



Datum 2022-09-21  
Diarienummer 0683/22

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

Miljödepartementets diarienummer  
M2022/00841

## Göteborgs Stads yttrande över Miljödepartementets remiss - Miljömålsberedningens delbetänkande, Sveriges globala klimatavtryck

### Betänkandet och Göteborgs Stads mål

Göteborgs Stad bedömer att ett nationellt mål för klimatpåverkan från konsumtion kommer att kunna bidra till att klimatpåverkan minskar. Göteborgs Stad antog sitt första mål för klimatpåverkan från konsumtion år 2014 i *Klimatstrategiskt program för Göteborg*. Även stadens nuvarande miljö- och klimatprogram, *Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030*, innehåller mål för klimatpåverkan från konsumtionen. Ett nationellt mål kan skapa ännu bättre förutsättningar för Göteborgs Stad att nå sitt mål, men också driva på frågan nationellt. Göteborgs Stad är positiv till att betänkandet innehåller ett flertal förslag för minskad klimatpåverkan från den offentliga konsumtionen och bedömer att dessa kan bidra till stadens arbete med att nå sina klimatmål.

Beredningen framhåller att den offentliga konsumtionen och upphandlingen kan få en avgörande roll för den svenska omställningen till ett fossilfritt samhälle utan växthusgasutsläpp. I betänkandet står det att den offentliga upphandlingen har större möjligheter än andra sektorer att snabbt nå fram till minskade utsläpp och att offentlig sektor därför behöver gå före inom området. Detta går i linje med klimatmålen i stadens miljö- och klimatprogram där staden framhåller att Göteborgs Stad ska minska sina egna utsläpp av växthusgaser i högre takt och använda samtliga tillgängliga verktyg och styrmedel för att driva på samhällets omställning. Miljö- och klimatprogrammets delmål om klimatpåverkan från inköp är ambitiösa och innebär att staden måste genomföra långtgående åtgärder för att minska klimatpåverkan från inköp.

Göteborgs Stad saknar en strategi i betänkandet för hur klimatpåverkan från den privata konsumtionen, som står för cirka 60 procent av Sveriges konsumtionsbaserade utsläpp, ska minska. Kontoret bedömer att nationell samordning samt strategi och åtgärder på flera nivåer krävs för att klimatpåverkan från privatkonsumtionen ska kunna minska tillräckligt mycket.

Göteborgs Stad anser att resonemanget kring huvudmålbanor och alternativa målbanor behöver förtydligas. Staden ställer sig frågande till varför ”klimatpåverkan från konsumtion i linje med IPCC:s 1,5-gradersmål” föreslås som alternativ målbanda som Sverige ska sträva efter. I en strategi som ska minska påverkan från konsumtion till en klimatomålig hållbar där hänsyn tas till svenskarnas verkliga ekologiska klimatavtryck - borde det vara huvudmålbandan som ska uppnås.

#### **6.5.1 Sverige ska stärka sitt arbete inom EU för en klimatpolitik i linje med 1,5-gradersmålet**

Göteborgs Stad anser att Sverige ska verka för ett högt tempo i arbetet med att utöka ekodesigndirektivet till fler produkter samt att ta fram digitala produktpass för utsläppsintensiva produkter och tjänster. Det behöver framgå tydligare vad Miljömålsberedningen avser med förslaget att Sverige ska arbeta inom EU för att avfallslagstiftningen ses över så att den främjar snarare än hindrar cirkulära och giftfria flöden.

#### **8.11.1 SCB får i uppgift att utveckla den officiella statistiken över klimatpåverkan från konsumtion**

Göteborgs Stad är positiv till beredningens förslag att SCB får i uppdrag att utveckla den officiella statistiken över klimatpåverkan från konsumtion. Staden skulle dock vilja se att uppdraget utökas till att även inkludera att statistiken ska brytas ner på kommunal nivå. Detta som komplement till den regionala nivån. Göteborgs Stad använder i dagsläget nationella data för nuläge och uppföljning av indikatorn för de konsumtionsbaserade utsläppen i stadens miljö- och klimatprogram. Detta eftersom det saknas heltäckande statistik över konsumtionsbaserade utsläpp på kommunal nivå som uppdateras regelbundet. Det innebär att staden på en övergripande nivå inte kan följa upp effekterna av genomförda åtgärder. Med officiell statistik över klimatpåverkan från konsumtion på kommunal nivå skulle sådan uppföljning vara möjlig.

Staden skulle även vilja se att fler av indikatorerna för att följa upp konsumtionens klimatpåverkan i tabell 8.1, *Urval av indikatorer för att följa upp konsumtionens klimatpåverkan per konsumtionskategori*, i betänkandet följs upp regelbundet och att också de bryts ner på kommunal nivå. För att utveckla uppföljningen av den offentliga konsumtionen bedömer staden att möjligheten att utveckla standardiserade e-fakturer som underlättar för kommunerna att följa upp inköpsens miljöpåverkan bättre bör utredas.

Dessa fakturor bör inkludera information om produkterna/tjänsterna, som exempelvis livscykelanalyser.

### **10.3 Mål för Sveriges klimatpåverkan från konsumtion**

Inom miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan föreslår beredningen att riksdagen beslutar om ett långsiktigt mål för klimatpåverkan från konsumtion. Beredningen föreslår att riksdagen beslutar om två målbanor för konsumtionens klimatpåverkan fram till år 2045. Beredningen föreslår att Sverige ska sträva efter den andra, alternativa målbanan. Den första målbanan (huvudmålbanan) baseras på att Sverige och EU når sina klimatmål, samt att övriga länder ställer om enligt sina klimatmål och -strategier enligt Parisavtalet. Den andra målbanan (alternativa) baseras på att Sverige ska sträva efter att konsumtionens klimatpåverkan är i linje med IPCC:s 1,5-gradersscenario.

Göteborgs Stad ser positivt på att mål och etappmål, respektive statistik utvecklas för klimatomfattigt hållbar konsumtion. Detta underlättar både för att göra viktiga vägval samt förtydliga och mäta den nationella ambitionsnivån. Göteborgs Stad anser dock att resonemanget kring huvudmålbanor och alternativa målbanor behöver förtydligas. Staden ställer sig frågande till varför ”klimatpåverkan från konsumtion i linje med IPCC:s 1,5-gradersmål” föreslås som alternativ målbanan som Sverige ska sträva efter. I en strategi som ska minska påverkan från konsumtion till en klimatomfattigt hållbar där hänsyn tas till svenskarnas verkliga ekologiska klimatavtryck - borde det vara huvudmålbanan som ska uppnås. Staden anser vidare att det tydligare behöver framgå vilka vägval och åtgärder som kopplas till respektive målbanan.

### **10.4 Mål för Sveriges exports klimatnytta**

Miljömålsberedningen föreslår att riksdagen beslutar om en målbanan för att öka den svenska exportens klimatnytta – inom ramen för miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan – där Sverige och EU når sina respektive territoriella klimatmål samt att övriga länder ställer om i linje med sina klimatbidrag (NDC, Nationellt beslutade klimatåtgärder) och långsiktiga klimatstrategier (LTS, långsiktiga strategier) till Parisavtalet. Klimatnyttan ska enligt målet vara större än gapet mellan huvudmålbanan och nollutsläpp och ska uppnås genom klimatinvesteringar och negativa utsläpp. Till negativa utsläpp räknas exempelvis exporterade varor som har mindre klimatpåverkan än om de hade varit producerade någon annanstans. Detta ska enligt beredningen möjliggöra för Sverige att vara en aktiv part i att påverka andra länder till att ställa om samt att bidra till att minska de globala koldioxidutsläppen.

Göteborgs Stad ser positivt på att ett mål om exportens klimatnytta kan driva på exporterande företag i Göteborg att ställa om snabbare, samtidigt som det finns en risk att företag skulle kunna motivera att inte minska utsläppen i den snabba takt som behöver. Detta med motivationen att de ändå har en stor

klimatnytta via export. Exportens klimatnytta inkluderas inte i stadens klimatmål, förutom genom att den på omvägar kan ha en påverkan på de konsumtionsbaserade utsläppen.

### **11.9.2 Utsläpp från bunkring till internationellt flyg ska inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål och koldioxidutsläpp från inrikes flyg ska inkluderas i klimatmålet för inrikes transporter till 2030**

Göteborgs Stad är positiv till att beredningen föreslår att klimatpåverkan från flyg inkluderas i klimatmål. Det kan bidra positivt till uppfyllelse av stadens klimatmål. Samtidigt bedömer staden att den totala klimatpåverkan från flyget troligtvis kommer behöva minska, vilket inte inkluderas i beredningens förslag. Beredningen anger tillförlitlig statistik som en av grunderna för målformuleringen och anger bland annat att det behövs mer applicerad forskning för att kunna kvantifiera storleken på höghöjdseffekter för att dessa ska kunna ingå i mål. Kommande mål och regleringar på EU-nivå kommer att ha stor påverkan för klimatpåverkan från flyg.

Göteborgs Stad anser att det är av stor vikt att Sverige aktivt verkar för gemensamma internationella överenskommelser avseende att minska flygets klimatpåverkan, liksom hela transportsektorns påverkan, för att minska utsläpp globalt.

Flygbranschens eget mål i sin färdplan till Fossilfritt Sverige är att allt inrikes flyg ska vara fossilfritt 2030. Då staden uppfattar branschens mål som ett skarpare mål anser staden att beredningens förslag bör ses över och vid behov skärpas i syfte att stödja branschens mål.

### **12.4.5 Miljödifferierande farledsavgifter och 12.4.6 Miljödifferierade hamnavgifter**

Staden noterar referenserna till farleds- och hamnrabatter och vill i sammanhanget gärna belysa att Göteborgs Hamn har haft en miljödifferierad hamntaxa sedan många år och att dessa har gett bra återkoppling i ett bredare perspektiv. De rabatter Göteborgs Hamn ger på hamntaxan är relativt små i förhållande till de faktiska merkostnader som det kan innebära att byta till nya alternativa bränslen, men de har visat sig ha ett stort symbolvärde. Genom att referera till dessa rabatter kan man påverka andra aktörer att också bidra med en ekonomisk fördel för renare bränslen, och tillsammans kan en förändring uppnås. Staden anser att det är en potential som kan nyttjas ännu mer i framtiden och Göteborgs Hamn utreder möjligheterna att ge än större rabatter för de kommande fossilfria alternativa bränslena för sjöfart. Staden hoppas att man kan göra motsvarande även från nationellt håll, inte minst som en del av att skapa nya gröna korridorer i enlighet med åtaganden man gjort inom Clydebank-deklarationen.

### **12.7.3 Scenarion för sjöfartens klimatpåverkan**

Göteborgs Hamn står idag för cirka två tredjedelar av den utrikes bunker som lastas ut från Sverige. Scenarierna i delbetänkandet utgår ifrån att bunkringen till fartyg framöver kommer att ligga kvar på samma nivå som idag, vilket Göteborgs Hamn ifrågasätter. Göteborgs Hamns analyser pekar snarare på att bunkringen svagt ökar fram till år 2030–35 eftersom det blir en mer och mer viktig marknad för raffinaderierna och att den därefter minskar i takt med att tjockolja fasas ut. Göteborgs Hamns ambition att växla över till grönare bränslen kan dock innebära att volymerna behålls trots att klimatavtrycket minskar. Då kommer bunkerbränslena i stället att gå på export. Viktigt att ha med sig är att bunkringen inte endast sker till fartyg som har ärenden i Sverige. Uppskattningsvis hälften av bunkringen utgående från Göteborg sker till passerande fartyg som inte har något med Sverige att göra, mer än att de köper bunkerbränsle från våra leverantörer här.

### **12.9.2 Sverige ska ta sin del av ansvaret för utsläpp från internationell sjöfart**

Att Sverige som nation tar ansvar för de maritima utsläppen från 50 procent av sträckan som en sjötransport till/från Sverige färdats, ser staden som rimligt och det kan vara ett betydande första steg mot ett utökat nationellt ansvarstagande för sjöfarten som helhet. Detta kan också hjälpa till att driva på arbetet inom EU och IMO (International Maritime Organization). Det är även viktigt att det svenska arbetet inom EU och framför allt inom IMO intensifieras på miljö- och klimatområdet och att samverkan utökas till att innefatta hela varukedjan. Göteborgs Stad är positiv till beredningens förslag att klimatpåverkan från sjöfart inkluderas i klimatomål. Det kan bidra positivt till måluppfyllelse av stadens klimatomål.

### **13.24 Miljömålsberedningens överväganden och förslag kap 13 Klimatpåverkan från offentlig konsumtion och upphandling**

I kapitlet om klimatpåverkan från offentlig konsumtion och upphandling finns förslag till utveckling och förändring under avsnitt. Nedan följer synpunkter på några av dem.

#### **Resultatindikator**

Beredningen föreslår ”att regeringen beslutar om ytterligare en resultatindikator för resultatbedömningen av regeringens mål för den offentliga upphandlingen. Den nya resultatindikatorn ska vara *andel upphandlingar med klimatkrav*. Vidare föreslås att regeringen ger Upphandlingsmyndigheten i uppdrag att i samarbete med Naturvårdsverket *ta fram kriterier för vad som ska räknas som klimatkrav* i offentlig upphandling.” (s.639)

Göteborgs Stad ser risker med en resultatindikator av det här slaget då det är ett allt för trubbigt verktyg som riskerar att flytta fokus till kravställning i stället för uppföljning och analys av verklig effekt. Om en resultatindikator införs på nationell nivå föreslår staden att den bör kompletteras med ett mått

på i hur stor utsträckning som ställda klimatkrav följs upp. I utredningen påpekas risker och svagheter med indikatorn, såsom att den är för onyanserad och inte mäter effekt eller visar på utsläppsminskningar. I linje med det resonemanget vill staden påtala att det också finns en risk att upphandlande myndigheter och enheter i större utsträckning själva börjar mäta och styra på samma indikator, då det så att säga legitimeras av det nationella sättet att mäta, vilket då också på lokal nivå riskerar att förskjuta fokus.

Om indikatorn kompletteras med ett mått på i hur stor utsträckning som ställda klimatkrav följs upp, bedömer Göteborgs Stad att det kan skapa mer nytta och driva förändring. Det är Göteborgs Stads erfarenhet att uppföljning av krav är helt nödvändigt för att kunna räkna med efterlevnad av kraven och minska risken för osund konkurrens.

Om det är möjligt att bryta ner resultatet från uppföljningen av indikatorn i upphandlingskategorier skulle kategorierna med störst klimatpåverkan, såsom livsmedel, byggtreprenader och transporter, kunna följas separat. Detta skulle öka nyttan av indikatorn eftersom resultatet skulle bli tydligare.

#### Etappmål

Beredningen föreslår ”att riksdagen beslutar om ett etappmål för utsläpp från offentlig upphandling av varor och tjänster. Målet innebär att utsläppen från offentligt upphandlade varor och tjänster ska minska snabbare än utsläppen från samhället i övrigt.”. (s. 642)

Göteborgs Stad är positiv till förslaget om ett etappmål. Men i avsnittet där beredningen redogör för förslaget saknas information om hur målet ska följas upp och vem som ska ha ansvaret för datainsamling eller rapportering. I förslaget om en utvecklad miljöspendanalys (se nedan) framkommer att miljöspendanalys är tänkt att vara metoden för att följa upp etappmålet. På vilken nivå analysen är tänkt att göras framgår dock inte mer än skrivningen i avsnittet för förslaget (s. 643) där det står att ”Alla upphandlande myndigheter och enheter samt alla som handlar med det offentliga förväntas förändra sitt beteende med anledning av förslaget och även redovisa sina resultat till regeringen”.

Mot bakgrund av Göteborgs Stads arbete med miljöspendanalys ser staden flera utmaningar med metoden. Sannolikt kommer staden själv fortsätta använda metoden för uppföljning av klimatmål men för att det ska vara en relevant uppföljningsmetod krävs utveckling på flera sätt, bland annat att mer specifika indikatorer kan användas som matchar faktiska varor och tjänster.

Olika organisationer har olika sätt att kategorisera inköpen på, det ekonomiska dataunderlaget är av olika kvalitet hos olika organisationer och kännedomen om inköpens art varierar. Klimatindikatorerna behöver kontinuerligt uppdateras, både avseende klimatpåverkan och i relation till

prisutveckling på varor och tjänster. Göteborgs Stad är därför tveksam till att varje upphandlande myndighet själva gör egna analyser som ska läggas samman för ett totalt resultat, vilket staden tolkar in. Om till exempel Upphandlingsmyndigheten ska göra en analys för alla Sveriges offentliga upphandlingar är metoden extremt trubbig men förmodligen bättre än om alla upphandlande organisationer gör sina egna beräkningar. Därtill bedömer staden att det är osannolikt att alla Sveriges upphandlande myndigheter skulle kunna göra egna miljöspendanalyser.

#### Klimatkrav i upphandlingslagstiftningen

Beredningen föreslår ”att det i lagen om offentlig upphandling, lagen om upphandling inom försörjningssektorerna och lagen om upphandling av koncessioner förs in nya paragrafer som gör det obligatoriskt för alla upphandlande myndigheter och enheter att beakta de nationella klimatmålen i sin offentliga upphandling”. (s. 644)

Staden är positiv till att offentliga aktörer ska gå före och att klimatkrav ska ställas vid offentlig upphandling. Staden instämmer i Miljömålberedningens resonemang om vilka förväntningar som är rimliga att ha kopplat till den föreslagna förändringen av upphandlingslagstiftningarna. Staden vill dock återigen trycka på behovet av uppföljning av krav, samt behovet av att integrera klimat-, miljö- och andra hållbarhetsaspekter i hela inköpsprocessen. I betänkandet redogörs för ett förslag från Naturvårdsverket om översyn av miljöstyrning i statliga myndigheter, där ett sådant förhållningssätt är beskrivet (s. 631 ff).

Göteborgs Stad anser att ordvalet *beakta* ger en alltför svag styrning och vägledning för att stimulera att kraven kommer hålla den ambitionsnivå och ge de effekter som krävs utifrån klimatmålen. Ett övervägande önskas också om att *inköp* bör lyftas fram i lagtexterna, tillsammans med *upphandling*.

Göteborgs Stad föreslår att lagen ska uttrycka att det alltid ska göras en riskbedömning av klimatpåverkan. När klimatpåverkan bedöms betydande ska det vara obligatoriskt att ställa krav. Ett annat förslag från Göteborgs Stad är att bristande möjlighet att följa upp ett krav ska kunna utgöra en motivering till att avstå från att kravet ställs. Detta trots att det kan skapa anledningar för upphandlande aktörer att inte kravställa, även om det vore behövligt, bedömer staden att färre krav men mer uppföljning ger större hållbarhetseffekt än mycket krav utan uppföljning.

Göteborgs Stad är positiv till att behovet av ökad tillsyn av efterlevnaden av hållbarhetskrav tas upp av Miljömålsberedningen.

#### Utveckla miljöspendanalysen

Beredningen föreslår ”att regeringen ger Upphandlingsmyndigheten i uppdrag att vidareutveckla miljöspendanalysen i samarbete med SCB”. (s. 650)

Göteborgs Stad ser positivt på att ett uppdrag ges att vidareutveckla metoden för miljöspendanalys. Stadens arbete med att göra en miljöspendanalys, där varor och tjänster årligen köps för cirka 26 miljarder kronor, har varit en viktig erfarenhet och mot bakgrund av det arbetet vill staden framföra nedan för vidareutvecklingen.

Beredningen tar upp vikten av att se till att emissionsfaktorerna stämmer för att kunna använda metoden som ett uppföljningsverktyg. Staden vill betona att emissionsfaktorerna alltid kommer att vara generella schablonvärden och att det därmed innehåller många felkällor när de matchas mot olika kategorier av inköp. En felkälla som snabbt blivit aktuell senaste halvåret är ökade priser och inflation. Eftersom emissionsfaktorerna är CO<sub>2</sub>-ekvivalenter (CO<sub>2</sub>-ekv) per krona har det mycket stor betydelse om emissionsfaktorn är beräknad mot ett inaktuellt pris.

Staden inköps- och upphandlingsenhetens egen slutsats för att kunna använda miljöspendanalys som metod för uppföljning är att emissionsfaktorerna i högre grad måste bli mer specifika, och matchas mot faktiska inköp av varor och tjänster. För att detta ska realiseras ser staden ett utvecklingsarbete framför sig med att efterfråga livscykelanalyser (LCA) från leverantörer, hitta sätt att lagra datan från LCA:er och kunna räkna om klimatvärden till att bli CO<sub>2</sub>-ekv per krona. Mer metodstöd för att arbeta på detta sätt vore positivt.

I beredningens beskrivning av miljöspendanalys som metod (s. 584) står det att ”Med hjälp av miljöspendanalysen går det att undersöka hur stor miljöpåverkan en vara har jämfört med en annan”. Detta är en missuppfattning. En miljöspendanalys använder generella indikatorer (emissionsfaktorer) som är framräknade från klimatpåverkan från vissa varor eller tjänster som i bästa fall bedömts vara tillräckligt representativa för ett visst slags inköp. Emissionsfaktorerna matchas sedan mot en kategori av inköp. Ibland kan matchningen vara ganska detaljerad om inköpen kategoriserats så, ibland är det en mängd olika inköp som ligger i samma kategori och matchas mot en enda generell emissionsfaktor. Poängen med miljöspendanalys är snarast att få en överblick av till exempel klimatpåverkan på totalen för organisationens inköp samt att ungefärligt kunna se vilka områden som är stort eller smått, samt kunna göra prioriteringar om åtgärder.

Göteborgs Stad är positiv till förslagen om förstudie om en Öppen och fritt tillgänglig generell LCA-databas, utveckla tillsynen av klimatkrav i offentlig upphandling och programutbildning med klimatfokus för offentliga upphandlare.



## Övrigt

### Klimatpåverkan från bygg- och fastighetssektorn

Då Göteborgs Stads allmännyttiga bostadsbolag redan ställer skarpa klimatkrav är det en fördel att detta även krävs generellt för alla offentliga aktörer. Effekten av dessa förslag kan dock först ses när de tagits fram i detalj. Liksom stadens bedömning visar betänkandet på att bygg- och fastighetssektorn står för en betydande del av hushållens och den offentliga konsumtionens klimatpåverkan. Samtidigt förstärker betänkandet bilden av att bygg- och fastighetssektorn redovisas och åtgärdsstys på ett fragmenterat sätt jämfört med exempelvis hur flygets klimatpåverkan redovisas.

Göteborgs Stad anser att betänkandet ska förtydligas vad gäller indikatorer, åtgärdsinsatser och scenarier för kategorin Bygg och fastighet, i sin helhet och utifrån ett livscykelperspektiv. Eftersom det ofta är fastighetsägare och byggherrar som har rådighet över kategorins klimatpåverkan, även den del som redovisas inom kategorin hushållens klimatpåverkan, är det viktigt att åtgärder och resultat även redovisas utifrån samma perspektiv för att kunna avgöra om styrmedel och incitament ligger på rätt aktörer. Samtidigt krävs stora investeringar hos material- och systemtillverkare. Denna omställning har påbörjats, såväl på grund av politisk styrning som privata initiativ. Det är viktigt att dessa lyfts in i scenarieanalyser och visar på lämpligheten i omfattningen av klimatkrav i upphandling och inköp, så att dessa parallella åtgärder taktar så bra som möjligt och säkerställer en så resurseffektiv omställning som möjligt. Det är viktigt att det offentliga och det privata håller en någorlunda gemensam takt för att inte riskera att driva upp redan höga byggkostnader och försvåra för enhetliga systemlösningar.

### Klimatpåverkan från privat konsumtion

Göteborgs Stad saknar en strategi i betänkandet för hur klimatpåverkan från den privata konsumtionen, som står för cirka 60 procent av Sveriges konsumtionsbaserade utsläpp, ska minska. Enligt direktivet till Miljömålsberedningen ska den ”föreslå en samlad strategi för att minska klimatpåverkan från konsumtion i syfte att nå en klimatmässigt hållbar konsumtion på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt”. För att utsläppen ska minska tillräckligt snabbt för att klara Parisavtalets mål om 1,5 grader krävs beteendeförändringar och inte bara tekniska lösningar, vilket staden bedömer att beredningen inte beaktar tillräckligt i betänkandet. Beredningen skriver att ett mål för klimatpåverkan från konsumtion synliggör klimatomställningens betydelse för människor och att det kan bidra till att hushållen i större utsträckning kan minska utsläppen och leva ett klimatmässigt hållbart liv. Göteborgs Stad ser inte att det har stöd i forskningen att förekomsten av ett mål för konsumtionsbaserade utsläpp i sig kan motivera människor att minska sin klimatpåverkan (Rapport 2020:2 Konsumenterna och miljön 2020, Möjligheter att göra val med miljöhänsyn) utan staden anser att det behövs mer styrning. För att klimatpåverkan från

den privata konsumtionen ska minska krävs strategi och åtgärder. Göteborgs Stad arbetar med strategierna Vi agerar som föregångare och Vi skapar förutsättningar för att leva hållbart i stadens miljö- och klimatprogram. Staden bedömer att nationell samordning samt strategi och åtgärder på flera nivåer krävs för att klimatpåverkan från privatkonsumtionen ska kunna minska tillräckligt mycket.

----

Vid behandling av ärendet i kommunstyrelsen antecknade Jörgen Fogelklou (SD) som yttrande en skrivelse från den 21 september 2022 (bilaga A).

Göteborg den 21 september 2022  
GÖTEBORGS KOMMUNSTYRELSE

Axel Josefson

Mathias Sköld

## **Yttrande angående – Remiss från Miljödepartementet - Miljömålsberedningens delbetänkande, Sveriges globala klimatavtryck**

Det hade varit önskvärt att Göteborg Energi varit remissinstans i Göteborgs svar. Göteborg Energis anläggningar för el- och fjärrvärmeproduktion leder idag till stora koldioxidutsläpp. Hur man kan hantera dessa utmaningar finns att läsa i ”Färdplan Fjärrvärme 2035” som upprättades 2017-07-05.

En senare rapport ”Omställning fjärrvärme 2035” som släpptes så sent som 2022-01-14 beskriver Göteborg Energis arbete framåt i detta viktiga omställningsarbete.

Det hade varit bra om Göteborg Energi hade svarat hur de lever upp till riksdagsmålen i ”Utgiftsområde 21 – Energi”. Dessa mål beskrivs i SOU 2022:15 sid 254-255:

**”De riksdagsbundna målen är:**

– År 2020 ska andelen förnybar energi utgöra minst 50 procent av den totala energianvändningen, andelen förnybar energi i transportsektorn ska vara minst 10 procent, och energianvändningen ska vara 20 procent effektivare jämfört med basåret 2008. En nationell planeringsram för vindkraft fastställs motsvarande en årlig produktionskapacitet på 20 terawattimmar (TWh) från vindkraft på land och 10 TWh till havs.

– Den förnybara elproduktionen i den med Norge gemensamma elcertifikatsmarknaden ska öka med 28,4 TWh.

– År 2030 ska Sverige ha 50 procent effektivare energianvändning jämfört med 2005. Målet inom det med Norge gemensamma elcertifikatsystemet ökar med 18 TWh nya elcertifikat till 2030.

– År 2040 är målet 100 procent förnybar elproduktion. Detta är ett mål, inte ett stoppdatum som förbjuder kärnkraft och innebär inte heller en stängning av kärnkraft med politiska beslut.”