



Miljödepartementet

## Klimatpolitiska handlingsplanen – Fakta-PM

Den 9 mars 2017 beslutade regeringen propositionen Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige (prop. 2016/17:146). Propositionen innehöll förslag till en klimatlag och ett nytt långsiktigt, tidsutsatt utsläppsmål samt nya etappmål för minskad klimatpåverkan. Riksdagen antog samma år regeringens förslag.

Klimatlagen (2017:720) trädde i kraft den 1 januari 2018. Enligt klimatlagen ska regeringen vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan. Lagen anger också vad en sådan handlingsplan bör innehålla, bl.a. Sveriges åtaganden inom EU och internationellt, historiska utsläppsdata, planerade åtgärder för utsläppsminskningar, och vilka ytterligare åtgärder eller beslut som kan behövas för att nå de nationella och globala klimatmålen.

Handlingsplanen ska lämnas till riksdagen året efter det att ordinarie val till riksdagen har hållits. Propositionen som regeringen nu lägger fram är den första klimatpolitiska handlingsplan som regeringen, i enlighet med klimatlagen, överlämnar till riksdagen. Propositionen bygger på en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna.

### Översiktligt innehåll och utgångspunkter

I den klimatpolitiska handlingsplanen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen. Regeringen redovisar också svar på Klimatpolitiska rådets rekommendationer. Handlingsplanen behandlar dessutom förslag som lämnats av Miljömålsberedningen.

Handlingsplanen utgår i huvudsak från Sveriges långsiktiga klimatmål och regeringens ambition om att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland.

### **Bred ansats – integrera klimat i alla relevanta politikområden**

Handlingsplanen redogör för utsläppsutvecklingen och redovisar utmaningar och övergripande inriktning på klimatpolitiken. Den spänner över sektorer och ämnen såsom industri, transport, offentlig upphandling, jordbruk, finansmarknaden, skogsbruk, hållbara förnybara drivmedel och infrastruktur för alternativa drivmedel, energieffektiva och klimatsmarta fordon och fartyg, avskiljning och lagring av koldioxid, konsumtionsbaserade utsläpp, forskning och innovation, samt europeiskt och internationellt klimatarbete. Inom dessa, och fler, områden presenteras ett stort antal åtgärder dels på tvärssektoriell nivå, men även specifikt inom olika utsläppssektorer. **Totalt är det över hundra åtgärder som presenteras.**

Den breda ansatsen i handlingsplanen speglas också i det övergripande förslaget som riksdagen föreslås godkänna – **För att nå det långsiktiga och tidsatta utsläppsmålet ska ökade ansträngningar göras för att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden.** Regeringen bedömer att arbetet med att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden bör innefatta:

- att all relevant lagstiftning ses över för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag,
- att regeringen i samband med nästa översyn av respektive samhällsmål vid behov omformulerar målen så att de är förenliga med klimatmålen och,
- att regelverket tydliggörs så att konsekvensanalyser görs av effekter för klimatet inom de politikområden där det är relevant.

## Lista över åtgärder i den klimatpolitiska handlingsplanen

### Tvårsektoriella åtgärder

Integrering av klimat i alla relevanta politikområden.

1. All relevant lagstiftning ses över så att det klimatpolitiska ramverket får genomslag.
2. I samband med nästa översyn av respektive samhällsmål omformuleras målen vid behov så att de är förenliga med klimatmålen.
3. Regelverket tydliggörs så att konsekvensanalyser görs av effekter för klimatet inom de politikområden där det är relevant.

### Prissättning av växthusgasutsläpp

4. Koldioxidskatten utgör även i fortsättning en bas för styrningen av koldioxidutsläppen i den icke-handlande sektorn. Nivån på skatten bör framöver anpassas i den omfattning och takt som, tillsammans med övriga förändringar av styrmedlen samt med hänsyn till näringslivets konkurrenskraft, ger en kostnadseffektiv minskning av utsläppen av växthusgaser i den icke-handlande sektorn så att etapp-målet till 2030 nås.
5. Utsläppen i den handlande sektorn prissätts främst genom EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS). Regeringen avser arbeta proaktivt inom EU för att skärpa EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) och utöver det använda kostnadseffektiva nationella styrmedel för att bidra till teknisk språng och minskade utsläpp från svenska anläggningar inom systemet.
6. En omfattande skattereform genomförs som bl.a. ska bidra till att klimat- och miljömål nås.
7. En kraftfull grön skatteväxling genomförs med höjda miljöskatter som växlas mot sänkt skatt på jobb och företagande. Miljöskatternas andel av skatteinkomsterna ska öka.
8. Ett avdrag för grön teknik ska införas för att förenkla för investeringar i ny teknik.
9. Sverige ska fortsätta verka för att energiskattedirektivet och andra relevanta delar av EU:s regelverk ska möjliggöra kostnadseffektiv styrning mot minskade utsläpp av växthusgaser.

## **Finansmarknaden**

10. Riksgälden kommer under 2020 genomföra en emission av gröna obligationer.
11. Placeringsreglerna för AP-fonderna har ändrats och de nya reglerna ska utvärderas fram till och med 2020 med avseende på om placering i fossil energi minskar.
12. Finansinspektionen har fått utökad uppdrag av regeringen att förbättra transparensen och jämförbarheten vad gäller hållbarhet på finansmarknaden.
13. Sverige driver på inom EU för att integrera hållbarhetsaspekter inom kapitalmarknadsunionen.

## **EU:s utsläppshandelssystem**

14. Sverige driver på för att ytterligare skärpa EU:s utsläppshandelssystem för att det ska bidra såväl till att uppfylla ett nettonollmål senast 2050 för EU och Parisavtalets målsättningar som Sveriges klimatmål. Utsläppstaket behöver minska snabbare, den fria tilldelningen behöver fasas ut på sikt och överskott av utsläppsrätter på marknaden behöver annulleras.

## **Konsumtionsbaserade utsläpp**

15. Miljömålsberedningen ska få i uppdrag att bereda frågan om mål för konsumtionsbaserade utsläpp.
16. Ett hyber-avdrag kommer att införas i enlighet med överenskommelsen i januariavtalet.

## **Offentlig upphandling**

17. En översyn av hur det klimatpolitiska ramverket kan få genomslag i offentliga upphandlingar genomförs, med fokus på upphandlingar med stor klimatpåverkan.
18. Upphandlingsmyndigheten kommer få i uppdrag att lämna förslag på åtgärder för att offentlig upphandling ytterligare ska kunna bidra till att nå våra klimatmål och att de upphandlingar som ger störst klimatnytta för pengarna kan prioriteras.
19. Lämpliga myndigheter kommer få i uppdrag att starta och driva beställarnätverk för klimatsmart upphandling på transportinfrastrukturområdet.

## **Forskning och innovation**

20. Regeringen kommer arbeta för ett regelverk som främjar och undanröjer hinder för innovation.
21. Det tioåriga nationella forskningsprogrammet om klimat, som Formas har inrättat på uppdrag av regeringen, fortsätter.

## **Lokalt och regionalt klimatarbete**

22. Möjligheten att stärka kommuners och regioners mandat och verktyg för att minska sin klimatpåverkan ses över.
23. Styrdokument för länsstyrelserna ses över så att det klimatpolitiska ramverket får genomslag.
24. En analys för hur en mer samordnad bebyggelse-, trafik- och transportinfrastrukturplanering kan bidra till en minskad klimatpåverkan ska genomföras.
25. Miljö- och klimatperspektiven i den regionala tillväxtpolitiken stärks.
26. Fortsatt nationellt utvecklings- och kunskapsstöd om minskad klimatpåverkan i det regionala tillväxtarbetet.

## **Åtgärder per sektor**

### **Bygg och anläggning**

27. Klimatdeklarationer för klimatsmart byggande ur ett livscykelperspektiv införs från 2022.
28. Krav på minskad klimatpåverkan och livscykelanalyser vid byggande ska främjas, exempelvis genom framtagande av upphandlingskriterier. Byggande i trä ska öka.
29. Miljöriskbedömningar vid återvinning inom bygg- och anläggningsindustrin behöver utvecklas. Användning av schaktmassor ska bli enklare.

### **Industri**

30. Miljöbalken ses över för att bli ett effektivt verktyg för att nå klimatmålen, i synnerhet de delar som gäller prövning av verksamheter som ger upphov till utsläpp av växthusgaser men också andra aspekter som prövning av verksamheter med lokal miljöpåverkan som bidrar till att nå klimatmålen men som i dag har svårt att tillgodoräkna sig klimatnyttan i prövningen.

31. En utredning tillsätts för att åstadkomma en effektivare och mer ändamålsenlig miljöprövning som möjliggör en snabbare omställning till fossilfrihet.
32. Industriklivet effektiviseras och stärks med 600 miljoner kronor per år 2020–2022. Inom ramen för klivet finns också satsningar för tekniker som kan leda till negativa utsläpp.
33. Myndigheter ska ge sökande stöd i hur de på bästa sätt kan söka finansiering eller samfinansiering genom EU:s olika källor för finansiellt stöd.
34. Möjligheterna för att inom befintliga stödsystem för industrins omställning bidra till att etablera ett plastreturraffinaderi ska analyseras.
35. Regeringen avser att prioritera det harmoniserade standardiseringsarbetet tydligare framöver för att underlätta plaståtervinning.
36. Produktion av hållbara förnybara drivmedel, bland annat produktion och distribution av biogas, ska främjas.
37. Uppdrag ska ges till Energimyndigheten om att analysera behovet av och förutsättningarna för ytterligare styrmedel för biodrivmedelsanläggningar med nya tekniker.
38. Prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas förbjuds.
39. Regeringen kommer att satsa mer på forskning, tester och samarbeten med näringslivet för att på ett hållbart och effektivt sätt binda tillbaka en del av de utsläpp som redan gjorts.
40. Sverige driver på inom EU för att stärka förutsättningar för hållbar batteriproduktion och -utveckling.
41. Strategiska samverkansprogram fortsätter för att stärka samhällsengagemanget för omställningen.

#### **El- och värmesektorn samt avfall**

42. Nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen i princip kommer behöva vara noll senast 2045 för el- och värmesektorn. El- och värmesektorn har även förutsättningar för att i vissa delar bidra till negativa utsläpp.
43. En nationell strategi för elektrifiering kommer att tas fram, där elektrifieringens betydelse för att nå fossiloberoende i transportsystemet kommer att vara en viktig del.
44. Det ska göras enklare och mer lönsamt att investera i förnybar energi för eget bruk.

45. Insatser för energieffektivisering ska stärkas, bl.a. är ekodesign och energimärkning viktiga verktyg.
46. Hinder för att belysningsnätet ska kunna utnyttjas för att ladda elfordon ska undanröjas.
47. En nationell strategi för cirkulär ekonomi tas fram och en bred översyn av regelverken för återvinning och hantering av avfall och restprodukter genomförs för att främja innovation och företagande.
48. En avfallsförbränningskatt införs.
49. En skatt på fler engångsprodukter samt förbud mot fler plastartiklar ska utredas i strävan att nå en mer cirkulär ekonomi.
50. Ett producentansvar för textil utreds för att åstadkomma miljönytta genom återanvändning och återvinning av textil.

### **Skogsbruk och annan markanvändning**

51. Det nationella skogsprogrammet utvecklas för att ytterligare främja växande skogsnäring och ett hållbart skogsbruk.
52. En bioekonomistrategi som bidrar till ökad tillgång till biomassa samt miljö- och klimatnytta ska tas fram.
53. Metoder för ökad kolinlagring i bl.a. jordbruksmark ska främjas.
54. Berörda myndigheter ska få i uppdrag att planera för att minska avgången av växthusgaser från organogena jordar och öka kolinlagringen i åker- och betesmark.

### **Jordbruk**

55. En utredning tillsätts för att föreslå åtgärder och styrmedel för att stödja en utveckling mot ett fossiloberoende jordbruk.
56. Fortsatta insatser för att minska läckage av metan från gödselhantering. Gödselgasstödet utvärderas.
57. En nationell plan tas fram för genomförandet av EU:s gemensamma jordbrukspolitik (GJP).

### **Arbetsmaskiner**

58. Uppföljningen av utsläpp från arbetsmaskiner behöver förbättras för att skapa förutsättningar för styrning mot minskade utsläpp. Därför ska ett uppdrag ges till lämplig myndighet att se över förutsättningarna för att utveckla registerföringen av arbetsmaskiner.

59. Det är viktigt att arbetsmaskiner inte missgynnas i förhållande till vägfordon när det gäller forskning, utveckling, demonstration och marknadsintroduktion.
60. En ny klimatpremie kommer att införas som bland annat omfattar eldrivna arbetsmaskiner och syftar till att främja marknadsintroduktion av dessa fordon.

## **Transportsektorn**

### **Transportpolitiska mål**

61. Nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip kommer att behöva vara noll senast 2045.
62. Regeringen har förtydligat att det transportpolitiska funktionsmålet i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet, där målet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med minst 70 procent till 2030 har gjorts till ett etappmål. En uppföljning av att dessa förändringar får önskat genomslag ska genomföras.
63. Miljömålsberedningen ska få i uppdrag att ta fram etappmål för flygets klimatpåverkan.
64. Miljömålsberedningen ska få i uppdrag att bereda möjligheten för etappmål även för sjöfarten.
65. Uppdrag ska ges till relevanta myndigheter om arbete och samverkan för att minska transporternas klimatpåverkan.

### **Transporteffektivt samhälle**

66. Transportinfrastrukturplaneringen ska bidra till fossilfrihet. Klimatmålen ska utgöra en central utgångspunkt för framtida statliga infrastrukturplanering. Underlagen till infrastrukturplanering bör visa hur satsningarna bidrar till möjligheterna att nå klimatmålen.
67. Regeringen avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (s.k. steg 1- och 2-åtgärder).
68. Stadsmiljöavtalen ska utvecklas och effektiviseras för att bland annat främja alternativ till bil i städer.
69. Ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik kommer att införas senast 2022.



70. Bilpooler ska stimuleras. En utredning arbetar för tillfället med att ta fram ett förslag.
71. Trafikverket ska i samverkan med berörda aktörer genomföra och utvärdera ett demonstrationsprojekt som stödjer konceptet ”mobilitet som tjänst”, dvs. köp eller prenumerationer av mobilitetstjänster.
72. Det ska analyseras hur regelefterlevnaden av miljözoner ska säkerställas.
73. Ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya järnvägsspår ska genomföras, i enlighet med den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029.
74. Trafikverket har fått i uppdrag att ta fram långsiktig underhållsplan och åtgärdsprogram för att säkra ökad punktlighet.
75. En översyn av hur tågresor med olika operatörer kan bokas via samma plattform bör genomföras.
76. Trafikverket har fått i uppdrag att utreda förutsättningarna för att upphandla nattåg till flera europeiska städer.
77. Nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas. Den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska återupptas och utgöra utgångspunkten för det fortsatta arbetet.
78. Reglerna för förmånsvärdet för bilar bör, utöver styrningen mot mer miljöanpassade bilar, spegla principen om neutral beskattning mellan förmån och kontant lön.
79. Ett avståndsbaserat och färdmedelsoberoende reseavdrag ska införas.
80. Skatteverket bör bedöma omfattningen av felaktigheter när det gäller redovisning av förmån av parkering vid arbetsplatser.
81. Det ska göras en översyn av möjligheten att utforma transportbidraget (som ska kompensera företag i de nordligaste länen) så att hänsyn tas till klimataspekter.
82. Skatteregler ska utformas så att de underlättar för cykelpendling.
83. Sverige ska fortsatt ta en ledande internationell roll för att det ska bli möjligt att beskatta fossilt flygbränsle i yrkesmässig luftfart. På global nivå ska Sverige verka för att de till Chicagokonventionen anknutna policyer, som anger att flygbränsle inte ska beskattas, ändras.
84. På EU-nivå ska Sverige verka för att energiskattedirektivet ändras så att flygbränslebeskattning inom EU blir tillåten. På kort sikt ska Sverige verka för att sådan flygbränslebeskattning inom EU möjliggörs genom bilaterala avtal mellan medlemsstater, eller ännu hellre, ett multilateralt avtal.
85. Transportstyrelsen har fått i uppdrag att lämna förslag på miljöstyrande start- och landningsavgifter för flyget.

86. Klimatdeklaration för långväga resor ska införas. Trafikanalys har fått i uppdrag att lämna ett förslag till obligatorisk deklaration vid marknadsföring och försäljning av långväga resor med flyg, tåg, buss och färja.
87. Behovet av styrmedel för att främja automatisering och digitalisering som bidrar till transporteffektivitet och hållbar mobilitet ska analyseras.

#### **Hållbara förnybara drivmedel & infrastruktur för alternativa drivmedel**

88. Ett stöd för laddinfrastruktur längs större vägar införs för att täcka de vita fläckar där laddinfrastruktur annars inte kommer till stånd.
89. En elektrifieringskommission ska tillsättas för att bl.a. påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet.
90. Lämplig myndighet ska få i uppdrag att analysera och föreslå åtgärder för förbättrad laddinfrastruktur för olika boendeformer.
91. Lämplig myndighet ska få i uppdrag att analysera incitament för övergång till landström i hamnar, t.ex. genom att införa miljözoner.
92. Byggregler ska kompletteras med krav på laddinfrastruktur.
93. En långsiktig plan för uppförande och utbyggnad av elvägar ska tas fram.
94. Vid en kontrollstation för reduktionsplikten för bensin och diesel ska successivt ökade kvotnivåer skärpas för tiden efter 2020 så att den bidrar till uppfyllelse av klimatmålet för transporter.
95. En utredning tillsätts för att föreslå ett årtal för när fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner ska vara utfasade i Sverige samt hur en utfasning av fossila drivmedel i EU kan åstadkommas.
96. Krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle för flyget ska införas.
97. På motsvarande sätt som det har utretts för flyget ska det även analyseras hur sjöfarten kan ställa om för att minska växthusgasutsläppen.

#### **Energieffektiva och klimatsmarta fordon och fartyg**

98. Förändrade regler för fordonsskatt börjar tillämpas; det högsta uppmätta koldioxidvärdet, istället för det lägsta, ska användas från 2020.
99. En översyn av bonus–malus-systemet genomförs under 2020 för att förstärka och förenkla systemet.

100. Möjligheter för bättre vägledning för konsumenterna kring lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp, som t.ex. en energimärkning, ska analyseras.
101. Sverige driver på för att EU:s koldioxidkrav på lätta fordon skärps i samband med översynen av systemet 2023.
102. En utredning tillsätts för att det från 2030 inte längre ska vara tillåtet att sälja nya bensin- och dieseldrivna bilar. Sverige driver på för motsvarande förbud inom EU.
103. Premier för miljöfordon ska ses över så att de aktuella fordonen i högre utsträckning blir kvar i Sverige. Det är dock viktigt att eventuella regeländringar är förenliga med EU-rätten, bidrar till ökad nationell klimatmåluppfyllelse och inte leder till oproportionerlig administration.
104. Lämplig myndighet ska få i uppdrag att analysera förutsättningarna för och kostnadseffektiviteten i ett konverteringsstöd för befintlig fordonsflotta.
105. Sverige stödjer i den pågående förhandlingen av Eurovinjettdirektivet principen om att förorenaren får betala genom pris på koldioxidutsläpp.
106. Sverige driver på för att utsläppskraven för tunga fordon skärps 2022.
107. Ett nytt miljöstyrande system för beskattning av tunga fordon ska utredas.
108. Ett test- och forskningscenter för elektromobilitet ska etableras med ekonomiskt stöd från Energimyndigheten.

#### **Staten ska vara föregångare i att minska växthusgasutsläppen från transporter**

109. Kraven på myndigheter att främja klimatsmarta mötesformer och transportsätt ska skärpas.
110. Naturvårdsverket ska få i uppdrag att ta fram koncept för intern klimatväxling för statliga myndigheter.
111. Sverige driver på för att EU-administrationen aktivt ska bidra till minskade utsläpp genom val av mötessätt.
112. En ny miljöbilsdefinition ska beslutas som följer regelverket för bonusbilar och som styr vilka bilar staten ska köpa in.

#### **Kompletterande åtgärder**

113. Regeringen återkommer i fråga om kompletterande åtgärder efter vidare beredning av Klimatpolitiska vägvalsutredningen slutbetänkande. Detta inkluderar bl.a. frågan om ökning av kolsänkan över tid, bio-CCS och verifierade utsläppsminskningar i andra länder.

114. Rättsliga hinder för CCS inklusive bio-CCS behöver undanröjas.  
Ändring av Londonprotokollet ska ratificeras.
115. Sverige driver på för ett robust regelverk för nya internationella  
samarbetsformer enligt Parisavtalets artikel 6.

## Europeiskt och internationellt klimatarbete

### EU

116. Sverige driver på för att målet om nettonollutsläpp till senast 2050 görs  
rättsligt bindande i en övergripande klimatlag för EU.
117. Sverige driver på för att EU:s 2030-mål skärps till utsläppsminskningar  
om minst 55 procent jämfört med 1990 och är i linje med Parisavtalets  
1,5-gradersmål.
118. Det svenska överskottet inom ESR (icke-handlande sektorn) ska fortsatt  
annulleras.
119. För att nå 1,5-gradersmålet kommer Sverige driva på för att  
lagstiftningen i 2030-ramverket ska skärpas, framförallt inom EU ETS  
och ESR.
120. Sverige driver även på för att EU:s övriga sektors- och genom-  
förändelagsstiftning på klimatområdet ska skärpas, såsom utsläppskrav  
för lätta och tunga fordon och reglerna för flyg inom EU ETS.
121. Sverige driver på för att EU:s statsstödsregler och EU:s stödssystem  
reformerar för att bidra till ett fossilfritt samhälle och genomförande av  
Parisavtalet.

### Regionalt klimatsamarbete

122. Regionala samarbeten i Norden, Arktis och Barents kommer att  
användas för att nå klimatmålen och höja den globala ambitionen.

### Det globala genomförandet av Parisavtalet

123. Sverige ska ta en ledande och pådrivande roll för genomförandet av  
Parisavtalet.
124. Sverige ska vara ledande när det gäller finansiering av omställningen.  
Klimatfinansiering ska bidra till ökad ambition, stärkt kapacitet och  
ägarskap i utvecklingsländer.

## **Finansiering av internationella klimatinsatser**

125. Utvecklingssamarbetet ska vara i linje med Parisavtalet. En utgångspunkt är att biståndsbudgeten inte investeras i fossil verksamhet. Sverige driver på för att multilaterala och bilaterala utvecklingssamarbeten utvecklas i denna riktning.
126. Sida ska få i uppdrag att analysera och redovisa vilka lärdomar som hittills dragits och vilka ytterligare åtgärder som krävs för att det svenska utvecklingssamarbetet än mer ska ligga i linje med Parisavtalet.

## **Klimat och handel**

127. Sverige ska verka för att kopplingen mellan Parisavtalet och handel stärks. Sverige uppmanar därför EU att analysera Parisavtalet som en väsentlig klausul i samarbetsavtal inklusive frihandelsavtal med tredje part.
128. Sverige ska fortsatt verka för att handelsavtal särskilt ska belysa klimataspekter och Parisavtalets genomförande.
129. Sverige ska fortsatt driva på för att avskaffa tullar och handelshinder, inklusive för klimatvänliga varor, tjänster och teknik, i EU:s handelsavtal.
130. Exportkreditnämnden ska få i uppdrag att tillsammans med Svensk Exportkredit AB se över hur det svenska och internationella exportfinansieringssystemet ska bidra till en tydlig omställning och kraftigt minskade utsläpp av växthusgaser.
131. Sverige driver på för att de internationella och europeiska regelverken för bl.a. exportkrediter och annan offentlig handelsfinansiering bidrar till hållbarhet och uppfyllandet av Parisavtalet.
132. Senast 2022 ska de svenska exportkrediterna till investeringar för prospektering och utvinning av fossila bränslen upphöra.