

## Motion till riksdagen 2018/19:2895

av **Maria Malmer Stenergard 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 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.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att använda livscykelanalys vid nybyggnation av bostäder för klimatsmart byggande och tillkännager detta för regeringen.
4. 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.
5. 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.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ett klimatavdrag för vissa industribolag som investerar i teknik som lagrar koldioxid genom CCS och CCU, eller annan teknik som drastiskt minskar de processrelaterade koldioxidutsläppen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. 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.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av bonus-malus-systemet i syfte att göra det teknik- och kostnadsneutralt, samt miljömässigt mer träffsäkert, och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Skatteverket i uppdrag att med hjälp av ny teknik effektivisera kontrollen av reseavdrag och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa teknikneutralt stöd för utbyggnad av laddinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förmånsbeskattningen av bilar så att den bättre speglar det faktiska värdet och får en starkare miljöstyrande effekt och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en överenskommelse om bana i reduktionsplikten fram till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda reduktionsplikt för flyget och hur tillgången på biobaserat flygbränsle kan öka och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ytterligare miljödifferentiering för start- och landningsavgifter som uppmuntrar till investeringar i mer bränslesnåla plan och inblandning av biodrivmedel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
15. 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.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva på för ökad takt i implementeringen av Single European Sky och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta en aktiv roll för att driva på för en omförhandling av Chicagokonventionen, i syfte att sluta en global överenskommelse om en nationell minimiskatt på flygbränsle, 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 undersöka möjligheten att inkludera batteridrivna fartyg och elhybrider i nedsättningen av energiskatt och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över Sveriges möjligheter att attrahera energiintensiv industri och tillkännager detta för regeringen.
21. 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.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en nationell bioekonomistrategi i syfte att skapa långsiktiga spelregler för de gröna näringarna och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för förutsebara regler för förnybara bränslen på EU-nivå och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva på för att avskaffa handelshinder gentemot länder som vidtar åtgärder som sänker växthusgasutsläppen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva på för att det gröna frihandelsavtalet ska bli så omfattande som möjligt och tillkännager detta för regeringen.

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en sammanlänkning av EU ETS med andra länders och regioners system för handel med utsläppsrätter och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Jordens klimat är ett komplext system. Människan har i alla tider försökt utveckla metoder för att förutspå väder och vind. Tack vare modern vetenskap, där Sverige har stått för viktiga bidrag, förstår vi dock klimatsystemet bättre i dag än vi gjort någonsin tidigare. Kunskap ger oss makt, men den förpliktigar också. Vi vet nu att mänsklig aktivitet under det senaste århundradet har fått medeltemperaturen att stiga snabbare än någonsin. Forskarna räknar med att medeltemperaturen har ökat med över en grad sedan år 1880. Redan i dag kan vi se tecken på att klimatförändringarna är här. Allt fler extremväder har drabbat oss, i form av översvämningar, torka och smältande polarisar. Ekosystem sätts ur balans och konsekvenserna blir katastrofala.

Klimatutmaningen är global. Det innebär att vi i Sverige måste möta den på både ett internationellt och ett nationellt plan. Efter fleråriga förhandlingar är det mycket glädjande att världens länder år 2015 enades om ett klimatavtal i Paris. Genom avtalet har länderna förbundit sig till att hålla den globala ökningen av medeltemperaturen väl under två grader och göra ansträngningar för att den inte ska överstiga en och en halv grad. Den breda uppslutningen bakom Parisavtalet är mycket glädjande, eftersom den signalerar att klimatutmaningen tas på allvar och att världens länder känner gemensamt ansvar för att hejda klimatförändringarna. Men det är bråttom. Ett gott internationellt samarbete är avgörande för att vi ska kunna ta oss framåt.

De nationella åtaganden som kommunicerats är långt ifrån tillräckliga för att nå tvågradersmålet och än mindre målet på en och en halv grad. EU står i dag för cirka nio procent av de globala utsläppen medan Sverige står för cirka en promille av de globala utsläppen. Det kanske viktigaste verktyget för att minska utsläppen av växthusgaser inom EU är utsläppshandelssystemet (EU ETS). Systemet täcker cirka 45 procent av EU:s utsläpp av växthusgaser. Inom systemet sätts ett utsläppstak, som minskas över tid. Företag tilldelas eller köper rätten att släppa ut. För den icke-handlande sektorn har EU satt ett mål om att minska utsläppen med 30 procent till år 2030 jämfört med år 2005. Sverige har ålagts ett mål om 40 procent för samma period inom ramen för EU:s bördefördelning.

Men även om EU nådde netto-noll utsläpp imorgon så skulle det inte räcka för att stoppa klimatförändringarna. Nyckeln till ett framgångsrikt klimatarbete ligger i att ställa sig frågan hur vi i Sverige och EU kan göra vårt, samtidigt som vi möjliggör för och driver på övriga världen att göra sitt.

På det nationella planet är det betydelsefullt att Moderaterna och sex andra riksdagspartier enats om målet att Sverige ska ha noll nettoutsläpp av växthusgaser senast år 2045. Grunden för överenskommelsen lades i Miljömålsberedningen och antogs sedan i riksdagen i juni 2017 genom det förstärkta klimatpolitiska ramverket. Överenskommelsen innebär att det finns en bred samsyn kring de klimatutmaningar vi står inför, och den skapar därmed förutsättningar för en långsiktig miljö- och klimatpolitik. Därför är det viktigt att överenskommelsen vårdas.

## Hur kan Sverige bäst vara ett grönt föredöme?

Tack vare enigheten bakom de klimatpolitiska målen har vi nu möjlighet att lämna överbudspolitiken bakom oss. I stället faller ljuset på frågan om hur vi ska nå våra egna mycket ambitiösa mål. Det är här som nyckeln till verkligt grönt ledarskap finns, och det är också här som skiljelinjen går i svensk klimatpolitik.

För att leverera en klimatpolitik som är på riktigt och säkerställer Sveriges roll som grönt föregångsland krävs förmågan att hålla två tankar i huvudet samtidigt. Det räcker inte att sänka de svenska utsläppen för att andra länder ska vilja följa efter oss. Vi måste också visa att det går att bryta länken mellan tillväxt och ökade utsläpp. Den länken bröts under Alliansens tid vid makten. Under alliansregeringen sänktes utsläppen i Sverige med cirka 20 procent medan BNP ökade med nästan tio procent. Det är ett trendbrott som kan inspirera andra att följa efter.

Under 2016 och 2017 ökade de svenska utsläppen av växthusgaser, enligt Statistiska centralbyrån. Naturvårdsverkets data, som dock inte inkluderar utrikes transporter, visar på en viss minskning av utsläppen under 2016, 1,6 procent. Självklart påverkas utsläppsnivåerna av den starka högkonjunktur som just nu råder. De svenska utsläppen sjönk dramatiskt i samband med den globala finanskrisen och nu stiger de på motsvarande vis i takt med högkonjunkturen. Men det är just det som är problematiskt. För från år 2010, när ekonomin började återhämta sig efter den stora nedgången, minskade utsläppen samtidigt som ekonomin växte. Nyckeln till en verkligt framgångsrik klimatpolitik ligger i att kunna sänka utsläppen även under en stark högkonjunktur. Vi kommer aldrig att kunna inspirera länder som Kina, Indien och USA om vi inte kan visa dem att det går att sänka utsläppen samtidigt som allt fler får möjligheten att förverkliga sina drömmar.

Även om konjunkturläget påverkar utsläppen, är det alltså uppenbart att utvecklingen går åt fel håll.

Sverige har en omfattande basindustri med gruvnäring, stålindustri, cementproduktion, kemiindustri samt massa- och pappersindustri. Industrin har kommit långt från klimatsynpunkt och är ett globalt föredöme. Med det sagt, är det dock just basindustrin som, tillsammans med transporterna, står för de största utsläppen i Sverige. Därför är det framför allt dessa båda sektorer som vi måste fokusera de politiska resurserna på om vi ska nå de svenska klimatmålen.

Att Sverige ligger långt fram i omställningen synliggörs av att inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) så är det endast Liechtenstein som har lägre utsläpp per capita än vad Sverige har.

Det är relativt sett mycket kostsamt att sänka utsläppen i Sverige; vi har redan plockat många lågt hängande frukterna och vårt elsystem är i stort sett koldioxidfritt. För svensk räkning betyder detta i praktiken att de stora utsläppsminskningar som finns kvar att göra blir beroende av tekniksprång. Sverige har som högteknologisk nation goda förutsättningar att bidra till detta. Tekniska framgångar och metodutveckling kan bli till viktiga exportprodukter som kan hjälpa andra länder till en snabbare omställning.

## Beräkningskonventioner för klimatnytta

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. Konjunkturinstitutet lyfter fram flera sådana exempel i regeringens klimatbudget. Om ladda hemma-stödet skriver man exempelvis att det riskerar att bli ett stöd för en åtgärd som hushållen ändå skulle göra. Stödet förväntas alltså inte generera någon additionell nytta.

En annan mycket 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 sett, om varor i stället produceras i länder med högre utsläpp. Regeringens klimatpolitik riskerar att bidra till att flytta utsläppen utomlands samtidigt som de samhällsekonomiska konsekvenserna för Sverige är negativa. Skatt på internationella flyg är ett exempel – det skapar drivkrafter för resenärer att flyga från våra grannländer.

Utgångspunkterna för Moderaternas klimatpolitik, och för vår politik i stort, är att kostnadseffektivitet måste stå i centrum. Under åtta år med Alliansen vid makten redovisade vi alltid sysselsättningseffekter av arbetsmarknads- och skattepolitiken, något som nuvarande regering slutat med. Nuvarande regering redovisar heller inte hur stora utsläppsminskningar som klimatpolitiken förväntas ge upphov till.

Detta beror delvis på att de rödgröna partierna inte vill prata kostnadseffektivitet, men också på att det inte finns några allmänt vedertagna beräkningskonventioner för hur klimatnytta ska bedömas. Att sådana saknas får konsekvensen att symbolpolitik allt för ofta tillåts 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.

## Hållbar konsumtion

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

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

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

Hittills har analys av byggnaders miljö- och klimatpåverkan främst fokuserat på driften av dessa. Men en väsentlig del av påverkan sker redan när husen byggs. Denna påverkan bör i högre grad synliggöras genom livscykelanalys. Den kan dels omfatta olika byggmaterial, dels olika metoder för om- och nybyggnation. För en effektiv livscykelanalys är det också avgörande att den genomförs på ett grundligt och

transparent sätt. Den färdiga analysen bör vara lättillgänglig, och den kan därmed komma att på sikt utgöra en grund för olika aktörer inom byggsektorn att dela ”best practice”. Genom att integrera livscykelanalyser i sitt arbetssätt kan byggsektorn bidra till minskad klimatpåverkan. Det är särskilt viktigt med tanke på det stora behovet av bostäder som finns i Sverige. Användningen av livscykelanalys i samband med om- och nybyggnationer bör därför öka.

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. I Sverige handlar det i första hand om ett fåtal fabriker med mycket höga punktutsläpp: SSAB i Luleå och Oxelösund, Cementa på Gotland, Öland och i Skövde samt raffinaderierna i Lysekil och Göteborg.

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 följderna bli ökade utsläpp globalt.

Stål, cement och de många produkter som kommer från raffinaderier, exempelvis asfalt och plast, är svåra att vara utan i vårt moderna samhälle. Det är inte sannolikt att dessa varor kommer sluta konsumeras, tvärtom tyder allt på att efterfrågan på många av materialerna kommer att öka. Alternativ finns i vissa fall, men de är inte fullt utvecklade – till exempel står bioplast enbart för en procent av världsmarknaden. Även med en exceptionell tillväxttakt under de närmaste åren kommer fossila plaster fortfarande att utgöra merparten av konsumtionen. Byggsektorn, som använder den största mängden cement, kan bygga mer i trä och återvinningen av stål kan öka, men behoven av materialerna kommer fortsatt att vara stora. Vill man till exempel bygga ny infrastruktur behövs både stål och betong, vill man bygga nya elbilar behövs stål till karosser och chassin.

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

Det är dock inte all produktion som kan göras helt utsläppsfri. Ett sådant exempel är produktionen av cement. När det gäller cement och raffinaderier är i nuläget Carbon Capture and Storage (CCS) samt Carbon Capture and Utilization (CCU), där koldioxid fångas in för att lagras respektive användas, de mest realistiska lösningarna för att minska koldioxidutsläppen till atmosfären.

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

Basindustrin är en storkonsument av el. Det är inte ett direkt problem eftersom svensk elproduktion i princip är fossilfri, men många av de potentiellt fossilfria teknikerna för basindustrin innebär elektrifiering. Därför kommer tillgången till billig el att vara avgörande för basindustrins omställning. Om detta dessutom ska ske samtidigt som fordonsflottan elektrifieras i högre grad kan den svenska elproduktionen, och inte

minst effekten i det svenska elnätet, stöta på problem. Slutligen är transporterna till och från basindustrin behäftade med utsläpp då en stor del går på lastbil i dag. Här finns behov av smarta logistiklösningar som flyttar över större flöden till eldriven transport och till miljövänliga transporter till sjöss.

## Klimatavdrag

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

Vi vill därför utreda ett skatteavdrag (skattereduktion) på bolagsskatten. Avdragets storlek bör vara relaterat till storleken på utsläppsminskningarna som åstadkommit genom investeringarna. Stödet blir därmed betydligt mer resultatorienterat än regeringens Industrikliv och tydligt knutet till storleken på utsläppsminskningarna. Den närmare utformningen måste utredas, men en möjlig förebild finns i Nederländerna för företag som investerar i grön teknik (med inriktning på energi) som minskar utsläppen.

## Snabbare handläggning

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

## Innovationspolitik för basindustrin

Under efterkrigstiden präglades svensk innovationspolitik av nära samverkan mellan stat och industri. Genom olika industriforskningsinstitut finansierade staten i princip hälften av den tillämpade forskningen och utvecklingen för industrierna. Det fanns stora förväntningar på den här modellen, men den var inte långsiktigt hållbar för Sverige. Eftersom i alla fall basindustrin till sin karaktär var lågteknologisk ägnades mycket tid åt att förfinas och utveckla redan befintliga processer och jaga marginaler i stället för att satsa på banbrytande forskning och innovation som öppnade upp nya marknader.

På 90-talet lades forskningspolitiken om. Det i kombination med stora reformer av universiteten och deras forskningsprocess innebar sammantaget en radikal omläggning av förutsättningarna för innovation i basindustrin.

Förändringarna var bra och har tjänat Sverige väl – i dag är vi en innovativ ekonomi och 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 också rimlig. Staten bör inte finansiera sådan forskning som branscherna ändå skulle behöva göra för att hålla sig konkurrenskraftiga. Samtidigt som man inte nog kan understryka akademins viktiga roll för basforskningen, så står andra aktörer än universiteten för de största innovationerna. Enligt Reforminstitutet har 47 procent av Sveriges 100 främsta innovationer skapats av uppfinnare som varit anställda vid företag. Enskilda uppfinnare har utvecklat 33 procent och akademien har stått för resterande 20 procent.

Men när det kommer till dagens svenska basindustri finns det 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:

Perhaps the greatest challenges lie at the overall system level. Swedish policy makers, together with relevant stakeholders, should devise and implement a national visioning mechanism that can build greater consensus around major priorities, without excluding other research and innovation efforts that are necessary in a well-functioning innovation system. Research and innovation policy, governance and co-ordination mechanisms should be transformed to effectively link public research and innovation and address societal challenges.

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 närma oss Sveriges ambitiösa etappmål för transportsektorn: växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive flyg, ska minska med 70 procent senast år 2030 jämfört med utsläppsnivån år 2010.

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. Samtidigt värnar vi miljön. Därför vill vi inte straffa transporter som sådana, utan fokuserar i stället på åtgärder för sänkta utsläpp.

När alliansregeringen tog över makten efter Socialdemokraterna år 2006 hade Sverige den tredje äldsta bilparken i EU. Alliansregeringen genomförde en rad insatser för att minska utsläppen från transportsektorn. Det gav resultat. Andelen förnybart i transportsektorn ökade nära fyra gånger och under perioden 2007–2013 minskade koldioxidutsläppen från trafiken i Sverige med i genomsnitt 2,6 procent per år. Målet om att nå 10 procent förnybar energi i transportsektorn till år 2020 uppnåddes redan under alliansregeringen och nya bilars utsläpp har minskat rejält.

Utsläppsminskningen som skedde i transportsektorn under alliansregeringens tid har nu avtagit. Under 2016 ökade utsläppen från transportsektorn med mer än 6 procent, enligt Statistiska centralbyrån. Vi är angelägna om att bryta den negativa utvecklingen.

Vi vill fortsätta minska transporterens klimatpåverkan genom att tillvarata möjligheterna med ny teknik, öka andelen förnybara drivmedel och uppmuntra effektiva transporter med hög klimatprestanda vad gäller såväl fordon som drivmedel.

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. Vi ser också hur satsningar på batteriproduktion sker i Sverige, till exempel har Northvolt valt att lägga sin nya fabrik här.

När vi utformar politiska system ska vi även vara öppna för de nya möjligheter som digitaliseringen medför. Med en mer träffsäker matchning av utbud och efterfrågan kan resursanvändningen optimeras. Det finns visioner om att kollektivtrafiken på sikt kan individanpassas med hållplatsen hemma hos resenären. Det innebär stor potential för det framtida resursutnyttjandet, med tanke på att den genomsnittliga bilen står still 95 procent av tiden.

## Vägtransporter

94 procent av utsläppen av växthusgaser från transportsektorn kommer från vägtrafiken. Bland vägtransporterna är det personbilar och tunga lastbilar som genererar de största utsläppen. Personbilar står för drygt 65 procent och de tunga transportererna för 21 procent av utsläppen. Att minska utsläppen från vägtrafiken är därför särskilt angeläget om vi ska få ner utsläppen från transportsektorn.

För att nå klimatmålen inom transportsektorn behöver vi skynda på utvecklingen mot mer koldioxidfria transporter. Regeringen har infört ett ”ladda hemma-stöd” som

innebär att privatpersoner och bostadsrättsföreningar kan få bidrag för att installera en laddstation i bostaden. Man kan som mest få 10 000 kronor i bidrag per fastighet. Stödet avfärdas av Konjunkturinstitutet som ineffektivt. Konjunkturinstitutet menar däremot att investering i infrastruktur längs vägar kan vara motiverat.

Runt om i världen pågår en spännande utveckling av teknik för fossilfria transporter. Det finns dock fortfarande ett antal flaskhalsar i tekniken, främst kopplade till lagringen. Den lastbil som Tesla presenterade och som förväntas börja produceras 2019 har exempelvis en förhållandevis begränsad räckvidd och fler tekniksprång krävs.

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

Bränsleceller är spännande teknik som får allt mer uppmärksamhet runt om i världen. Utah-baserade företaget Nikola Motor planerar att redan år 2020 lansera koldioxidfria lastbilar med samma lastkapacitet som dieseldrivna lastbilar och med en räckvidd som överstiger dagens lastbilar. Företaget planerar för en infrastruktur för vätgasstationer i Nordamerika, där bränslet ingår i ett leasingkoncept. Vätgasen ska produceras med hjälp av solenergi.

I sammanhanget är det värt att notera att det svenska bolaget Powercell har slutit avtal med just Nikola Motor om leverans av bränsleceller. Honda, Toyota och Hyundai har lanserat modeller med bränsleceller och Mercedes planerar att släppa en bränslecellshybrid.

Ovanstående är bara några exempel på tekniker som är under utveckling. I ljuset av den utveckling som sker är det viktigt att vi inte begränsar de statliga satsningar som sker på området. Det sannolika är att vi framöver har en mix av olika tekniker, på samma sätt som vi i dag har flera olika sorters drivmedel i form av exempelvis bensin och diesel.

Vi vill bejaka och underlätta för ny koldioxidfri teknik genom att införa ett ekonomiskt stöd för utbyggnad av infrastruktur för teknik som inte kan nyttja befintlig infrastruktur, såsom bensinstationer. Vi reformerar därmed vårt tidigare föreslagna stöd till laddstolpar. Att reformera stödet så att det blir teknikneutralt går i linje med den vilja som Moderaterna tidigare har kommunicerat om att styrmedel inom miljö- och klimatområdet ska vara teknikneutrala.

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

En övergripande utmaning gällande biobränslen är att en stor del av lagstiftningen sker på EU-nivå. Det är förstås i grunden rimligt men det är viktigt att vår nationella lagstiftning och våra nationella mål går i takt med EU-lagstiftningen. En risk blir annars

att vi sätter mål som är omöjliga att nå eftersom lagstiftningen helt enkelt inte ger oss de verktyg som krävs.

I Sverige har vi, tillsammans med Finland, högst andel biodrivmedel i EU. Vi har mycket goda förutsättningar för inblandning av biodrivmedel i fossila bränslen, vilket bidrar till minskade utsläpp av klimatgaser. Biodrivmedel kan framställas av bland annat skogsråvara, grödor, restprodukter och avfall. Olika biodrivmedel har olika grad av klimatnytta. Exempelvis kan Lantmännen Agroetanol's etanol bidra med en 95-procentig utsläppsreduktion. För att säkra tillväxten av biodrivmedel med ökade investeringar i anläggningar för produktion krävs långsiktighet i regelverken. Förutsättningarna och reglerna har hittills varit kortsiktiga och osäkra.

Det är glädjande att vi den 1 juli i år fick på plats ett regelverk gällande reduktionsplikt, det vill säga krav på ökad inblandning av biodrivmedel, som Moderaterna länge har drivit på för. Systemet grundas på drivmedlens klimatprestanda, alltså hur stora reduktioner av utsläpp av växthusgaser som drivmedlet ger upphov till. Genom successivt ökad inblandning av biodrivmedel kan vi minska de fossila koldioxidutsläppen och bidra till att Sverige når 2030-målet. En svaghet i förslaget är dock att det bara innehåller bindande etappnivåer fram till år 2020. Branschföreträdare menar också att det finns förutsättningar att ställa högre krav på inblandningen i bensin.

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

Principen bakom bonus–malus är att inköp av miljövänliga bilar ska premieras på bekostnad av dem som köper bilar med stora utsläpp. Moderaterna har länge förespråkat ett sådant system. Systemet, som trädde i kraft den 1 juli 2018, innebär att miljövänliga bilar får en premie vid inköpstillfället medan bilar som släpper ut mycket får en kraftigt förhöjd fordonsskatt under tre år. Förslaget har dock fått motta en del kritik. Det bör därför ses över på en rad punkter:

Eftersom syftet med ett bonus–malus-system är att påskynda omställningen av fordonsflottan, och inte att straffa bilisterna, bör det inte vara överfinansierat, vilket det är med regeringens förslag. Energimyndigheten skriver i sitt remissvar:

Givet att systemet beräknas generera betydande intäkter till statskassan ligger tanken nära till hands att syftet med bonus malus-systemet är fiskalt.

I dag sker ”malus” genom en höjning av fordonsskatten under tre år. Man bör närmare analysera om treårsgränsen riskerar att försena omställningen av fordonsflottan. Effekten kan exempelvis bli att importen av äldre bilar ökar och/eller att bilägaren behåller bilen längre tid efter att de tre åren gått. Det finns också rapporter om att bilar som köpts med bonus försvinner till andra länder, såsom Norge. Även utifrån den aspekten finns det anledning att se över systemet. Systemet bör vara teknikneutralt och baseras på livscykelanalyser av fordon för att ge en mer rättvisande bild av olika fordonstypers klimatpåverkan. Sammanfattningsvis finns det alltså flera aspekter av bonus–malus-systemet som närmare bör utvärderas och ses över.

Reseavdraget är viktigt för att säkerställa möjligheterna att bo och arbeta i hela Sverige utan att drabbas av orimliga kostnader för arbetspendling. Flera undersökningar har dock tyvärr visat att fusket med reseavdraget är mycket utbrett. Enligt Skatteverket beror det utbredda fusket på tidsvinstregeln, det vill säga att man ska spara minst två

timmar på att arbetspendla med bil i stället för kollektivtrafik, vilket anses svårt att kontrollera. Med dagens teknik finns större möjligheter att kontrollera hur avdraget används. Minskat fusk skulle sannolikt minska miljöpåverkan, eftersom fler då skulle välja kollektivtrafik. Skatteverket bör därför kraftigt effektivisera kontrollen av reseavdragets användning genom att dra nytta av ny teknik.

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

Att minska utsläppen från vägtrafiken är särskilt angeläget om vi ska minska utsläppen från transportsektorn. 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 flygandet kommer att minska i framtiden. Människans nyfikenhet driver henne att se nya platser och byta erfarenheter och upplevelser med andra. Inom de närmaste 20 åren beräknas antalet flygresenärer fördubblas. Samtidigt ökar utsläppen från flyget. För att nå klimatmålen måste vi minska flygets utsläpp.

Flyget står i dag för 2–3 procent av människans totala koldioxidutsläpp. I Sverige står inrikesflyget för 1 procent av koldioxidutsläppen. Men då har man inte räknat in höghöjdseffekterna. Höghöjdseffekter innebär att utsläpp från flyg på hög höjd, cirka 10 000 meter, påverkar klimatet mer. Enligt Naturvårdsverket uppskattas förbränning på hög höjd dubbla den negativa klimateffekten jämfört med om förbränningen sker på marknivå. Höghöjdseffekterna orsakas främst av bildande av kväveoxider och vattenånga i den höga atmosfären. Detta gäller främst för utrikesflyg, eftersom inrikesflyg sällan når så hög höjd. Förbränning av förnybart bränsle ger också en höghöjdseffekt men forskarna är inte ense om hur stor den är. De är inte heller ense om hur stor den klimatvärmade effekten är av kväveoxider och vattenånga på hög höjd.

Runt om i världen pågår hoppande projekt för att minska flygets klimatpåverkan. I november 2017 meddelade Airbus, Rolls Royce och Siemens att de gemensamt arbetar på en prototyp på ett elhybridplan som ska kunna testas redan år 2020. Boeing samarbetar med start up-bolaget Zunum som räknar med att ha eldrivna plan i luften år 2022. Fördelarna med eldrift är inte bara klimatmässiga utan också att bullernivån minskar.

Även i Sverige går utvecklingen framåt. På sträckan mellan Ängelholm och Stockholm flyger BRA i dag med ett modernt turbopropflygplan som minskar de fossila utsläppen per passagerare med cirka 45 procent jämfört med jetflygplan. På alla flygningar mellan Halmstad och Stockholm har bolaget en femprocentig inblandning av

biodrivmedel. Sådana lovvärda initiativ premieras inte i regeringens modell för flygskatt. Den bygger på att straffa avstånd i stället för utsläpp. Skatten ger därmed inte heller flygbolagen några incitament att sänka sina utsläpp och ställa om till nyare teknik. Detta konstaterades även i utredningen:

Det innebär dock inte att skatten ger incitament till ökad energieffektivitet eller till minskad användning av fossila bränslen genom till exempel en övergång till biobränsle eftersom skatten är helt frikopplad från bränsleförbrukningen och typen av bränsle.

Inom Sverige och EES innebär skatten dessutom dubbla styrmedel, eftersom flyget omfattas av EU:s handel med utsläppsätter. 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 koldioxidekvivalenter. Det kan jämföras med Sveriges totala koldioxidutsläpp som år 2016 låg på 53 miljoner ton koldioxid.

Flera åtgärder kommer att krävas för ett mer hållbart flyg. Det handlar om ny teknik, effektivisering, modernisering, flygsätt och drivmedel. Tillgången på biodrivmedel för flyget är fortfarande begränsad, men precis som för vägtransportsektorn krävs långsiktiga styrmedel för att skapa en efterfrågan. Vi vill därför undersöka förutsättningarna för ökad inblandning av biodrivmedel. För att skapa smartare drivkrafter för omställning av fordonsflottan vill vi också utreda hur man ytterligare kan miljödifferenciera start- och landningsavgifter i syfte att uppmuntra till investeringar i mer bränslesnåla plan och inblandning av biodrivmedel.

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

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

Det europeiska flygtrafikledningssystemet hanterar dagligen runt 26 000 flygningar. Ineffektivitet inom det europeiska luftrummet beräknas kosta cirka 2 till 3 miljarder euro per år. Flygtrafiken växer för varje år, vilket kräver ett effektivare användande av luftrummet. EU:s program Single European Sky bidrar till ett effektivt och miljömässigt bättre användande av luftrummet genom att möjliggöra för ett gemensamt europeiskt luftrum där flygbolag kan frångå landsgränser 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. Alla utsläpp över den nivån ska man kompensera för. Även om vi välkomnar initiativet från branschen, menar vi att det mest effektiva vore att införa en möjlighet till koldioxidbeskattning av flygbränslet. Vi bör därför driva på för gemensam minimiskatt på utsläpp från flyget genom en förändring av Chicagokonventionen.

## Sjöfart

Redan i dag transporteras globalt sett omkring 90 procent av alla varor till sjöss. Transporter via sjöfart är många gånger effektiva om man ser till drivmedelsförbrukningen per vikt och sträcka. Det vore därför bra för klimatet om större andel gods och persontransporter flyttades över till sjöfarten.

Men även sjöfarten behöver minimera sina utsläpp till luften i form av svaveldioxid, kväveoxider, koldioxid och partiklar, och till vattnet i form av kemikalier och avloppsvatten. I dag används nästan enbart fossila drivmedel i sjöfarten, om man bortser från eldrift, som i nuläget är begränsad till ett fåtal användningsområden. LNG och metanol framställs ur naturgas, vilket gör att de inte kan klassas som förnybara. Däremot minskas utsläppen av svavel och partiklar.

Svensk sjöfart inkluderas i utsläppsmålet om att minska växthusutsläppen med 70 procent mellan 2010–2030, vilket kommer att kräva åtgärder. Fartyg har en lång livslängd, vilket innebär att enbart inköp av nya energieffektiva fartyg inte kommer lösa utsläppsproblematiken på kort sikt, utan att resurser även måste läggas på att minska utsläppen från befintliga fartyg.

Sjöfarten står i dagsläget för cirka 3 procent av de globala växthusutsläppen. Sjöfarten verkar på en global marknad och ytterligare nationella regleringar riskerar att svensk sjöfart och industri får konkurrensnackdelar i jämförelse med andra länder. Dessutom har nationella särkrav relativt liten verkningsgrad i jämförelse med internationella åtaganden. Mot denna bakgrund är internationella åtgärder inom ramen för FN:s internationella sjöfartsorganisation, IMO, viktiga för att minska utsläppen från den internationella sjöfarten.

Varken Kyotoprotokollet eller Parisavtalet reglerar utsläppen från den internationella sjöfarten, utan detta arbete har lämnats till IMO. IMO har tidigare tagit steg mot ett internationellt utsläppsmål för koldioxid från sjöfarten, genom att besluta om ett krav om att alla större fartyg ska samla in och rapportera data gällande bränsleanvändning. IMO fattade i april 2018 dessutom beslut om att sjöfartens globala utsläpp ska minskas med 50 procent till 2050 jämfört med 2008. Utöver ökad miljöhänsyn har ett internationellt system potential att ytterligare stärka konkurrenskraften hos svensk sjöfart, vars miljöarbete redan i dag ligger i framkant. 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

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

Nedsättningen av energiskatten har varit framgångsrik och minskar både utsläppen från fartyg i hamn och bullernivån. Många svenska hamnar har investerat i nya anläggningar de senaste åren. Med tanke på den senaste tidens utveckling av batteridrivna fartyg och elhybrider, bör det även undersökas om dessa kan inkluderas i skattenedsättningen.

## Järnväg

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

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

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



för tillväxt, sysselsättning, regional utveckling och miljö. Moderaterna vill arbeta för ett fullt genomförande av det fjärde järnvägspaketet i Sverige och övriga medlemsstater.

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

## En trygg energiförsörjning

Sveriges klimatarbete, välfärd, jobb och konkurrenskraft är beroende av en fungerande energipolitik. Den svenska energipolitiken ska värna klimatet, vara ekologiskt hållbar, säkra el till konkurrenskraftiga priser och garantera att el finns när den behövs.

Sverige är i toppen av EU när det gäller andelen förnybar energi. Vårt tidigare mål om minst 50 procent förnybart senast år 2020 nådde vi redan år 2012. Det handlar framför allt om bioenergi och vattenkraft, men även vindkraften har ökat snabbt.

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

Sommaren 2016 slöts en bred energiöverenskommelse mellan Moderaterna, Centerpartiet, Kristdemokraterna, Socialdemokraterna och Miljöpartiet. Därigenom har förutsättningar skapats för långsiktiga spelregler genom förnybar energiproduktion, utfasning av fossila bränslen och kontrollerade generationsskiften i den svenska kärnkraften. Målet för år 2040 är 100 procent förnybar elproduktion. Detta innebär inte ett stoppdatum för kärnkraft och inte heller en stängning av kärnkraft genom politiska beslut.

Med energiöverenskommelsen på plats är det hög tid att fokusera på morgondagens elmarknad, hur framtidens marknadsdesign ska se ut och hur Sverige ska klara de utmaningar gällande kraftöverföring som ett elsystem med allt mer intermittent kraft, såsom sol- och vindkraft, medför.

## 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 mellan 10–22 TWh per år, men möjligheterna behöver förbättras. Ett konkret problem är att långt ifrån alla EU-länder har marknadspriser på el.

Därför menar vi att en ambitiös politik för företagande, frihandel och innovationer går hand i hand med en modern energipolitik. Vi föreslår att en utredning tillsätts med uppdrag att analysera den svenska elmarknaden ur ett internationellt perspektiv och se

över vilka åtgärder som skulle behövas för att Sverige ska fortsätta vara konkurrenskraftigt.

## 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, då det ger länder som ännu inte ställt om sin elproduktion en konkurrensfördel gentemot länder som faktiskt minskat sin andel fossilbaserad elproduktion. Detta eftersom endast el producerad med fossila bränslen genererar de intäkter som används för kompensationen. Ett sådant system är i grunden orimligt. Att 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 kan användas i produkter som ersätter till exempel plast och andra energikrävande material samt för att ersätta fossila bränslen och drivmedel. 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. Trots omfattande kritik väljer regeringen att inte se över tillämpningen av artskyddsförordningen och inventeringen av nyckelbiotoper. 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. Om skogsbruket skulle ställas om till lägre tillväxt skulle det därmed göra det svårare att nå målet om ett fossilfritt Sverige. Att det svenska skogsbruket är effektivt framgår av en undersökning som visar att om Ryssland och Kanada applicerade det svenska skogsbrukets metoder skulle de kunna lagra upp till 2,5 miljarder ton mer koldioxid årligen. Det kan jämföras med Sveriges nettoutsläpp av koldioxid, som år 2016 uppgick till 52,9 miljoner ton.

Ökad tillväxt och ökad produktion i de svenska skogarna ökar också potentialen för ersättning av fossila produkter i takt med att uttaget kan bli större. Skogsprodukter för byggindustrin både i Sverige och i andra länder bidrar också till att minska klimatpåverkan från andra mer energikrävande byggmaterial, varför ökad export av trä

också kan bidra till minskad klimatpåverkan. Skogen har därmed stor potential att bidra i kampen mot klimatförändringarna. Vi menar att klimathänsyn inte tillräckligt beaktas i de avvägningar som görs med stöd av miljöbalken. Därför föreslår vi att miljöbalken ses över i syfte att tydligare lyfta fram klimataspekter vid beslutsfattande.

Sverige har goda möjligheter att utveckla en ekonomi som i ännu högre grad är biobaserad. Genom att inrätta en nationell bioekonomistrategi menar vi att man tillsammans med de gröna näringarna kan skapa större miljö- och klimatnytta. Den nationella strategin ska vara en väl förankrad strategi som främjar samverkan mellan både stat och näringsliv för att underlätta de omställningar som krävs i exempelvis skogsindustrin och lantbruket. Moderaterna vill därför inrätta en nationell bioekonomistrategi. Vi ser även stort behov av att skapa bättre förutsättningar och långsiktiga spelregler för förnybara biobränslen samt säkerställa en bred råvarubas. Detta krävs för att branschen ska våga göra större investeringar exempelvis i anläggningar för produktion av biobränslen.

## Internationella avtal och förhandlingar

Sverige ska behålla sin pådrivande roll i de internationella klimatförhandlingarna. Parisavtalet är viktigt och vi ska fortsätta att utveckla det. Det finns dessutom många andra internationella konventioner som vi ser ett behov av att uppdatera och göra ändringar i. Ett sådant exempel är Chicagokonventionen som reglerar den internationella flygmarknaden (se avsnittet om flyget i denna rapport).

I stället för att använda marknadskrafter för att sänka utsläppen globalt har FN genom Parisavtalet valt att ha ett nedifrån-och-upp-perspektiv för att sänka utsläppen. Varje land får i princip bestämma hur stor dess kapacitet för utsläppsminskningar är och förväntas sedan genomföra åtgärder i linje med det.

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. Vidare är det naturligt att Sverige verkar för att det gröna frihandelsavtal som EU just nu förhandlar, Environmental Goods Agreement, blir så omfattande som möjligt; tullar på klimatsmarta varor måste sänkas eller helt tas bort.

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

## Multilaterala klimatorganisationer

Sverige bidrar med pengar till internationella organisationer som arbetar med att motverka klimatförändringar. Enligt statsbudgeten för 2018 var den totala biståndsramen fastslagen till 49 miljarder kronor. Det motsvarar en procent av BNP. Drygt 14 miljarder kronor går till multilaterala projektorganisationer och projektfonder.

Av dessa 14 miljarder är det bara sju procent (knappt en miljard) som har som sitt primära syfte att sänka utsläppen av växthusgaser.

De två enskilt största svenska bidragen är de till FN:s två fonder Green Climate Fund och Globala miljöfonden (Global Environment Facility), som tillsammans får drygt 1 miljard kronor år 2018. Räknar man också in Världsbanken så ökar siffran, men även om Världsbanken har flertalet projekt som just går ut på att motverka klimatförändringar så är det inte huvudfokus för verksamheten. Genom vår roll som stor givare kan vi dock driva på Världsbanken att fokusera mer på klimatfrågan.

## Bilaterala utvecklingsprojekt

Den största delen av biståndsbudgeten går till bilaterala utvecklingsprojekt. För 2018 handlar det om sammanlagt 24,8 miljarder kronor. Av projekten är det få som har utsläppsminskningar som huvudsyfte. Enligt regeringens egna uppgifter är det bara 3 procent av utbetalningarna som syftar till att sänka utsläppen. 11 procent går till projekt som har som delsyfte att minska utsläppen. Det finns dock andra klimatrelaterade projekt som Sida finansierar. År 2016 rörde det sig om ungefär 3 miljarder kronor som på olika sätt gick till klimatprojekt. Av dem är det någonstans mellan 1 och 2 miljarder kronor som går till att sänka utsläppen.

Många andra länder lägger en betydligt större andel av sitt bilaterala bistånd på miljö- och klimatinsatser. För Sveriges del handlade det om 15 procent år 2016. Motsvarande siffra för hela världen var 20 procent.

Det svenska miljö- och klimatbiståndet fokuserar i högre grad på klimatanpassning medan andra länder tenderar att lägga pengarna på att motverka utsläpp. Åtgärder för klimatanpassning är förstås viktiga, men de tar oss inte närmare tvågradersmålet. Ett utökat fokus på bilateralt bistånd som syftar till att minska de globala utsläppen är därför önskvärt.

Denna analys har bland annat Norge gjort som lägger mångfald större del på bistånd med huvudsyfte att minska klimatutsläpp. Även om Norge sticker ut så är det noterbart att såväl Tyskland som Frankrike lägger betydligt mycket mer fokus just på att minska utsläppen.

Ett exempel på ett svenskt projekt som gjort stor nytta är finansieringen av vattenkraft i Mocambique. Biståndet borde i större utsträckning gå till fler sådana projekt som ger konkreta resultat och som hjälper länder att utvecklas samtidigt som de bidrar till ett bättre klimat. Om vi höjde andelen bilateralt bistånd som går till att reducera klimatutsläppen från dagens 3 procent till runt 10 procent skulle det innebära ytterligare cirka 2–3 miljarder kronor årligen för att sänka klimatutsläppen globalt.

Det är centralt att vi ger de länder som nu står inför en tillväxtresa möjligheten att undvika de misstag som vi begått. Genom vårt bistånd har vi en möjlighet att bidra till precis just detta.

## Internationella klimatinvesteringar

Ett av de mest kostnadseffektiva verktygen inom klimatpolitiken är internationella klimatinvesteringar. Dessa mekanismer har gett goda resultat på flera plan, såsom klimatpåverkan, luftkvalitet och hälsa samt tekniköverföring och teknikutveckling.

Clean Development Mechanism (CDM) tillkom i samband med Kyotoprotokollet. Mekanismen möjliggör för industriländer att investera i projekt för att minska utsläppen i andra delar av världen och avräkna de uppnådda utsläppsminskningarna mot de egna målen.

I Parisavtalet finns ett avsnitt som handlar om att utveckla flexibla mekanismer för att sänka utsläppen. Systemet är inte färdigförhandlat – men rätt hanterat skulle det kunna bli ett globalt system för handel med utsläppsrätter. Det nya systemet är tänkt att ersätta Kyotoprotokollets CDM-system.

*Maria Malmer Stenergard (M)*

*Åsa Coenraads (M)*

*Betty Malmberg (M)*

*Marléne Lund Kopparklint (M)*