



Datum 2022-12-14  
Diarienummer 1046/22

Miljödepartementet  
[m.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:m.remissvar@regeringskansliet.se)

Diarienummer: M2022/01830, M2022/01828, M2022/01829

## **Göteborgs Stads yttrande över Miljödepartementets remisser:**

**Lokal och regional klimatomställning - underlag  
inför klimatpolitisk handlingsplan 2023**

**Trafikanalys Rapport Förslag som leder till  
transportsektorns klimatomställning**

**Promemorian Näringslivets klimatomställning**

### **Inledande synpunkter**

Göteborgs Stad är i huvudsak positiv till underlagsrapporterna men lämnar synpunkter utifrån Göteborgs Stads klimatmål och erfarenheter från arbete med klimatomställning. Nedan lämnar staden synpunkter bland annat avseende upphandlingens roll i klimatomställningen samt om åtgärder för laddinfrastruktur, arbetsmaskiner, drivmedel, byggnation, stadsplanering samt transport- och energieffektivitet.

I rapporten om Lokal och regional klimatomställning finns ett stort fokus på omfattande samordning. Staden bedömer att det är viktigt att det inte blir för stor överbyggnad av samordning på olika nivåer - med risk att ta resurser från det operativa arbetet för att nå klimatomställningen.

Statliga bidrag och resurser till kommuner behövs för att kunna nå framgång i klimatomställningen. Dock kan det vara svårt för en kommun att skaffa den personal och de kompetenser som krävs för genomförandet av olika åtgärder. Det krävs högutbildad personal där kommuner konkurrerar med den privata marknaden och den regionala och statliga nivån. Hanteringen av de statliga bidragen kan också medföra en hög administration i kommunen som inte alltid ger de nyttor som avses.

Rapporten förutsätter att reduktionsplikten behålls på den nivå som var beslutad sedan tidigare och bedöms som nödvändig för att nå transportsektorns mål till 2030. Den förutsätter också att skattelättnaden är tillfällig.

Regeringen föreslår i sin budgetproposition att sänka reduktionsplikten till EU:s miniminivå vilket innebär att andra åtgärder kommer att krävas för att nå 2030-målet. Detta innebär svårigheter i att bedöma rapportens förslag utifrån om de kommer att vara tillräckliga åtgärder i den kommande klimatpolitiska handlingsplanen.

## **Lokal och regional klimatomställning - underlag inför klimatpolitisk handlingsplan 2023**

### **Förslag 1 Nationell samordnare för Färdplan för kommuner och regioners klimatomställning**

Göteborgs Stad är positiv till att ta tillvara och vidareutveckla erfarenheterna från Fossilfritt Sverige och Agenda 2030-sekretariatets arbete. En Färdplan för kommuner och regioners klimatomställning föreslås vilken bygger på ömsesidig överenskommelse och bygger på logiken från Fossilfritt Sveriges branschspecifika färdplaner vilket har varit ett framgångsrikt sätt att skapa engagemang och tydlighet. En konkretisering av vad som samordnas vore dock önskvärd. Det är till exempel viktigt att färdplanen samordnas med de andra färdplaner för klimatomställning som kommuner omfattas av som till exempel Kommunernas klimatlöften i Västra Götalands Klimat 2030 eller Fossilfritt Sveriges övriga färdplaner. Detta för att inte skapa merarbete i form av ytterligare mål och uppföljning inom områden som redan hanteras på ett bra sätt. Det finns många plattformar och arenor - de kan samordnas bättre men det är viktigt att det inte bli en överbyggnad av det som redan sker.

Nationell samordning och ledningsfunktioner är positivt men det behövs också förstärkning inom den kommunala nivån. Staden ser inte att det primärt är bristen på strategisk nivå som är hindret, utan faktiska åtgärder som leder till resultat. Staden ser gärna mer av åtgärder som stödjer genomförandekapaciteten i den kommunala organisationen. Staden ser positivt på att rapportens förslag om utredning om kommunallagen bör uppdateras för ökad tydlighet kring vad som ingår i kommunernas och regionernas revisioner kopplat till klimatområdet, samt om klimatlagen bör vidgas till att gälla all offentlig verksamhet och inte enbart regeringens arbete.

Avseende transporteffektiv samhällsplanering bedömer dock staden att det finns ett behov av ökad samordning mellan stat, länsstyrelse, region och kommun för att skapa ett gemensamt och synkroniserat arbete för en hållbar trafikplanering för att kunna nå både nationella, regionala och kommunala klimatmål.

Göteborgs Stad bedömer att kunskap och lärdomar som staden tillsammans med andra städer och kommuner bidrar med genom exempelvis Viable Cities kan få stor effekt om arbetet fångas upp i en nationell färdplan.

Göteborgs Stad bedömer att det kan vara särskilt värdefullt med en nationell samordnare för kommuner med mindre resurser än Göteborg att driva på klimatomställningsarbetet.

**Förslag 1.2 Färdplan för kommuner och regioners klimatomställning**  
Som komplement till de stöd som redan ges till innovations- och utvecklingsprojekt bör befintlig kunskap nyttjas och befintliga lösningar skalas upp. Många kommuner och regioner har redan idag långtgående arbete, stor kunskap och tydliga behov kring möjliga klimatinvesteringar både i egen verksamhet och i samverkan med andra aktörer som näringsliv. För att skapa effektiv omställningskraft bör finansiellt stöd inom ramen för redan etablerade myndigheter och funktioner erbjudas.

Det är viktigt med helhetssyn och möjligheten att näringslivets branschspecifika färdplaner genomförs lokalt/regionalt i samverkan mellan de offentliga aktörerna i kommun och region behöver uppmärksammas. Samverkan mellan kommun, region och näringsliv kan vara viktigt för snabbare framgång i och finansiering av klimatomställningen.

### **Förslag 1.3 Kompetenslyft för klimatet**

Göteborgs Stad ser positivt på förslaget om kompetenslyft inom offentlig sektor, särskilt kommunal och regional nivå, för att leda klimatomställning med helhetssyn och systemperspektiv i syfte att ge politiker och tjänstepersoner rätt verktyg och den kunskap som krävs. Kompetenslyft är av stor vikt eftersom klimatomställningsfrågan har koppling till många beslut. Det är viktigt att denna kunskap också finns på nationell nivå i beslutfattande organ där styrmedel och förutsättningar för ett långsiktigt klimatarbete sätts.

En aktör som inte nämns bland aktörer i kommunerna är de kommunala näringslivskontoren som finns i stort sett i varje kommun. Eftersom samarbete med näringslivet behövs lokalt är dessa en viktig resurs.

## **Förslag 2 Myndighetslyft för kommuner och regioners klimatomställning**

Göteborgs Stad är positiv till förslag om myndighetslyft för kommuners och regioners klimatomställning som kan öka myndigheternas förståelse för stadens specifika utmaningar. Staden konstaterar i likhet med rapporten också potentiella vinster av att samordna pågående initiativ. Göteborgs Stad bedömer dock att myndigheter vid utformning av regler, förordningar och stöd bör fokusera på möjligheter och synergier snarare än att försöka säkerställa att målkonflikter inte uppstår. Målkonflikter kommer att uppstå mellan olika samhällsmål. I utredningar behöver det därför tydligt framgå för beslutsfattare vilka avvägningar som kan behöva göras när målkonflikter väl uppstår. Möjligheter och hinder i befintlig lagstiftning bör identifieras.

Vikten av lokal omställning behöver tydliggöras på nationell nivå. Detta kan till exempel göras genom väl genomarbetade kommunala färdplaner.

2.2. En kunskapsarena för kommuner och regioners klimatomställning  
Göteborgs Stad är positiv till förslaget och att webbplatsen Hållbarstad.se fortsätter att utvecklas kopplat till detta.

### 2.3 Rådgivningscentral för försöksverksamhet

Staden ser att en rådgivningscentral är en intressant idé, gärna med fokus på policy och regler och hur kommuner kan arbeta med att testa förändringar i dessa. Försöksverksamhet kring tekniska lösningar finns redan. Staden ser en utmaning i att det kan skapas en funktion som kan ge service till alla kommuner och regioner. Om funktionen ska bli användbar behöver den kunna ge information på detaljerad nivå.

### Förslag 2.4 Förstärkt uppdrag till statistikmyndigheter att utveckla statistik på lokal och regional nivå

Göteborgs Stad är positiv till rapportens förslag om lokal/regional klimatstatistik eftersom det idag är en utmaning att kunna titta på nuläge och lägga strategi framåt baserat på statistik. Staden ser fördelar med att hållbarstad.se bör utvecklas i samma riktning som underlagsrapportens förslag 2.2 och ser förslag 2.4 om att ansvariga myndigheter tilldelas uppdrag för att förbättra och utveckla statistik på lokal nivå som viktigt. Bättre data och statistik behövs för att kunna följa upp och utveckla indikatorer för stadens konsumtionsbaserade utsläpp samt utvärdera effekter av genomförda åtgärder. Staden ställer sig därför även positiv till förslaget om standardiserad redovisning av klimatåtgärder. En gemensam och förbättrad klimatuppföljning skulle leda till såväl samordningsvinster som en uppföljning av bättre kvalitet.

### **Förslag 3 Klimatomställningsfunktion på strategisk nivå hos kommuner**

Göteborgs Stad är positiv till förslaget om en klimatomställningsfunktion. Förslaget är inspirerat av Göteborgs Stad som har en klimatomställningsfunktion sedan tidigare. Staden bedömer att utformningen av en klimatomställningsfunktion bör ha en gränsöverskridande karaktär för att kunna hantera utmaningar och frågor som är tvärspektoriella samt ha hög kapacitet för att kunna utreda komplexa frågeställningar.

### **Förslag 4 Standardiserad redovisning av klimatåtgärder**

Göteborgs Stad instämmer i förslaget och att en standardiserad redovisning på sikt kan leda till bättre data och uppföljning och underlätta rapporteringen för kommunen. Förslaget förutsätter förslag 2.4 om utvecklad klimatstatistik på kommunal och regional nivå.

### **Förslag 5 Förstärkt uppdrag till länsstyrelsen för att leda och koordinera energi- och klimatomställning på lokal och regional nivå.**

Av utredningen framgår att klimatmålen är tydligt utstakade från regeringen men att klimatarbetet konkurrerar med andra viktiga politiska frågor och prioriteringar. Klimatfrågan blir lätt marginaliserad. Staden ser att det finns ett behov av en tydlighet från staten för att få kraft att driva omställningen - vilket i detta sammanhang blir en viktig uppgift för Länsstyrelsen. Göteborgs Stad är positiv till den del i förslaget som syftar till att Länsstyrelsen får en samordnande och koordinerande roll i energi- och klimatomställningen. Staden vill lyfta det framförallt är en samordning av statens verksamhet som behöver stärkas. Länsstyrelsens har en viktig roll att spela i klimatomställningen på regional nivå i frågor som utbyggnad av regionnätet - för att för säkerställa att tillräcklig effekt kommer att finnas till regionen.

### **Förslag 6 Regional upphandlingssamordning och förslag 8 Ökade klimatkrav i offentlig upphandling**

Göteborgs Stad bedömer att förslag 6 och 8, som syftar till att öka kompetensen och underlätta för kommuner att ställa klimatkrav i upphandlingar är positivt eftersom offentlig upphandling är ett av kommunernas viktigaste verktyg som kan bidra till att minska både de direkta och de indirekta utsläppen, Upphandlingar kan även främja innovation.

Göteborgs Stad instämmer i analysen att ett hinder för att upphandlande myndigheter ska ställa relevanta klimatkrav och följa upp dessa är tillgången på tid och personer med rätt kompetens. Staden är positiv till utredningens förslag att bidra med stöd till kommunerna och regionerna för att överkomma detta hinder. Staden ser också positivt på att den regionala samordnarfunktionen föreslås underlätta upphandlande myndigheters arbete med uppföljning av krav, eftersom det är minst lika viktigt med uppföljning som att ställa krav i offentlig upphandling för att få en verklig effekt.

I Västra Götalandsregionen finns flera organisationer som kan vara aktuella att söka medlen och agera samordnare. Göteborgs Stad ser att det är viktigt att en dialog förs mellan till exempel Göteborgsregionens kommunalförbund, andra kommunalförbund i regionen, Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stads förvaltning för inköp och upphandling. Detta för att hitta bästa samverkansform som både kan vara drivande för de som idag ligger långt fram, samt höja nivån för upphandlande myndigheter som idag inte ställer särskilt långtgående klimatkrav eller följer upp dessa.

Göteborgs Stad är positiv till båda delarna i förslaget om ökade klimatkrav i offentlig upphandling. Syftet är att öka klimatkrav i den offentliga upphandlingen genom att hjälpa till att lägga grunden genom att vägledningar och riktlinjer ska finnas på plats hos upphandlande offentliga

organisationer. Enligt utredningen adresserar förslaget ”hinder i form av brist på ledarskap och ramvillkor”. Förslaget är väl sammankopplat med tidigare förslag om regional upphandlingssamordning.

Enligt förslaget bör upphandlingsriktlinjerna för kommuner och regioner inkludera tydliga rekommendationer för när livscykelkostnadsberäkningar ska tas fram vid upphandling och förtydligas med exempel där denna typ av underlag ger långsiktig kostnadseffektivitet. Stadens bedömning är att Göteborgs Stads Riktlinje för inköp och upphandling i kombination med Göteborgs Stads Miljö- och klimatprogram visar på en tydlig ambition och styrning till nämnder och styrelser att ställa långtgående klimatkrav samt att följa upp dessa. Om förslaget beslutas och Upphandlingsmyndigheten tar fram rekommendationer om riktlinjer enligt förslaget, kan Göteborgs Stad behöva se över var och på vilket sätt rekommendationer för livscykelkostnadsberäkningar ska finnas med i styrande dokument.

### **Förslag 7 Regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion**

Förslaget syftar till att stärka kommunalt och regionalt arbete för en mer transporteffektiv samhällsplanering och staden bedömer att det är ett bra förslag.

Göteborgs Stad ser mycket positivt på en ökad regional samordning, synkronisering och målstyrning för att kunna nå kommunala, regionala och nationella klimatmål kopplat till mobilitet och transporter. Den regionala mobilitets- och tillgänglighetssamordnings-funktionen skulle kunna utgöra en viktig roll i samtalet om regional fysisk planering med Trafikverket, och stötta i frågor om infrastruktur och hur statlig infrastruktur kan hantera en växande storstad. Västragötalandsregionen består av 49 kommuner med väldigt olika förutsättningar och utmaningar kopplat till mobilitet och tillgänglighet. För att kunna lyfta lokala behov och åtgärder anser staden att samordning också är viktig på en nivå mellan kommunal och regional. Kommunerna runt Göteborg samverkar inom GR, Göteborgsregionens kommunalförbund. Det vore önskvärt att stödet även kunde användas för att stärka det delregionala arbete kopplat till transporteffektivt samhälle som till exempel GR ansvarar för.

En stor del av trafiken i Göteborg utgörs av inpendling ifrån andra kommuner i regionen samt genomfartstrafik, vilket innebär att Göteborgs möjlighet att nå sina klimatmål för trafiken är beroende av regionens och andra kommuners arbete för att minska bilberoendet och öka gång-, cykel- och kollektivtrafik. Staden ser därför positivt på att samordningsfunktionen kan koordinera regionens och kommunernas arbete med medborgarengagemang och beteendepåverkan inom mobilitetsområdet.

Det är svårt att utläsa ur förslaget om medel för finansiering av samordningsfunktionen ska sökas på nytt varje år under den föreslagna tiden

2024-2030. För att kunna få en kontinuitet och effektivitet i arbetet är det viktigt att det finns en långsiktighet i finansieringen av samordningsfunktionen.

### **Förslag 10 Utred tillstånds- respektive anmälningskrav för stora energi- och eleffektanvändare**

Göteborgs Stad är positiv till förslag om att utreda tillstånds- respektive anmälningsplikt för stora energi- och eleffektanvändare eftersom det skulle ge större möjligheter att långsiktigt planera för ett optimerat energisystem. Det gäller såväl för elnätet ur effektsynpunkt som möjligheterna för fjärrvärmens att nyttja spillvärme.

I takt med att verksamheterna i staden elektrifieras alltmer, behöver energi- och eleffektanvändarna ges incitament att hushålla med resurserna på ett effektivt sätt. En utredning kan bidra till att identifiera lämpliga vägar att styra mot en sådan användning.

#### **Avseende andra viktiga styrmedel (4.13)**

Göteborgs Stad skulle föredragit att utredningen, istället för stort fokus på samordning, skulle haft större fokus på att föreslå styrmedel som strukturellt ändrar och underlättar förutsättningarna för systematiskt klimatarbete. Dels systemsyn i nationella regelverk som upphandlingslagstiftning, dels i plan- och bygglagen. Den rådgivningsfunktion som föreslås är ett positivt förslag och går i linje med detta, men bör förstärkas och tydliggöras så att den uppmuntrar innovation och är en kanal gentemot lagstiftarna.

Göteborgs Stad delar bedömningen att även plan- och bygglagen i högre grad än idag behöver bidra till klimatmålen, bland annat genom transporteffektivt samhälle. Fysisk planering har en viktig roll och plan- och bygglagen behöver ses över, verktyg för att analysera och bedöma klimatpåverkan behöver tas fram. Staden är positiv till förslaget ge Boverket ett fortsatt och utvecklat uppdrag för att ta fram verktyg för minskad klimatpåverkan vid planläggning.

### **Trafikanalys Rapport Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning**

Ungefär en fjärdedel av utsläppen inom Göteborgs geografiska område kommer från transportsektorn (inklusive flyg). Göteborgs Stad har mål om att utsläppen från transportsektorn (exklusive flyg) ska vara minst 90 procent lägre år 2030, jämfört med år 2010. Därtill ska vägtrafikarbetet minska med 25 procent till år 2030 jämfört med 2020 och utsläppen från Göteborgs Stads egen fordonsflotta ska vara fossilfria 2023.

#### **4. Trafikslagsövergripande förslag**

##### **Förslag 4.1 Förslag inom hållbara förnybara drivmedel**

Göteborgs Stad bedömer att förslaget om en bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem är bra. Det är viktigt med långsiktiga styrmedel och tydliga politiska styrsignaler till marknadens aktörer, så att förutsättningarna för att de flytande drivmedlen som kommer behövas på sikt blir helt förnybara.

Reduktionsplikten bedöms vara en kostnadseffektiv åtgärd som står för merparten av de utsläppsminskningar som krävs för att uppfylla klimatmålet avseende transporter till 2030. Energimyndigheten skriver i rapporten Kontrollstation för reduktionsplikten 2022 att ”reduktionsplikten är direkt avgörande för Sveriges möjlighet att nå de av Riksdagen uppsatta energi- och klimatpolitiska målen. Även om elektrifieringen av transportsektorn går snabbare än tidigare uppskattat, behöver vi använda många olika verktyg för att minska transportsektorns klimatpåverkande utsläpp. Reduktionsplikten inte bara minskar utsläpp genom ökad andel förnybara drivmedel, utan bidrar också till att främja omställningen av svensk industri och näringsliv samt har potential att stärka svensk konkurrenskraft på många områden.”

##### **Förslag 4.2 Förslag inom ett transporteffektivt samhälle**

Göteborgs Stad ser positivt på förslagen om att införa transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip och att utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder. Dessa förslag kan på ett effektivt sätt kunna bidra till att minska trafikarbetet och därigenom även bidra till minskade utsläpp. Detta gäller i synnerhet för de transporter staden saknar rådighet över. Förslaget om sänkt hastighet i tätort kan bidra till ökat cyklande vilket är viktigt för att öka antalet utsläppsfria och energieffektiva transporter, och kan dessutom bidra till att minska trängseln i staden. För Göteborg är minskat vägtrafikarbete en nyckelåtgärd för att nå stadens klimatmål.

Det är viktigt att Trafikverket tar ett större helhetsansvar för samhällsplaneringen i samverkan med kommunerna och regionerna. Flera av förslagen och åtgärderna liknar och kan kopplas till det som framkom i den statliga utredningen Rätt för klimatet SOU 2021:21.

#### **5. Förslag som rör vägtrafiken**

##### **5.1 Förslag inom hållbara förnybara drivmedel**

Bevarandet av reduktionspliktens nuvarande utformning till 2030 är av stor vikt för att Göteborgs Stad ska kunna nå sina klimatmål. Förslaget om ett förstärkt Industrikliv bedömer staden vara ett viktigt bidrag till att möjliggöra för raffinaderiernas produktion av förnybara drivmedel.



## 5.2 Förslag inom ett transporteffektivt samhälle

Göteborg Stad är positiv till ”*Paket för effektivitet -*

*Förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle*”.

Idag sker arbete ofta utifrån den enskilda organisationens uppdrag, ofta med en tendens att bevaka respektive ansvarsområde. De gemensamma diskussionerna tenderar att handla mer om vem som ska betala för vad istället för att hitta den bästa helhetslösning, oavsett vem som är ansvarig aktör. Det är viktigt att förtydliga Länsstyrelsens roll till exempel avseende ansvarsfördelning och möjligheter till ingripandegrund.

Göteborgs Stad anser att statlig finansiering till utveckling av de stora investeringar i kollektivtrafiksystemet som krävs för att nå klimatmålen i ett växande storstadsområde är viktigt. Gemensamma överenskommelser mellan kommuner, regioner och staten, där de bästa åtgärderna för att nå ett mer transporteffektivt samhälle tas fram och genomförs, ger förutsättningar för såväl högre kostnadseffektivitet som bättre hållbarhet. Staden anser att det är angeläget att en riktad pott tillskapas där det finns möjlighet att nyttja medel för såväl medfinansiering till kommunala/regionala investeringar som till investeringar för kollektivtrafik i det statliga väg- och järnvägssystemet i enlighet med regionala och lokala mål och strategier för kollektivtrafik.

Göteborgs Stad bedömer att förslaget *Sänk hastigheten i tätbebyggt område* är bra. Utöver effekter som utredningen påvisar ger sänkt bashastighet ökad möjlighet till mer transporteffektivt samhälle samt attraktiva stads- och vistelsemiljöer. Göteborgs Stad utformar gator i stadsmiljöer för 30 respektive 40 km/tim i detaljplaner och ombyggnationer. Bullerberäkningar måste dock göras på bashastigheten 50 km/tim vilket ger högre bullernivåer i planeringsskedet jämfört med de blivande faktiska nivåerna. Effekten av det blir begränsningar hur staden kan byggas ut gällande kvaliteter och funktionsblandning eller att bebyggelse inte kan ordnas över huvud taget. I stället för att respektive kommun ska ordna riktlinjer för lägre hastighetsgränser än bashastighet finns det vinster i en nationell samordning för likvärdiga planeringsförutsättningar. Genom att analyser och gatuutformning utgår från samma hastighetsgränser i planeringsskedet förbättras förutsättningarna för jämn hastighet vilket i sin tur kan minska bullernivåer och luftföroreningar från vägtrafik. Låg hastighet ger också hälsosammare och stadsmiljöer och ökar förutsättningarna för överflyttning till aktiv mobilitet, som gång och cykel.

En ändring av bashastighet i tätort från 50 km/h till 30 km/h är en tydlig signal att gående och cyklister har högst prioritet i tätbebyggt område och att det är utifrån den nivån som gatunätet sedan kan anpassas efter funktion, 40 och 60 km/h med metoden Rätt fart i staden. Ett viktigt medskick är att det inte räcker att bara skylta om, det kan också krävas fysiska åtgärder i gatumiljön samt stöd av tekniska lösningar.

Göteborgs Stad är positiv till förslaget ”*Utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder*”. Genomförande av steg 1- och steg 2-åtgärder som ger minskad transportefterfrågan och ett mer effektivt resursutnyttjande av befintlig infrastruktur ligger i linje med Göteborgs miljö- och klimatmål. Steg 1- och 2-åtgärder ger ofta mycket bra effekter, särskilt om de kombineras med steg 3- och steg 4-åtgärder. Staden bedömer att det är viktigt att Trafikverkets uppdrag förtydligas till att inkludera steg 1- och steg 2-åtgärder.

I den statliga utredningen Rätt för klimatet SOU 2021:21 föreslås att förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar mm får ett tillägg som innebär att statlig medfinansiering får beviljas för åtgärder som kan minska behovet av nybyggnationer eller större ombyggnationer av transportinfrastruktur genom att påverka transportefterfrågan, val av transportsätt eller genom en effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur. Denna typ av åtgärder behövs och är viktiga för att öka möjligheterna med statlig medfinansiering.

Göteborgs Stad bedömer att förslaget *Gör stadsmiljöförordningen tillämplig för hållbara godstransporter* är ett bra förslag. Att förtydliga tillämpningsområdet för förordningen så att stöd kan ges till investeringar inom hållbara godstransporter möjliggör att fler sådana åtgärder kan genomföras.

Göteborgs Stad är positiv till en generell översyn av regelverket; *Genomför en regelöversyn för att eliminera hinder och underlätta för distansarbete*. Genom att underlätta för distansarbete kan positiva effekter nås avseende minskad klimatpåverkan, samtidigt som lägre trafiktoppar i rusningstid också ger positiva effekter på stadsmiljön som mindre trängsel, lägre bullernivåer och bättre luftkvalitet. Ett exempel från AB Framtiden som kan utredas är möjligheten för hemmanära flexibel arbetsplats för trångbodda som inte har möjlighet att skapa en yta i det egna hemmet, till exempel co-workingtor i flerbostadsområden.

### 5.3 Förslag inom energieffektiva vägfordon

Göteborgs Stads konstaterar liksom utredningen att de förslag som presenterats i den nationella elektrifieringsstrategin behöver genomföras. Därtill utgör förslag i underlagsrapporten om att utreda tillträde till laddning i syfte att underlätta hemmaladdning samt förslaget om att förlänga klimatpremien för tunga lastbilar som viktiga för att skynda på elektrifieringen av vägtransporter i staden. Avseende förslaget *Underlätta hemmaladdning – Utred tillträde till laddning* vill staden understryka att ett eventuellt krav behöver utformas så att det är behovsdrivet och medger effektiv flexibilitet. I annat fall finns risk för kostsam överdimensionering, åtminstone i perioder.

I rapporten uttrycks att scenarioanalyser från Naturvårdsverket visar att vi kan nå 2030-målet för inrikes transporter med dagens beslutade styrmedel, däremot inte 2045-målet. En uppfyllelse av 2030-målet förutsätter dock att det finns en ändamålsenlig laddinfrastruktur för elfordon och att hållbara förnybara drivmedel finns att tillgå.” I detta sammanhang vill staden lyfta fram att många städer har beslutade mål som går längre och snabbare fram än de nationella. För att lyckas förutsätter det att transportköpare krävställer utsläppsfria transporter och att även privatpersoner får incitament för att byta fordon så att icke fossilfria fasas ut i snabbare takt.

Staden ser att en utredning om hemmaladdning kan göras men att det samtidigt finns en risk med för stort fokus på rätt till laddning där man bor. Det är viktigt att hitta strategier för laddning och att utveckla hur laddinfrastruktur kan nyttjas av fler. Sedan 2010-talet har det varit stort fokus på hemmaladdning och att det är där som laddning ska ske. Utvecklingen av elbilar går fort, och nya batterier medger längre och längre körsträckor. Det säljs nu fler rena elbilar än laddhybrider. En ny, ren elbil går ca 50 mil på en laddning, och en personbil i Sverige kör i snitt några mil om dagen. En ren elbil behöver därför inte laddas varje dag/natt utan kan i så fall ofta laddas en gång varannan vecka på en arbetsplats eller över natten på en laddare alternativt på en snabbbladdare. Att nyttja befintlig, utbyggd laddinfrastruktur så effektivt som möjligt, och arbeta för att lättare kunna nyttja den, samt komplettera där det behövs kan vara en viktigare åtgärd i dagsläget för att möta behovet av laddning.

Staden bedömer att förslaget *Förläng klimatpremien för tunga lastbilar och utred ökad stödnivå* är ett bra förslag. I dagsläget är väntetiden för en beställd ellastbil över ett år, och det är därför viktigt med långsiktiga stöd för att de ska kunna nå önskad effekt. En förlängning av stödet till 2026, men gärna ytterligare några år, är önskvärt. Under 2025/2026 skulle stödet behöva ligga på den högre nivån (80 procent av merkostnaden), därefter kan stödnivån justeras utifrån prisutvecklingen på ellastbilar. En ellastbil är idag minst dubbelt så dyr som en vanlig lastbil. För elbussar var prisskillnaden redan 2018–2019 nere i ett påslag på ca 66 procent, så merkostnaden för eldrift är betydligt högre för lastbilar jämfört med bussar. För att få större effekt behöver stödet för lastbilar även matchas med stöd för laddinfrastruktur, såväl publik laddinfrastruktur som privat (snabbbladdning och långsamladdning). Det kan också finnas ett behov att se på hur en ellastbils batterimängd kan jämkas med behovet av laddinfrastruktur, dvs. möjligheten att minska mängden batterier mot att behovet av snabbbladdningsinfrastruktur ökar (mindre batterier ger större behov av snabbbladdning). Onödigt stora batterier ger tyngre fordon och därmed mer vägslitage.

Staden bedömer att förslaget *Dela upp miljözon klass 3 i en för lastbilar och bussar och en för personbilar* är bra. Genom att dela upp miljözon klass 3 i en zon för personbilar och en zon för lastbilar och bussar ges kommuner möjlighet att reglera lastbilar och bussar i ett område utan att påverka privatpersoner. Införande av miljözon 3 för lastbilar och bussar kan bidra till att driva på användningen av eldrivna lastbilar, som idag går mycket långsammare jämfört med personbilar. Förslaget bör även kompletteras med system för övervakning för att säkerställa att miljözonsregleringen efterlevs.

Avseende förslaget *Inför tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner* har staden svårt att bedöma klimateffekten av förslaget. Premien bedöms dock kunna leda till effekter på utsläppen av luftföroreningar eftersom äldre bilar har betydligt högre utsläpp än nyare.

### **Förslag 6 och 7 som rör sjöfart respektive luftfart**

För att sänka utsläppen från flyg och sjöfart i Sverige och Göteborg, bedömer staden precis som utredningen att Sverige behöver driva på för effektiva och verkningsfulla styrmedel på EU-nivå. Detta då utvecklingen av flyget och sjöfartens utsläpp i stor utsträckning påverkas av de internationella regelverk som finns och att risken för läckageeffekter är överhängande om enbart nationella styrmedel implementeras.

#### **11. Betydelsen av generella styrmedel och skatter**

I regeringsuppdraget ingick inte att ge förslag inom skatteområdet. Eftersom det av flera skäl är viktigt med generella skatter för att på ett mer verkningsfullt och kostnadseffektivt sätt nå uppsatta mål, lyfter rapporten ändå några perspektiv som också behöver beaktas framöver när den framtida styrmedelsarsenalen för att nå klimatmålen fastställs.

Göteborgs Stad ser positivt på att rapporten lyfter betydelsen av skatter. Staden anser att skatter som syftar till att prissätta externa effekter såsom fossila utsläpp, trängsel eller vägslitage är effektiva styrmedel och stimulerar till minskade utsläpp, minskat trafikarbete samt ökad elektrifiering. På samma sätt som EU ETS är pådrivande för energieffektivisering och minskade utsläpp inom industrin, är skatter i kombination med andra styrmedel och offentliga åtgärder viktigt för att minska utsläpp och trafikarbete som staden saknar rådighet över. Göteborgs Stads bedömning är därför att underlagsrapporten hade skapat bättre förutsättningar för en mer effektiv och verkningsfull styrning för transportsektorns klimatomställning om förslag kring skatter hade ingått.

### **Promemorian Näringslivets klimatomställning**

Promemorian är tydlig i vad som behöver göras för att i allt högre grad kunna nå målen i Agenda 2030. De sektorsspecifika förslagen och rekommendationerna är tydliga och konkreta och i denna rapport går det för många aktörer att få förståelse för hur det går att komma vidare med varje förslag och rekommendation.

En del rekommendationer har som förslag att det ska utredas vidare i en rapport. Staden vill dock lyfta att det är viktigt att också testa och utföra saker i Trippel Helixkonstellationer. Staden saknar branschorganisationer och dess färdplaner i rapporten samt samarbete med Handelskamrar, Företagarna och Svenskt Näringsliv, vilka är viktiga samarbetspartners för att få resultat.

Hälften av utsläppen av växthusgaser inom Göteborgs geografiska område kommer från industrin, i huvudsak från raffinaderierna. Dessa utsläpp saknar Göteborgs Stad i stor utsträckning rådighet över.

### Elektrifiering

#### *Förslag 1 Utred ett två-delat ersättningssystem vid etablering av ny kraft*

I syfte att öka acceptansen för omställningen ser Göteborgs Stad positivt på förslag 1 och det breda anslaget vad gäller kunskapslyft för klimatet med reformer i hela utbildningssystemet. Staden bedömer att förslaget kan bidra till att öka förutsättningarna för en rättvis klimatomställning. Det är dock viktigt i en sådan utredning att undersöka om det enbart är de ekonomiska incitamenten som är problemet och/eller om det behövs andra incitament som kan öka acceptansen och i sin tur öka takten för utbyggnaden av förnybar energi.

Acceptans- och tillståndsfrågorna kopplade till framför allt vindkraftsutbyggnaden är viktigt för om elektrifieringen ska lyckas. Ett lokalt ersättningssystem, ofta kallad Bygdepeng, bör utredas.

#### *Förslagen 2 Utred styrmedel som underlättar användning av spillvärme och 4 Utred villkoren och möjligheterna för kraftvärmeanläggningar att utnyttja full kapacitet året om*

Göteborgs Stad anser att dessa förslag bör prioriteras. Även om utsläppen från Göteborg Energis egen produktion (el- och fjärrvärmeproduktion) ska vara fria från fossila utsläpp 2025 är det viktigt att fortsatt arbeta för ett effektivt och kapacitetssäkert energisystem. Av den anledningen ser Göteborgs Stad positivt på utredningsförslag 2 och 4, även om dessa förslag inte primärt bidrar till att minska utsläppen i staden. Inom ramen för dessa förslag har staden intresse av att utreda och implementera styrmedel och offentliga åtgärder som stöttar utveckling och marknadsintroduktion av teknik och flexibilitetstjänster för lagring och användning av energi och värme. El- och fjärrvärmeproduktionen står för omkring 14 procent av utsläppen inom Göteborgs geografiska område.

## Markanvändning

### *Förslag 7 Öka skyddet av produktiv skogsmark med höga naturvärden*

Förslaget är en inskränkning för kommunens möjlighet att använda mark och vatten så som kommunen själv önskar men staden bedömer trots det att åtgärden kan bli ett positivt stöd i kommunens klimatarbete och omställning mot klimatneutralitet. Ett ökat skydd av produktiv skogsmark kan ge stöd i prioritering av markanvändning i konkurrens om andra ändamål/behov till exempel avverkning och exploatering.

### *Förslag 11 Utred styrmedelspaket för långsiktigt hållbart jordbruk*

Det är även viktigt att beakta acceptansperspektivet i utformandet av ett styrmedelspaket för att ändra sammansättningen av livsmedelskonsumtionen. Förslag 11 i underlagsrapporten bör beakta även dessa aspekter, tillsammans med andra effekter på miljö och deras nära koppling till hälsa. Göteborgs Stad bedömer också att tydligare mål för livsmedels miljö- och klimatpåverkan behövs på nationell nivå för att kunna införa en effektiv och verkningsfull styrning på lokal nivå.

## Konstruktioner och bostäder

### *Förslag 13 Utred investeringsstöd för energieffektivisering i befintliga byggnader*

Staden bedömer att förslaget huvudsakligen är bra. Det är dock viktigt att effektiviseringen som stöds inte utvärderas med minimikravet i Boverkets byggregler, BBR, som utgångspunkt. Energikraven i BBR är utformade för att vara teknikneutrala avseende uppvärmningsform när de används som miniminivåer. Om man ställer krav på effektivisering av typen ”55 % av kraven i BBR” går teknikneutraliteten förlorad, och fastighetsägaren har ofta inget annat val än att installera en värmepump istället för fjärrvärme, och kanske kompletteras med solceller (vars produktion enligt BBR får räknas av från byggnadens faktiska energianvändning). Resultatet blir en konkurrenssnedvridning med ett ökat eleffektbehov och ökad klimatpåverkan som följd. Detta har syns tydligt i de bidragssystem som hittills tillämpats, trots att Boverket tydligt säger att BBR enbart avser minimikrav. Istället behöver energieffektivisering mätas på ett sätt som fångar byggnadens verkliga energi- eller effektbehov. Det görs enklast genom att tillämpa systemgränsen Använd Energi eller ett värmeförlusttal.

### *Förslag 14 Utred institutionella hinder för klimateffektivt nyttjande av befintligt byggbestånd.*

Göteborgs Stad bedömer förslaget som positivt. Idag är befintliga regelverk ett hinder för en resurseffektiv omställning av befintliga fastigheter, som till exempel konvertering från lokal till bostad.

## Arbetsmaskiner och offentlig upphandling

*Förslagen 20 Fortsätt stödja fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI), 23 stöd åtgärder till laddinfrastruktur för arbetsmaskiner och 42 ställ krav vid upphandling för arbetsmaskiner*

Utsläppen från arbetsmaskiner står för ungefär 6 procent av utsläppen inom Göteborgs geografiska område. Göteborgs Stad ser därför positivt på förslag 20, 23 och 42 som främjar forskning, innovation och marknadsintroduktion av arbetsmaskiner som drivs med förnybara alternativ. Trots att det finns mål om att stadens egna arbetsmaskiner ska drivas med förnybar energi senast 2025 så finns det utsläpp från arbetsmaskiner som staden inte har samma rådighet över. Eftersom dieseln kommer vara ett alternativ för många av arbetsmaskinerna inom en överskådlig framtid är dessa förslag viktiga tillsammans med förslag 8 (fasa ut nedsättningen av dieselskatten och utred ett jordbruksavdrag) och 32 (verka för en höjd minimiskatt inom energiskattedirektivet) samt förslagen om reduktionsplikten i Trafikanalys rapport om transportsektorns omställning (se nedan under rubriken Transportsektorns klimatomställning).

*Förslagen 20 Fortsätt stödja fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI)*

Avseende förslag 20 skulle, förutom att stötta utveckling av arbetsmaskiner med nollutsläpp och dess laddinfrastruktur, stödet kunna användas till annan teknikutveckling som kan underlätta eller samverka med elektrifieringen inom FFI-utlysningarna. Exempel på detta är hur bygglogistikfordon och arbetsmaskiner kan samverka avseende laddning på en arbetsplats för att dela på tillgänglig laddeffekt, byggplatsutveckling med cirkulära flöden och omlastningshubbar, geofencinglösningar tillsammans med tillstånd för HCT (High Capacity Transport) -, farligt gods- eller off-peakleveranser. Vid storskalig test och demo behöver stöd till maskiner och laddinfrastruktur finnas med (köp/leasing). Typvariationen av arbetsmaskiner och laddinfrastrukturen är stor, och det kan behövas många projekt för att täcka in den variationen. De 50 mkr, som föreslås avsättas under kommande 4 år, kan utifrån det vara i minsta laget.

*21 Definiera begreppen nollutsläpp och lågutsläpp kopplat till arbetsmaskiner*

Staden bedömer att förslag 21 är ett bra förslag. Tydliga, gemensamma definitioner underlättar tex vid kravställning i av arbetsmaskiner i upphandling.

### *Förslag 22 Utvärdera klimatpremien*

Då utvecklingen inom fordon och arbetsmaskiner går snabbt bör klimatpremien utvärderas regelbundet för att säkerställa att styrmedlet bidrar till så stor klimatnytta som möjligt. Det bör också beaktas hur andra bidragssystem (tex. för ellastbilar och laddinfrastruktur) kan samverka med klimatpremien.

### *Förslag 23 Stödåtgärder till laddinfrastruktur för arbetsmaskiner*

Göteborgs Stad bedömer att det är ett bra förslag. Att ordna laddinfrastruktur för arbetsmaskiner är mer komplicerat och kostsamt än för fordon inom vägtrafiken, då det idag krävs en hög beläggning för att den ska bli kostnadseffektiv. Samtidigt finns stora samhällsekonomiska mervärden av att elektrifiera arbetsmaskiner i städer då de bidrar till bättre luft och mindre bullerproblematik. Stödet bör även omfatta mobila lösningar för laddning, samt system för batteribyte, då det kan vara en effektiv lösning för tillfälliga arbeten som till exempel vägarbeten. Stödet bör även beakta möjligheten att kunna dela på laddinfrastruktur eftersom det är viktigt ur kostnadseffektivitetssynpunkt. På en byggarbetsplats bör till exempel ellastbilar kunna använda samma laddinfrastruktur som de elektriska arbetsmaskinerna. Stödet för laddinfrastruktur behöver samverka med stöd för elektriska arbetsmaskiner, se förslag 22.

### *Förslag 25 Utred miljözoner för arbetsmaskiner*

Staden bedömer att det är ett bra förslag. Miljözoner för arbetsmaskiner i områden som är särskilt känsliga för luft- och bullerföroreningar kan vara effektivare än att använda upphandlingskrav.

EU-politiken som grundförutsättning samt Finansiering

### *Förslag 26 Säkerställ långsiktiga mål för EU ETS efter 2030,*

*Förslag 27 Inrätta ett europeiskt samarbete om Carbon Contracts for Difference (CCfD),*

*Förslag 28 Säkerställ inkluderad av slopad fri tilldelning av utsläppsrätter i CBAM och fasa ut fri tilldelning av utsläppsrätter,*

*Förslag 29 Justera nuvarande tilldelningsregler för fri tilldelning av utsläppsrätter*

*Förslag 32 Verka för en höjd minimiskatt inom energiskattedirektivet*

*Förslag 38 Genomför en nationell pilot för att testa det finansiella instrumentet Carbon Contracts for Difference (CCfD)*

För att minska de processrelaterade utsläppen krävs verkningsfulla och effektiva EU- och nationella styrmedel som prissätter utsläppen tillräckligt högt. Det behövs samtidigt investeringsstöd för marknadsintroduktion av ny



teknik och styrmedel som främjar en ökad efterfrågan på förnybar energi. Göteborgs Stad bedömer att förslag 26–29 samt 32 och 38 stöder en sådan inriktning.

Förslagen 26–29 samt 32 och 38 stöttar även omställningen inom sektorerna el- och fjärrvärmeproduktion. Avseende förslag 26 har EU ETS visat sig fungera som ett effektivt verktyg i Europas klimatarbete. Att bevara långsiktigheten i verktyget är sannolikt det effektivaste sättet att skapa långsiktiga förutsättningar för näringslivets klimatsatsningar.

För att på medellång sikt minska utsläppen från Renovas\* avfallsförbränningsanläggning, som levererar fjärrvärme till staden, krävs sannolikt investeringar i lösningar för infångning, avskiljning, transport och lagring (CCS) av den koldioxid som släpps ut vid förbränning. Förslag 26–29, 32 och 38 kan stimulera investeringar i sådan teknologi. Samtidigt bör möjligheterna till fossil CCS ses som en övergångslösning då det fossila beroendet behöver brytas. CCS, inklusive BECCS (koldioxidlagring från biomassa), och sektorkoppling för ett robustare energisystem med mer förnybart är två exempel på perspektiv som är angelägna och som saknas i rapporten.

\*kommunägt regionalt avfalls- och återvinningsbolaget

Enhetlig koldioxidprissättning - I klimatarbetet är det viktigt att skapa både ”push” och ”pull”, där ”pull” handlar om att skapa en marknadsutveckling där näringslivets klimatsmarta lösningar efterfrågas, inte minst ifrån offentlig sektor. Därför är det viktigt att miljö- och klimatkrav kopplas till innovationsbehov och efterfrågas av offentlig sektor - framför allt vid inköp och upphandlingar. En enhetlig koldioxidprissättning skulle skapa både push och pull på marknaden och förändringar i de sektorer där det behövs mest. Det kan även bidra till ökad konkurrenskraft på den globala marknaden.

*Förslag 30 Verka för att förslag rörande byggprodukters innehåll finns med i slutgiltig lagstiftning och får en användbar utformning*

Stadens bedömning är att förslag 30 är bra. Det är viktigt att eventuell kommande reglering på nationell eller EU-nivå inte sänker ambitionsnivån och att lärdom tas av den systematik som såväl stadens bostadsbolag staden i övrigt samt en stor del av den svenska branschen, inte minst på byggherre och fastighetsägarsidan, samlats kring i system som Byggvarubedömningen. Det är viktigt att känna till allt innehåll i produkter och material, dels för att aktivt kunna välja giftfria alternativ, dels som dokumentation för förvaltningsskedet om nya rön om kemiska ämnen görs under byggnadens användningstid.

*Förslag 31 Se över och justera de nationella klimatmålen så att de tydligare anknyter till och bidrar till EU:s klimatpolitik*

Staden ställer sig tveksam till den del av utredningsförslag 31 som riskerar att bidra till att Sverige sänker sina klimatambitioner. Precis som Göteborgs Stad, bör Sverige fortsatt agera föregångare i EU och resten av världen. Föregångarskap är viktigt i det internationella klimatpolitiska arbetet. Dessutom kan högre klimatambitioner stimulera innovation, något som Sverige är bäst på i EU och det tredje bästa landet i världen enligt FN:s globala innovationsindex. Eftersom klimatomställningen vilar på såväl teknisk- som policyinnovation är det av stor vikt att fortsätta med detta arbete. Om målsättningarna förskjuts öppnar det upp för styrmedelsförändringar som motverkar klimatomställningen. En sådan utveckling nationellt kan påverka möjligheterna för Göteborgs Stad att agera föregångsstad, vilket till exempel resulterat i att Göteborgs Stad valts ut att ingå i EU missionen 100 klimatneutrala och smarta städer.

*Förslag 33 Inkludera mindre arbetsmaskiner i ekodesigndirektivet*

Göteborgs Stad ställer sig positiv till förslaget om att inkludera mindre arbetsmaskiner i ekodesigndirektivet.

*Förslag 35 Samordning inom Regeringskansliet för bättre effekt av olika initiativ och 39 Gör statliga åtaganden långsiktigt bindande*

Göteborgs Stad ser positivt på förslag 35 om att samordna de statliga initiativen som skulle kunna innebära ökade finansieringsmöjligheter för åtgärder som minskar utsläppen för såväl privata som offentliga aktörer. Staden ser förslag 39 som viktigt eftersom långsiktighet i politiken är en förutsättning för att få till stånd storskaliga investeringar i exempelvis förnybar energi.

#### Finansiering

*Förslag 36 Utarbeta en nationell plattform för hållbar finansiering – en väg in*

För att snabba på klimatomställningen behöver offentliga aktörer bygga kunskap om vägen från pilot till uppskalning när projektresultaten varit tillfredställande och kan visa på både klimat- och samhällsnytta. Staden anser därför att förslaget om en nationell plattform för hållbar finansiering är viktig.

Avseende på klimatneutralt byggande anser rapporten att ”samverkan längs hela värdekedjan är en grundförutsättning för optimalt implementerade utsläppsminskande åtgärder”. Staden instämmer i det och anser att det även gäller för att skapa ekonomiska värdekedjor som skapar både affärsmöjligheter och nya jobb, till exempel värdekedjor av aktörer som kan möjliggöra en ökad användning av återbrukade produkter och material i entreprenader. Förslaget om samverkan bör kompletteras med

lokala/regionala noder för genomförande som ges möjlighet till nationell finansiering för att samla lokala aktörer och skapa gemensam kunskapsutveckling och samverkan i handfasta initiativ. Jämför LFM 30 i Malmö, Plattformen för Klimatneutralt Byggande i Göteborg och handslaget för ökat återbruk inom ramen för Gothenburg Climate Partnership.

#### Offentlig upphandling

*Förslag 41 Tillsätt en myndighetsledd hubb/beställarnätverk för upphandling av cement, betong och alternativ*

Ca 35-40 procent av den svenska cementproduktionen går till offentliga bygg- och anläggningsprojekt, och utvecklingen av nya, mindre klimatpåverkande alternativ går snabbt. Ett gemensamt beställarnätverk skulle kunna ta fram och tillgängliggöra upphandlingskrav som både matchar och driver på branschens utveckling. För att undvika merarbete förordar staden att något av de befintliga beställarnätverk som finns hanterar uppgiften.

*Förslag 42 Ställ krav vid offentlig upphandling för arbetsmaskiner*

Göteborgs Stad ser positivt på att Upphandlingsmyndigheten tar fram krav för upphandling av arbetsmaskiner, och i detta arbete bör även affärsmodeller för leasing och hyra kunna beaktas. Då möjlighet till laddning är avgörande för att kunna kravställa eldrivna arbetsmaskiner i en upphandling är det viktigt att också det hanteras i upphandlingskraven.

#### *3.5.3.2 Institutionella hinder, sid 72*

Göteborgs Stad anser att det saknas ett viktigt perspektiv i avsnitt 3.5.3.2 om institutionella hinder för att minska förbränning av plast. I den nationella statistiken av svenska klimatutsläpp bokförs koldioxidutsläpp från avfallsförbränning under kategorin "El och värme" istället för "Avfall". Därmed döljs problemet med plastomsättningen för de aktörer som kan göra något åt problemet, som producenter och konsumenterna av varor. Klimatpåverkan i kategorin "Avfall" är relativt liten, och minskande, eftersom den till stora delar avser saker som metanläckage från deponier, men inte konsekvenserna av överkonsumtion av plast. Istället belastar utsläppen från plasthanteringen el- och fjärrvärme-sektorn, som har begränsad rådighet över problemet. Staden anser att emissionerna från avfallsförbränning istället bör redovisas under kategorin "Avfall".

----

Vid behandling av ärendet i kommunstyrelsen antecknade representanterna från M, D, L och KD som yttrande en skrivelse från den 9 december 2022 (bilaga A).

Emmyly Bönfors (C) antecknade som yttrande en skrivelse från den 12 december 2022 (bilaga B).

Göteborg den 14 december 2022  
GÖTEBORGS KOMMUNSTYRELSE

Axel Josefson

Mathias Sköld

## Yttrande angående Remiss Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023

Generellt är vi positiva till remissvaret. Men vi vill tillägga ett perspektiv kring transportmålen och reduktionsplikten.

Reduktionsplikten har varit ett utmärkt sätt att öka andelen fossilfritt bränsle i Sverige, men klimatfrågan måste även hanteras med ett globalt perspektiv. I nuläget råder global brist på förnybara drivmedel, vilket förtar nyttan av en hög reduktionsplikt. Den totala effekten av Sveriges reduktionspliktsnivå är svårbedömd. Fordon och fastigheter är också på väg att tas in i EU:s utsläppshandelssystem. När det sker har reduktionsplikten helt spelat ut sin roll. Det har egentligen hela tiden varit en tidsfråga innan styrmedlen för transportsektorn skulle bli EU-gemensamma. Det är en mycket positiv utveckling då det är så mycket mer kraftfullt och effektivt att vi samarbetar i hela Europa än att Sverige och Göteborg väljer en egen väg i klimatpolitiken.

Vi ska ha höga klimatambitioner men behöver samtidigt säkerställa att de svenska hushållen klarar sig igenom energikrisen och den svåra ekonomiska tid vi har framför oss. Det kräver att åtgärder för klimatet är smarta och effektiva, lokalt såväl som ur ett större perspektiv.

Målet är en fordonsflotta utan fossila utsläpp. Sverige lägger sig nu på EU:s nivå för reduktionsplikt vilket skapar förutsägbarhet och gemensamma och lika spelregler. Redan att vi följer EU:s regler innebär att Sverige tillhör den grupp av länder i världen med hårdast krav på utsläppsminskningar.

Sverige och Göteborg behöver en robust, långsiktig och stabil klimatpolitik, med många olika åtgärder, som tar hänsyn till den verklighet många människor lever i och som skapar goda förutsättningar för företag och hushåll att ställa om.

## Yttrande angående Remiss Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023

Regeringen har aviserat att reduktionsplikten från 2024 ska sänkas till EU:s miniminivå. Detta innebär svårigheter i att bedöma rapportens förslag utifrån om de kommer att vara tillräckliga åtgärder i den kommande klimatpolitiska handlingsplanen. Rapporten avseende transportsektorn förutsätter nämligen att reduktionsplikten behålls på den nivå som var beslutad sedan tidigare och bedöms som nödvändig för att nå transportsektorns mål till 2030. Rapporten förutsätter också att skattelättnaden för drivmedel är tillfällig, vilket regeringen aviserat att den inte är. Tvärtom har flera partier i regeringsunderlaget lovat att fortsatt prioritera lägre skatt för fossila drivmedel samtidigt som flera politiska företrädare spelat ned betydelsen av etappmålet 2030 till förmån för klimatmålen till 2045.

Enligt Energimyndigheten är reduktionsplikten det mest effektiva verktyget att nå klimatmålen till 2030. Att sätta reduktionsplikten på EU:s miniminivå kommer med stor sannolikhet innebära att Sverige inte når transportsektorns utsläppsmål till 2030 då det ökar Sveriges utsläpp med cirka 5 miljoner ton koldioxid årligen, enligt Naturvårdsverket. Om regeringen inte lyckas kraftigt minska trafikarbetet finns i princip inga andra sätt att klara målet transportsektorns mål till 2030. Att påskynda elektrifieringen är nödvändig men kommer inte att räcka enligt expertmyndigheter såsom Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen samt det oberoende forskningsinstitutet IVL Svenska Miljöinstitutet. Även om 100 procent av samtliga nyregistrerade fordon skulle vara helelektriska från nästa år skulle det fortfarande finnas kvar för stor andel av fossila fordon som fortfarande rullar på vägarna 2030.

Ett viktigt syfte med reduktionsplikten är att öka utbudet och produktionen av svenskt biodrivmedel, något som regeringen nu slår undan benen för. Samtidigt innebär omläggningen av drivmedelspolitiken kraftigt ökar vår import av bensin och diesel i ett oroande säkerhetspolitiskt läge.

Det är långt ifrån säkert att åtgärden kommer bli gynnsamt för svenska hushåll när vi ökar vårt beroende av oljeproducerande länder. Den hastiga omläggningen till ökad andel fossila drivmedel i tanken kommer att få stora negativa konsekvenser för många aktörer i det västsvenska näringslivet, som gjort omfattande investeringar baserat på att Sverige tidigare hade en tydlig ambition att uppnå de transportpolitiska klimatmålen till 2030.