutsättningar räkna med att mer kol försvinner från atmosfären än vad som tillförs.

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 från 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 punkutsläpp 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 ta fram ett skarpt förslag till finansieringsmodell för bio-CCS. Moderaterna vill dock utöka uppdraget i förhållande till förslaget i betänkandet till att också innefatta en finansieringsmodell för CCS.

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 satsning 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 rörledningar 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

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. För miljöförbättrande åtgärder bör processen därför förenklas och påskyndas. 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 konkurrenskraft och klimatet. Moderaterna vill att miljötillståndsprocessen tidsmässigt ska kortas ned och att ändringstillstånd blir huvudregel i miljöprövningsprocesser. Idag kräver myndigheter ofta att hela verksamheten ska prövas på nytt vid en förändring.

Innovationspolitik för basindustrin

Finansieringen av svensk industriforskning är i huvudsak en uppdelning mellan staten och företagen. Statens forskningsresurser läggs i hög grad på att finansiera grundforskning medan det är företagen själva som får finansiera den tillämpade forskningen och utvecklingen. Den uppdelningen är rimlig men det kan ändå finnas anledning att ifrågasätta delar av den nuvarande linjen inom innovationspolitiken. Att företagen själva ska stå för sina kostnader för forskning och utveckling är rimligt då de förväntas ha ett

ekonomiskt intresse i att utveckla sina processer och produkter. Men när det kommer till omställning till utsläppsfri basindustri så sker inte omställningen enbart för att få en bättre affärsmodell – tvärtom kommer omställningen medföra stora risker för bolagens lönsamhet och konkurrenskraft. Rätt hanterat, och om resten av världen ställer om i tid, kommer det självklart vara en fördel att ha fossilfri produktion – men sådana garantier finns inte. Med tanke på att vi från politiskt håll har satt upp mycket ambitiösa mål för utsläppsminskningarna har vi också ett ansvar för att underlätta för olika aktörer att nå dem.

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

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

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

Transporter

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

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

Utsläppsminskningarna från transportsektorn går för långsamt. Enligt en analys från Trafikverket måste utsläppen minska med cirka åtta procent per år fram till 2030 om målet att minska utsläppen från inrikes transporter med 70 procent ska nås till 2030.

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

Fler förslag om Moderaternas transportpolitik går att läsa i Moderaternas kommittémotion i trafikutskottet.

Vägtransporter

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

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

Därför har Moderaterna ett teknikneutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för koldioxidfria transporter, med fokus på utbyggnad där det är samhälls-ekonomiskt motiverat men där det än så länge inte finns marknadsförutsättningar att bygga ut. Stödet bör kunna användas till att medfinansiera investeringar i bland annat publik laddinfrastruktur. Stödet bör också omfatta till exempel infrastruktur för tankning av bränslecells-/vätgasbilar.

Om omställningen av tunga fordon ska ta fart behöver infrastruktur för fossilfri laddning och tankning komma på plats. Moderaterna vill därför ta nästa steg och bygga ut laddinfrastruktur samt gå från pilotvägar till riktiga elvägar där så är lämpligt. 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.

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

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 koldioxid-

utsläppen 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.

Biobränslen

Nya förbränningsmotorer blir alltmer effektiva och utvecklingen av fossilfria alternativ går framåt. På lite längre sikt tror många på en elektrifiering av åtminstone de lättare fordonen, men i dag utgör laddbara bilar endast två procent av fordonsflottan år 2019. Däremot stod laddbara bilar för elva procent av nyregistreringen i Sverige 2019. Nästintill hela bilparken, inklusive laddhybrider, har alltså någon form av förbränningsmotor i dag. Med tanke på att bilen har en medellivslängd på 17 år är det ett rimligt antagande att vi kommer att ha en stor andel förbränningsmotorer på våra vägar under ganska lång tid framöver. Vi måste också ta hänsyn till att bilen utgör en av hushållens största investeringar och att omställningen av personbilsflottan därför inte kan ske alltför snabbt. Med den vetskapen behöver vi skapa styrmedel som uppmuntrar minskade utsläpp från förbränningsmotorerna. Där spelar biobränslen en avgörande roll.

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. Energimyndigheten presenterade redan sommaren 2019 ett förslag på utökad reduktionsplikt. Moderaterna står i linje med det bakom att det behövs beslut om höjda nivåer och en långsiktig bana till 2030. Tillsammans med andra styrmedel ska det leda till att Sverige når målet att minska transportsektorns utsläpp med 70 procent till 2030.

För att användningen av biobränslen ska göra riktig klimatnytta är det viktigt med hållbarhetskrav och krav på spårbarhet, så att bränslebytet inte leder till att det svenska transportsektorsmålet nås men 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 långsiktigt för hållbara 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 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.

Andra styrmedel

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

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.

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.

Reseavdraget är viktigt för att säkerställa möjligheterna för människor att bo och arbeta i hela Sverige utan att drabbas av orimliga kostnader för arbetspendling. Vi välkomnar en översyn av systemet i syfte att motverka fusk. Det är däremot tveksamt om de förslag som Reseavdragskommittén presenterat för regeringen är det bästa sättet att minska fuskets på. Förslaget innebär att reseavdraget blir avstånds- i stället för

tidsbaserat. Med det nya förslaget skulle skattereduktion ges för den del av avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen enkel väg som överstiger 30 kilometer och upp till och med 80 kilometer. Arbetsresande som har ett avstånd mellan bostad och arbetsplats under 30 kilometer får inte längre en skattelättnad. Huvuddelen av alla arbetsresor, cirka 80 procent, är under 30 kilometer enkel väg och de nya reglerna beräknas medföra att 150 000 färre personer har rätt att använda sig av skattereduktionen jämfört med antalet som får använda avdraget i dag.

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

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

Flyg

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

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

Utvecklingen för att minska flygplanens klimatpåverkan går snabbt framåt, med bränseffektivare tekniker, biobränslen och elflyg. Utsläppen per flygkilometer minskar.

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 vägtransportsektorn krävs långsiktiga styrmedel för att skapa en efterfrågan. Moderaterna vill därför införa en reduktionsplikt för ökad inblandning av biodrivmedel i flygplansbränsle, enligt samma principer som gäller för reduktionsplikten för vägtransporter.

Svenska flygbranschen förutspår att det redan inom några år kommer finnas mindre passagerarflygplan med eldrift 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 avsätter pengar i budgeten för att ta fram ny teknik för omställningen av transportsektorn. De kan användas för utveckling av elflyget och andra utsläppsminskande alternativ. 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 biodrivmedel. 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.

Moderaterna motsätter sig den nationella flygskatten, som bygger på att straffa avstånd i stället för utsläpp. Skatten ger därmed inte heller flygbolagen några incitament att sänka sina utsläpp och ställa om till nyare teknik. Inom Sverige och EES innebär skatten dessutom dubbla styrmedel, eftersom flyget omfattas av EU:s handel med utsläppsrätter. Därutöver riskerar den att flytta flyg till länder utan flygskatt, såsom Danmark, men också att på vissa sträckor flytta transporter till vägtrafik. Vidare finns en betydande risk att långflygningar inte längre utgår från Sverige. Skatten är ineffektiv, då den endast förväntas leda till begränsade utsläppsminskningar. Enligt utredningen handlar det om en minskning med 0,08–0,2 miljoner ton koldioxidkvivalenter. Det kan jämföras med Sveriges totala koldioxidutsläpp som år 2019 låg på knappt 52 miljoner ton koldioxid.

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

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

Vi föreslår att det ska bli obligatoriskt för aktörer som säljer flygbiljetter att erbjuda klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp.

Vi vill också införa krav på redovisning av klimatdeklarationer för att styra mot en minskad klimatpåverkan vid flygresor genom att ge konsumenten mer information vid sitt köp.

Det europeiska flygtrafikledningssystemet hanterar dagligen runt 26 000 flygningar. Ineffektivitet inom det europeiska luftrummet beräknas kosta cirka 2 till 3 miljarder euro per år. Flygtrafiken växer för varje år, vilket kräver ett effektivare användande av luftrummet. EU:s program Single European Sky bidrar till ett effektivt och miljömässigt bättre användande av luftrummet genom att möjliggöra för ett gemensamt europeiskt luftrum där flygbolag kan frångå landgränser och i stället flyga den rakaste och snabbaste sträckan. Det skapar kortare väntetid i luften innan flygen kan landa. Flygets utsläpp skulle därmed minska med 10 till 12 procent genom att ha ett gemensamt luftrum. Det är oroande att arbetet med att få systemet på plats drar ut på tiden. Implementeringen av Single European Sky bör prioriteras.

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

Sjöfart

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

Sjöfarten står i dagsläget för cirka 2,5 procent av de globala växthusutsläppen. Sjöfarten verkar på en global marknad, och ytterligare nationella regleringar riskerar att svensk sjöfart och industri får konkurrensnackdelar i jämförelse med andra länder. Dessutom har nationella särkrav relativt liten verkningsgrad i jämförelse med internationella åtaganden. Mot denna bakgrund är internationella åtgärder inom ramen för FN:s internationella sjöfartsorganisation, IMO, viktiga för att minska utsläppen från den internationella sjöfarten.

Sverige bör vara pådrivande för att sjöfarten inkluderas i EU:s system för handel med utsläppsrätter på samma sätt som flyget. IMO har tidigare fått påtryckningar från EU, som vid den senaste uppgörelsen om framtidens utsläppshandel beslutade att inkludera sjöfarten om den inte vidtagit åtgärder senast år 2023. Regeringen måste kraftfullt driva på inom IMO för en kostnadseffektiv minskning av den internationella sjöfartens klimatpåverkan.

Järnväg

Svensk järnväg har tre stora problem. Dessa är trängsel på spåren i pendlingsområdena, brist på plats på spåren vid vissa platser och vid vissa tider samt bristfälligt underhåll. Sverige behöver en robust järnväg med bra underhåll. Moderaterna vill kombinera kraftiga underhållsinsatser med investeringar i kostnadseffektiva och kapacitetshöjande åtgärder på järnväg runt omkring i landet. Det behövs mer av underhåll, fler spår i befintligt nät och helt ny kapacitet. Moderaterna vill prioritera de järnvägssatsningar som ger ekonomisk lönsamhet. Detta innebär satsningar för att bygga bort flaskhalsar samt nybyggnation där sådan är samhällsekonomiskt försvarbar.

Svensk infrastruktur är blodomloppet för näringsliv och tillväxt. Att tågen kommer i tid är en förutsättning för hundratusentals svenskar som varje morgon pendlar till jobbet och hem på eftermiddagen för att hämta på förskola och skola. På samma sätt måste alla de miljoner människor som inte bor nära tunnelbana, pendlingståg och bussar som avgår var tjugonde minut kunna leva, bo och arbeta. Moderaterna lägger politiska förslag som bejakar den pågående tekniska utvecklingen. Vi tror, precis som näringslivet och forskarvärlden, på fortsatt snabba framsteg där förbränningsmotorn driven på fossila bränslen fasas ut inom alla färdslag. Detta öppnar för nya möjligheter att fatta politiska beslut som gynnar jobb, tillväxt och miljö i hela landet.

Coronapandemin har slagit mycket hårt mot företag verksamma inom svensk infrastruktur. Det finns dock goda skäl att känna hopp och tillförsikt inför framtiden givet att vi rent politiskt gör rätt saker. Idag styrs mycket av infrastrukturpolitiken utifrån föreställningen att vissa färdslag är bättre än andra för klimatet. Regeringen argumenterar utifrån att situationen år 2030 kommer vara snarlik den år 2020. Detta är ett orimligt antagande. För trettio år sedan var olja och pannrum det som till stor del värmdes upp svenska hem. Idag är det mycket få som använder fossil uppvärmning av sina hus. Det är rimligt att tro att den fossilt drivna förbränningsmotorn kommer att fasas ut i allt snabbare takt det närmaste decenniet. Teknisk utveckling av bland annat elmotorer och vätgas tillsammans med biodrivmedel skapar helt nya förutsättningar för alla trafikslag. Det är både ekonomiskt och miljömässigt oklokt att genom satsningar på exempelvis höghastighetståg försöka konkurrera ut flyget. Prognoser gör istället gällande att nya fossilfria drivmedel med stor sannolikhet kommer att göra inrikesflyget fossilfritt innan den tänkta höghastighetsjärnvägen är färdigbyggd.

Moderaterna ser infrastrukturen som en helhet där alla trafikslag behövs och där effektivitet, samhällsekonomisk nytta och klimathänsyn är det som ska styra investeringar. Företag behöver känna sig trygga i att varor och tjänster levereras i tid. Människor ska kunna lita på att man geografiskt kan förflytta sig inom och utom Sverige. Detta förutsätter en modern infrastrukturpolitik där hela Sverige ges möjlighet att utvecklas och vi gemensamt tar hänsyn till jobb, tillväxt, säkerhet och miljö.

Regeringens politik baseras alltså på antagandet att det bara är spårbunden trafik som är miljöpolitiskt försvarbar och att bil, båt och flygplan även framöver förutsätter fossila motorer. Det är inte sant. Stora världsledande företag investerar miljarder i forskning kring motorer drivna på el och fossilfria bränslen. Vi har ännu bara sett början på en stor och för klimatet avgörande förändring av fordonsflottan från fossildrivet till fossilfritt.

En trygg och fossilfri energiförsörjning

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 försörjer 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.

Konjunkturinstitutet har visat att en politik som ökar den svenska nettoexporten av fossilfri el och tränger undan fossilbaserad elproduktion i andra länder leder till att utsläppen i EU minskar. Därför är en stor fossilfri elproduktion bra klimatpolitik både i Sverige och i EU. Regeringens beslut att stänga Ringhals 1 och 2 riskerar därmed att leda till att de totala utsläppen tvärtom ökar. Moderaterna vill därför se en ökad produktion av och en ökad sammanlänkingsgrad mellan elnäten i Europa.

Mer om vår energipolitik går att läsa i näringsutskottets kommittémotion om Moderaternas energipolitik.

Globala utmaningar och möjligheter

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

driva på för en gemensam energimarknad där långsiktiga konkurrenskraftiga spelregler råder.

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

Kärnkraften tillsammans med vattenkraften gör att Sverige har en mycket låg andel fossila bränslen jämfört med andra länder. Ju mer fossilfri el Sverige exporterar och som tränger undan smutsig el i andra länder, desto bättre. Moderaterna vill att Sverige ska exportera mer el från kärnkraft till andra länder i Europa. Vi vill därför påskynda sammanlänkningen av medlemsländernas elnät genom ökade investeringar och höjd målsättning inom ramen för EU:s energiunion. Sammanlänkningen av den nordiska elmarknaden kan tjäna som ett föredöme. Vi vill också ersätta EU:s mål för förnybar energi med ett mål om fossilfri energi, där kärnkraften inkluderas. Vi menar att en ambitiös politik för företagande, frihandel och innovationer går hand i hand med en modern energipolitik.

Kompensation för indirekta effekter

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

Skogens möjligheter

Skogen har en central roll i den gröna omställningen och är en av nycklarna för att bryta vårt fossilberoende. Skogsråvara kapslar in koldioxid och genom substitution ersätts fossilbaserade produkter och energi med fossilfria alternativ från skogsnäringen. I praktiken sker substitution när trävaror ersätter betong i byggnadskonstruktioner, när träförpackningar ersätter förpackningar i plast eller när biobaserad energi används i stället för olja i bränslen och drivmedel. Betydelsen av substitution uppmärksammas bland annat i förra årets rapport från FN:s klimatpanel, när den diskuterar hur

temperaturökningen ska hållas till 1,5 grader. En förutsättning för detta är dock att skogen kan brukas effektivt och hållbart.

Fundamentet för ett långsiktigt hållbart skogsbruk utgörs av äganderätten. Samtidigt ger markägare och företagare inom de gröna näringarna i växande omfattning uttryck för oro över att äganderätten håller på att urholkas. Efter omfattande kritik har regeringen omsider bestämt att se över artskyddsförordningen. Den utökade nyckelbiotopsinventeringen har till slut avvecklats. Få andra branscher kräver sådan långsiktighet som skogsindustrin. Skogsägaren, och kommande generationer, måste kunna räkna med att få skörda frukterna av sitt arbete.

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

Skogen och produkter från skogen, vilka i många fall ersätter fossilbaserade mot-svarigheter, 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 biodrivmedel. Trots att Sverige är till två tredjedelar täckt av skog så importerar vi cirka 85 procent av vårt 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 alltmer precisionsinriktat och kalhyggenas storlekar 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 för 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 och ge människor på landsbygden möjlighet att äga mer skog.

EU har ingen beslutanderätt när det kommer till skogspolitiken. När ramlagstiftning som behandlar utsläpp och upptag inom skogs- och marksektorerna implementeras i Sverige är det avgörande att den svenska skogsnäringen inte begränsas. Moderaterna förutsätter att regeringen följer riksdagsmajoritetens beslut och inför en nationell plan som inte reducerar Sveriges avverkningsnivåer utan möjliggör ett fortsatt aktivt svenskt skogsbruk.

Sverige har goda möjligheter att utveckla en ekonomi som i ännu högre grad är biobaserad. Genom att inrätta en nationell bioekonomistrategi menar vi att vi tillsammans med de gröna näringarna kan skapa större miljö- och klimatnytta. Den nationella strategin ska vara en väl förankrad strategi som främjar samverkan mellan både stat och näringsliv för att underlätta de omställningar som krävs i exempelvis skogsindustrin och lantbruket. Moderaterna har därför, tillsammans med en majoritet i riksdagen, krävt att en nationell bioekonomistrategi inrättas, och vi förväntar oss att regeringen tar fram en sådan snarast.

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

Internationella avtal och förhandlingar

Sverige ska behålla sin pådrivande roll i de internationella klimatförhandlingarna. Parisavtalet är viktigt och vi ska fortsätta att utveckla det. Parisavtalet har ett nedifrån-och-upp-perspektiv för att sänka utsläppen. Varje land får i princip bestämma hur stor dess kapacitet för utsläppsminskningar är och förväntas sedan genomföra åtgärder i linje med det. Parisavtalets faktiska betydelse beror i hög utsträckning på om de samlade åtagandena höjs i samband med den globala översyn som ska ske nästa gång vid COP 21 i Glasgow. Moderaterna anser att det är dags att försöka få på plats nya verktyg.

Ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp

Coronapandemin sätter stopp för det som var tänkt att bli supermiljöåret. Det skulle avslutas med FN:s klimatmöte COP 26 i Glasgow, då världens länder skulle uppdatera sina nationella åtaganden för att leva upp till Parisavtalet. Nu skjuts mötet fram till 2021, och det hörs röster som vill pausa klimatarbetet. Det menar Moderaterna är helt fel. Klimatarbetet är lika viktigt som förut. Däremot ställer krisen ännu tydligare krav på att prioritera rätt åtgärder eftersom det ekonomiska läget är ansträngt. Vi tror att det finns möjlighet att använda det tidsfönster som har uppstått till att hitta nya vägar framåt för det internationella klimatarbetet.

Därför vill Moderaterna att Sverige tar initiativ till förhandlingar om ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp inför nästa klimatmöte i Glasgow. 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. Beräkningar från Internationella energimyndigheten, IEA, visar att ett pris på en krona per kilo koldioxid skulle räcka för att halvera utsläppen till 2050. Förslaget har också lyfts av en rad tunga svenska ekonomer och klimatforskare i en färsk rapport från SNS Konjunkturinstitutet.

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. Det är orimligt. Ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp skulle ändra på detta och vara ett steg på väg mot principen att den som orsakar skador i miljön och på

klimatet ska betala fullt ut för dessa. Det minskar också risken för att utsläpp flyttas mellan länder. Svenska företag slipper konkurrera med företag som inte behöver betala för sin klimatpåverkan.

Ett globalt minimipris på koldioxid skulle framförallt göra förbränningen av kol olönsam. Kolet står för nästan 30 procent av världens totala energitillförsel och enligt IEA förväntas kolförbrukningen öka med över 40 procent till 2040. Att få kolet att stanna i marken är en nyckel till att hejda klimatförändringarna. Inom EU har arbetet med att fasa ut kol redan börjat genom EU:s system för handel med utsläppsrätter, EU ETS, 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.

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.

För att skapa acceptans för skatten bör den inledningsvis tas ut på en låg nivå, för att kunna höjas successivt. FN:s klimatpanel har visat att också ett förhållandevis högt pris, i nivå med den svenska koldioxidskatten, inte påverkar rikare länders välfärd nämnvärt. Det skulle däremot drabba utvecklingsländer hårdare och bör därför till en början hållas på en låg nivå.

Det har inte tidigare gjorts några seriösa försök att komma överens om ett pris på utsläpp under FN:s klimatkonferenser. Vi menar att det är hög tid nu. Lika självklart som att klimatministrarna deltar på klimattoppmöten borde det vara att finansministrarna gör det, med start 2021.

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. Tyvärr har den nuvarande regeringen med Miljöpartiet i spetsen ett snävt nationellt perspektiv i klimatfrågan, som hindrar den från att driva frågor globalt som gör skillnad på klimatet på riktigt. När de har synpunkter internationellt handlar det nästan alltid om att hålla tillbaka utvecklingen. Det är inte en framkomlig väg.

Utveckla EU:s system för handel med utsläppsrätter

Ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp ska vara ett komplement till och inte ersätta fungerande och ambitiösa system som till exempel EU:s system för handel med utsläppsrätter, ETS. EU är på många sätt ett globalt klimatföredöme eftersom vi trots vitt skilda förutsättningar mellan länder har enats om världens mest ambitiösa system för att reglera utsläpp med ett pris på utsläpp som är lika i alla EU-länder. Vi behöver bygga ut och förstärka det här systemet. Steg som tas för att koppla samman EU:s utsläppshandelssystem med andra länders motsvarigheter bör påskyndas. EU har redan kopplat samman ETS med motsvarande utsläppshandelssystem i Schweiz. Vi anser att

Sverige bör driva på för att fler sammanlänkningar sker med andra länder. Sverige bör också verka för att systemet ska utvidgas till flera sektorer som inte omfattas idag, t ex sjöfarten.

I samband med att EU skärper sina klimatmål till 2030 och 2050 kommer det att bli nödvändigt att också skärpa ambitionen i EU ETS för att nå de nya klimatmålen.

Handelsavtal

Genom handelsavtal har Sverige möjlighet att påverka andra länder. Den huvudsakliga kompetensen att förhandla handelsavtal finns dock i Bryssel. Därför är det viktigt att en svensk klimatpolitik alltid har med sig det europeiska perspektivet. Sverige bör exempelvis vara pådrivande för att länder som vidtar verkningsfulla åtgärder och sänker sina utsläpp ska belönas med mer fördelaktiga handelsavtal, genom att tullar på klimatsmarta varor sänks eller tas bort.

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

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

Internationella klimatinvesteringar

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.

Klimatbistånd

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

Moderaterna vill nu trappa upp stödet internationellt för att de fossila bränslena ska stanna i marken. Det är en förutsättning för att hålla uppvärmningen under två grader i linje med Parisavtalet. Sverige är en av världens största biståndsgivare per capita. Men vi lägger en relativt liten andel på klimatbistånd, som syftar till att minska utsläppen av växthusgaser. Moderaterna vill att biståndspolitiken 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 biståndspolitiken.

Jessica Rosencrantz (M)

John Widegren (M)

Betty Malmberg (M)

Marléne Lund Kopparklint (M)