

Klimatkommunernas yttrande på Miljömålsberedningens delbetänkande ”Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige”

Sammanfattning av Klimatkommunernas synpunkter

- Mycket positivt med ett tydligt, långsiktigt ramverk för klimatpolitiken
- Klimatkommunerna välkomnar målet om klimatneutralitet till år 2045. Men det är tveksamt om det räcker för att uppnå Parisavtalet.
- Kommuner har tagit på sig ledartröjan i klimatomställningen med ambitiösa målsättningar och en kunskap om hur samhällsplanering leder till minskade utsläpp. Nationell lagstiftning och styrmedel som rör kommuner bör därför tas fram i samarbete med kommuner.
- Olyckligt att det klimatpolitiska ramverket inte beaktar konsumtion. Det hade varit ett ypperligt tillfälle för Sverige att ta ett helhetsansvar för växthusgasutsläpp.
- Finansiering är en viktig faktor i klimatomställningen och bör därför ingå i det klimatpolitiska ramverket.
- Klimatkommunerna har höga förväntningar på nästa betänkande och ser fram emot att vara delaktiga i den kommande processen.

Om Klimatkommunerna

Klimatkommunerna är en förening med 33 kommuner och en region som medlemmar. Medlemmarnas klimatarbete ligger i framkant i Sverige och världen, med tuffa klimat- och energimål och ambitiösa åtgärder. Föreningen har sedan starten 2003 vuxit till att gemensamt representera över 3 900 000 invånare.

Klimatkommunernas övergripande syfte är att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige genom erfarenhetsutbyte, påverkansarbete och spridning av goda exempel. Vi är en pådrivande aktör för det nationella klimatarbetet genom att lyfta fram vilka möjligheter, hinder och drivkrafter som har betydelse för arbetets resultat.

Kommentarer till Miljömålsberedningens förslag

Genom sin erfarenhet inom planarbete, i rollen som stor arbetsgivare och upphandlare av varor och tjänster samt genom närheten till medborgarna har kommuner en nyckelposition i det svenska klimatarbetet. Styrmedel som påverkar kommuner bör därför tas fram i samarbete med kommuner. En god dialog där nationell och lokal nivå aktivt underlättar för varandra är nödvändig för att kommuner ska kunna agera som den lokala samhällsaktör de är och för att arbetet med att driva den

lokala utvecklingen i samverkan med företag, organisationer, invånare och andra samhällsaktörer ska bidra till att nå uppsatta nationella och lokala målsättningar.

Detta går helt i linje med beredningens uppdrag, vilket hittills inte är uppfyllt: "En stor del av det nationella klimatarbetet kommer att behöva genomföras lokalt och regionalt. Beredningen ska därför föreslå hur den offentliga sektorns roll i klimatarbetet kan samordnas och stärkas – såväl på nationell som på regional och kommunal nivå."

Långsiktigt mål

Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter nå negativa utsläpp.

Klimatkommunerna välkomnar målet om klimatneutralitet till år 2045. Men det är tveksamt om det räcker för att uppnå Parisavtalet. Med tanke på den snabba uppvärmningen är det viktigt att öka tempot i klimatomställningen. Enligt vissa forskare tangerar jordens uppvärmning redan 1,5 grader. Kostnaderna ökar också ju längre tid omställningen tar. Den viktigaste åtgärden för att omställningen ska snabbas på är att beredningen antar ett tydligt etappmål om att Sverige ska ha helt fossilfria vägtransporter till år 2030 samt att en färdplan för detta antas. Det behövs ett tydligt politiskt ledarskap för att samhällsomställningen ska vara möjlig med tydliga styrmedel som minskar växthuseffekten och gynnar både produktion och användning av biodrivmedel samt uppfyller hållbarhetskriterierna. Ett 2030-mål om fossilfria vägtransporter skulle stimulera omställning till ett mer effektivt transportsystem med snålare bilar, produktion av alternativa drivmedel, utveckling av smart teknik och ändrade, sannolikt mer hälsosamma, resvanor.

Flera kommuner har redan idag mer ambitiösa klimatmål och har därmed kunskap om vilka åtgärder och förändringar av statliga styrmedel som krävs för att uppnå målsättningen. Därför väcks frågan om Miljömålsberedningens förslag är för oambitiöst. Beredningen menar att målet baseras på den teknik som redan finns idag trots att vi vet att utvecklingen går framåt i raketfart både inom solenergi och elbilar för att nämna några exempel. Ett historiskt exempel är övergången från olja till biobränslen i uppvärmning. Många av Klimatkommunernas medlemmar har en mycket hög andel förnybart i fjärrvärmn, exempelvis Kristianstad (99,5 procent) och Eskilstuna (99,3 procent), vilket har inneburit rejäla klimatkliv för kommunerna. Beredningen påpekar även att eventuella beteendeförändringar inte är medräknade, vilket kan tyckas anmärkningsvärt då till exempel en utbyggnad av gång- och cykelinfrastruktur tillsammans med satsningar på kollektivtrafik torde innebära en minskad biltrafik.

Senast år 2045 ska utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium, i enlighet med Sveriges internationella växthusgasrapportering, vara minst 85 % lägre än utsläppen år 1990. För att nå målet får även avskiljning och lagring av koldioxid av fossilt ursprung där rimliga alternativ saknas räknas som en åtgärd.

Klimatkommunerna ser fram emot beredningens resonemang kring bränslen från internationella flyg- och sjötransporter i nästa betänkande, då incitament för fossilfri bränsleproduktion är väsentliga för att gynna grön omställning inom dessa sektorer. Parallellt med att öka andelen förnybara bränslen behöver det även tillkomma incitament för att minska flygresandet, precis som med personbilstransporterna.

Klimatkommunerna ställer sig frågande till varför avskiljning och lagring av koldioxid av fossilt ursprung får räknas som en åtgärd? Ska utsläppsminskningarna bli betydande och långsiktiga krävs verkliga åtgärder. Vi föreslår därför att meningen stryks.

I betänkandet nämns att Sverige endast har begränsad rådighet över åtgärder och styrmedel som påverkar konsumtionsbaserade utsläpp eftersom en stor del av utsläppen sker i andra länder. Forskningen är tydlig med att flygresor och nötköttkonsumtion orsakar betydande utsläpp. Ska även andra miljömål beaktas råder det ingen tvekan om att köttproduktion står för stor påverkan. De inhemska utsläppen i Sverige har, sett ur ett produktionsperspektiv, minskat under de senaste åren. Om varor som produceras i andra länder och som konsumeras i Sverige inkluderas har utsläppen ökat enligt Naturvårdsverket. För att nå de uppsatta miljö- och klimatmålen krävs ändrade konsumtionsmönster. Klimatkommunerna efterlyser tydliga nationella styrmedel, som en grön skatteväxling som gör att produkter och tjänster får bära sina klimatkostnader. Vi vill även betona kommunernas viktiga roll vad gäller förändrade konsumtionsmönster, både som en stor konsument och möjligheten att påverka genom exempelvis skolmåltider, men även genom närheten till medborgarna. Ett nationellt fokus för konsumtionen skulle ge mer kraft i arbetet och bättre resultat än vad det gör idag, när det är upp till varje kommun att själv sätta mål. En grundförutsättning för en hållbar konsumtion är att miljö- och klimatkostnaderna avspeglas i priset på varor och tjänster.

Flera av Klimatkommunernas medlemmar inkluderar redan konsumtionen i sina klimatmål. Här borde Miljömålsberedningen se möjligheten att överföra kunskap från lokal till nationell nivå. För att kommunerna ska nå längre behövs nationell samordning. De flesta kommuner har länge arbetat med att redovisa klimatarbetet och flera har egna modeller för beräkningar och egna avgränsningar. Idag finns det inget bra verktyg att använda på lokal nivå för t ex beräkning av konsumtionsbaserad klimatpåverkan. Klimatkommunerna tycker det borde tas fram gemensamma riktlinjer och verktyg för hur denna uppföljning ska ske, vilket skulle underlätta både beräkningarna och jämförelse kommuner emellan.

Ett annat område som inte nämns i betänkandet är hur statliga myndigheter och bolag sköter placeringar och finanser och vilka klimatavtryck detta ger. Flera av Klimatkommunernas medlemmar har emitterat gröna obligationer och flera har tagit beslut om att divestera och försöker hitta sätt att klimatberäkna fondplaceringar. Det är motsägelsefullt att använda offentliga medel till företag som utviner fossila bränslen. Om vi i stället placerar i verksamheter som leder till en klimatomställning blir nyttan flerfaldig. Klimatkommunerna ställer sig bakom flera av de förslag som Analysgruppen för grön omställning nyligen presenterade på området: *Att verka för en snabb metod- och verktygsutveckling för transparent redovisning och standardisering av mätning av koldioxidavtryck. Detta utvecklingsarbete bör ske genom samverkan mellan alla berörda aktörer: offentlig sektor, finanssektorn, näringslivet och civilsamhället. Att formulera tydliga krav på att publicera koldioxidavtryck för alla pensionsfonder och aktiefonder hos de stora finansiella institutionerna. De bakomliggande drivkrafterna till utvecklingen av koldioxidavtrycket bör analyseras och redovisas. Att främja utvecklingen av marknaden för gröna obligationer. Standardisering som ökar transparens och verifierbarhet underlättar en expansion. Det bör ställas krav på offentliga aktörer att finansiera en viss andel av sina investeringar via gröna obligationer.* Finanser är en viktig faktor i klimatomställningen och bör därför ingå i det klimatpolitiska ramverket.

Målet år 2045 förutsätter höjda ambitioner i EU:s utsläppshandelssystem.

Klimatkommunerna ser positivt på att målet även föreslås inkludera de sektorer som ingår i EUs system för handel med utsläppsrätter, vilka i dagsläget står för en betydande del av Sveriges utsläpp.

Klimatpolitiskt råd

Klimatmålen är ett ansvar för alla politikområden. Som komplement till rådande myndighetsstruktur behövs ett tvärvetenskapligt sammansatt expertorgan som kan bistå regeringen med en oberoende bedömning av hur den samlade politik som regeringen lägger fram är förenlig med klimatmålen.

Klimatkommunerna ser positivt på det klimatpolitiska rådet och dess roll att utvärdera om inriktningen inom statliga politikområden bidrar till eller motverkar möjligheten att nå klimatmålen. Mycket positivt att samtliga politikområden granskas med klimatögon så att vi i framtiden förhoppningsvis kan undvika missöden som stoppregeln för kommunala särkrav i Boverkets byggregler.

Vi vill dock betona att det även behövs bättre samverkan myndigheter emellan!

Planerings- och uppföljningssystem

Det klimatpolitiska ramverket kompletteras med ett planerings- och uppföljningssystem med klimatårsredovisningar och klimatpolitiska handlingsplaner, ett målsystem med utsläppsminskningmål och andra etappmål samt en obligatorisk redovisningsskyldighet till riksdagen.

En strukturerad väg med tydliga etappmål är en förutsättning för att nå klimatmålet. För kommuner, landsting och regioner är det viktigt med ett långsiktigt synsätt och långsiktiga spelregler.

Som tidigare nämnts har flera kommuner i Sverige tagit på sig ledartröjan i klimatarbetet och visar vägen genom ambitiösa målsättningar och strukturerade åtgärdsprogram. Klimatkommunerna vill därför poängtera att vid den årliga uppföljning som Naturvårdsverket föreslås redovisa för regeringen bör även viktiga händelser/beslut i kommuner och landsting av betydelse för klimatpolitiken beaktas, både som en inspirationskälla till de klimatpolitiska handlingsplanerna, men även för att exemplifiera vilka statliga styrmedel som krävs i omställningen. Att till exempel påverka invånarnas resvanor i en mer fossilbränslefri riktning, när myndigheter som Trafikverket planerar för ökad bilism och SJ drar in tåg, är en utmaning.

Effekterna av åtgärder som idag genomförs i kommuner, som till exempel att erbjuda förmånscyklar till anställda eller arrangera cykelpendlartävlingar, skulle förstärkas om det var möjligt för arbetsgivare att subventionera cykel och kollektivtrafikresor till och från arbetet. Att exempelvis göra kollektivtrafikresor till en skattefri löneförmån, alternativt göra det möjligt med bruttolöneavdrag för kollektivtrafikbiljetter, beräknas stödja resandet med kollektivtrafik och på så sätt minska andelen arbetsresor med bil. En statlig medfinansiering till utbyggnaden av kommunal cykelinfrastruktur är en annan åtgärd för att öka andelen som cyklar, vilket lett till goda resultat i Danmark till exempel.

Ytterligare en möjlig åtgärd är att införa avståndsbaserade reseavdrag, något som redan existerar i Norge och Danmark. Reseavdraget som existerar i Sverige idag stödjer mestadels bilresor och utnyttjas främst av höginkomsttagare som pendlar med bil i regionerna kring Stockholm, Göteborg

och Malmö. En övergång till färdmedelsneutrala avståndsbaserade reseavdrag skulle gynna både kollektivtrafik och samåkning och minska snedvridningen mellan olika färdmedel.

Då Sveriges kommuner har olika förutsättningar att hantera transportsektorns utmaningar är det viktigt att statliga initiativ, styrmedel och skatter inte missgynnar någon del av landet. Ett sätt att undvika detta kan vara att fördela fler styrmedel ner till kommunal nivå och på så sätt möjliggöra för kommuner att själva genomföra åtgärder som bäst passar deras geografiska förutsättningar.

Klimatlag

Det Klimatpolitiska ramverket kompletteras med ett rättsligt stöd i form av en klimatlag. Införandet av en klimatlag stärker förutsättningarna för regeringen att bedriva ett fortsatt effektivt klimatpolitiskt arbete.

Klimatkommunerna är positiva till en klimatlag. Det är viktigt att stödja det lokal klimatarbetet på lagstiftning och en klimatlag ger dessutom en långsiktighet och en struktur för klimatarbetet som tidigare saknats.

Att komplettera klimatlagen med en paragraf som handlar om att alla kommuner måste arbeta med minskade utsläpp av växthusgaser vore fördelaktigt, utan att för den skull säga vilka klimatmål kommuner måste ha.

För styrelsen



Karin Thomasson, ordförande i Klimatkommunerna