



PM 2013: RI (Dnr 024-631/2013)

Anmälan om svar på Europeiska kommissionens grönbok om en ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Anmälan om svar på Europeiska kommissionens grönbok om en ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030, godkänns.

Föredragande borgarrådet Sten Nordin anför följande.

Ärendet

Europeiska kommissionen antog den 27 mars 2013 en grönbok om en ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030 (COM(2013) 169 final). Med antagandet av grönboken lanserade kommissionen ett offentligt samråd där intresserade parter inbjuds att till och med den 2 juli 2013 inkomma med synpunkter på utformningen av EU:s klimat- och energipolitik under perioden 2020-2030. Grönboken innehåller sammanlagt 22 frågor om olika aspekter av den framtida klimat- och energipolitiken. Kommissionen önskar bland annat få intressenters synpunkter på målen för den framtida klimat- och energipolitiken, liksom inspel om de instrument som bör användas för att uppnå målen.

Beredning

Ärendet har initierats av stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret välkomnar kommissionens grönbok. För att uppnå EU:s mål om att minska utsläppen av växthusgaser med 80-95 procent till år 2050 är det nödvändigt att redan nu ge marknaden tydliga mål och stabila förutsättningar för de investeringar som behöver ske i till exempel infrastruktur och energieffektiviseringsåtgärder under de kommande åren.

Mina synpunkter

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Anmälan om svar på Europeiska kommissionens grönbok om en ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030, godkänns.

Stockholm den 4 september 2013

STEN NORDIN

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård och Tomas Rudin (båda S) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Delvis bifalla borgarrådets förslag till beslut
2. Utöver detta anföras

EU:s klimatpolitik har nu varit aktiv sedan 2008. Efter tre misslyckanden i de internationella klimatförhandlingarna borde det vara värt att pröva en ny strategi. En som bygger mer på förtroende och respekt. Det handlar om att på hemmaplan på allvar sätta fart med investeringar i förnybart, i infrastruktur och energieffektivisering. Och att visa på att en mer progressiv klimatpolitik tjänar oss väl, stärker vår konkurrenskraft, bygger broar till jobb och välfärd. Klimatmålen ska gå parallellt med mål för sysselsättning och välfärd, inte vara underordnade dessa.

Grönbokens huvudsyfte är att diskutera klimatmål för 2030. Vi menar att ett mål till 2030 för utsläpp av växthusgaser är nödvändigt för att ge långsiktiga signaler som behövs för investeringar. Ett mål även för 2040 redan nu skulle ge en färdig ”trappa” till 2050-målet, vilket skulle gynna jobb och konkurrenskraft. Kommissionens förslag till mål grundar sig på en rak linjär utvecklig från 2020 med ett mål på minus 20 procent mot det lägre målet på minus 80 procent till 2050. Men EU har satt sitt 2050-mål som ett spann minus 80–95 procent. Vi förordar att EU siktar mot den övre delen av spannet.

Kommissionen har i grönboken en betydligt mer kritisk hållning till kompensation med hjälp av internationella insatser, t.ex. mekanismen för ren utveckling (Clean Development Mechanism, CDM). Vi menar att detta är något som även den svenska regeringen måste ta till sig för att Sverige inte ska tappa i konkurrenskraft.

Vi menar också att vi måste sluta räkna in internationella insatser i klimatmålet eftersom det leder till att omställningen till lågutsläppsteknik inte stimuleras, vilket drabbar vår konkurrenskraft långsiktigt, samtidigt som tveksam additionalitet kan innebära att utsläppsminskningarna blir mindre än planerat.

I kommissionens grönbok diskuteras också framtiden för EU:s utsläppshandelssystem (ETS). Vi menar att kommissionens analys visar att systemet behöver göras om så att det tar större hänsyn till konjunktursvängningar. Inte minst visar erfarenheterna hittills på riskerna med att sätta alltför låga utsläppsmål, vilket översätts till alltför svaga drivkrafter för klimatomställning i den handlande sektorn.

Vi menar att Europa och Sverige behöver en fortsatt kraftfull satsning på förnybar energi och på energieffektivisering, vilket är nödvändigt för att nå klimatmålen. Men i grönboken uttrycker kommissionen tveksamheter kring ett nytt förnybarhetsmål till 2030. Ett mål för förnybar energi och energieffektivisering är nödvändigt för att stärka jobben och minska importen av teknik och energi.

Kommissionen diskuterar också hur EU:s klimatpolitiska åtgärder kan öka efterfrågan och tillväxten i den koldioxidsnåla ekonomin. Ett förslag som kommissionen lanserar är att använda intäkterna från EU:s utsläppshandel till innovationer. Stöd till klimatinnovationer är väsentligt för att ge möjlighet till pilotanläggningar och fullskaleförsök med ny klimatteknik. Samtidigt är det viktigt att kanalisera intäkter från utsläppshandeln till FN:s gröna fond för klimatinsatser i fattiga länder.

Fortfarande finns det oklarheter kring den färdplan mot 2050 för klimatpolitiken som kommissionen lagt fram. Detta har blockerats av några medlemsländer. Här måste Sveriges och EU:s insatser för att övertyga de tveksamma länderna öka. Den är grunden för arbetet med 2030-målen.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar att anmälan om svar på Europeiska kommissionens grönbok om en ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030 (024-361/2013), godkänns enligt nedan.

För att nå det fossilfria samhället är vi övertygade om värdet av tydliga bindande mål på en rad områden. Hittillsvarande erfarenheter talar för att detta är nödvändigt för att utvecklingen ska gå åt rätt håll och i tillräckligt hög takt. Vi välkomnar därför den positiva hållningen till ett bindande mål för minskning av växthusgasutsläpp till 2030. Vi vill dock framhålla värdet av att redan nu ta fram ett mål även för 2040. Detta skulle ge en färdig ”trappa” till 2050-målet – en sänkning av utsläppen med 80–95 procent – vilket skulle gynna jobben och konkurrenskraften. EU:s klimatmål för 2030 måste även vara mer ambitiöst än vad kommissionen har föreslagit för att det ska bli möjligt att klara 2050-målet och för att få en större trovärdighet. Vi anser dessutom att EU bör sikta in sig mot den övre delen av det ovan nämnda målintervall som har angivits för 2050. EU måste ta på sig ledartröjan i kampen för klimatet och ensidigt ikläda sig åtaganden om utsläppsminskningar. De rika länderna som i dag står för den stora delen av utsläppen måste således gå före.

Det är viktigt att Sverige på allvar sätter fart på investeringarna i förnybar energiproduktion, i infrastruktur och i energieffektivisering. Klimatmålen ska gälla parallellt med mål om sysselsättning och välfärd, inte vara underordnade dessa.

Det finns ett stort värde i bindande ambitiösa mål på klimat- och energiområdet. I motsats till regeringens mer avvaktande hållning menar vi att det behövs ett nytt bindande mål för produktionen av förnybar energi till 2030. För att stödja satsningar på produktion av förnybar energi och infria målsättningen om ett energisystem baserat enbart på förnybara energikällor kan höjda ambitioner inom elcertifikatssystemet fungera som en god förebild.

Även när det gäller energieffektivisering förordar vi bindande mål. För att nå ett hållbart samhälle krävs större fokus på energieffektivisering, i form av både energibesparingar och smartare energianvändning. Att energianvändningen ökar innebär att utvecklingen går åt fel håll, och det är tydligt att dagens styrmedel inte räcker till. Vi vill också att Sverige tydligt står upp för synsättet att de nödvändiga energieffektiviseringsåtgärderna inte ska ses som kostnader, utan som lönsamma investeringar, som vid pristoppar dessutom minskar sårbarheten och elkostnaderna för såväl hushållen som industrin. Vi är tveksamma inför att knyta för stor tilltro till kärnkraft och CCS-teknik som medel för att minska utsläppen av växthusgaser.

En väl utvecklad energiinfrastruktur är viktig för att EU ska kunna agera kraftfullt på det klimat- och energipolitiska området. Vi vill därför betona vikten av att EU:s stöd till infrastruktursatsningar ska understödja att EU och dess medlemsstater når de beslutade klimat- och energimålen. För oss är det därför främmande att EU stöder infrastruktursatsningar som låser in Europa i ett fossilbränsleberoende.

ÄRENDET

Europeiska kommissionen antog den 27 mars 2013 en grönbok om en ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030 (COM(2013) 169 final). Med antagandet av grönboken lanserade kommissionen ett offentligt samråd där intresserade parter inbjuds att till och med den 2 juli 2013 inkomma med synpunkter på utformningen av EU:s klimat- och energipolitik under perioden 2020-2030. Grönboken innehåller sammanlagt 22 frågor om olika aspekter av den framtida klimat- och energipolitiken. Kommissionen önskar bland annat få intressenters synpunkter på målen för den framtida klimat- och energipolitiken, liksom inspel om de instrument som bör användas för att uppnå målen.

Kommissionen lyfter fram tre skäl till varför den anser att det är angeläget att redan nu diskutera formerna för klimat- och energipolitiken under perioden 2020-2030:

- Långa investeringscykler innebär att energiinfrastruktur som anläggs under den närmaste tiden kommer att finnas kvar år 2030 och tiden därefter.
- Ett förtydligande av klimat- och energimålen för år 2030 kommer enligt kommissionen att stödja utvecklingen mot en konkurrenskraftig ekonomi och ett tryggt energisystem genom att skapa ökad efterfrågan på effektiv och koldioxidsnål teknik och främja forskning, utveckling och innovation.
- Kommissionen anser att EU inför förhandlingarna om ett nytt rättsligt bindande internationellt klimatavtal behöver enas om bland annat unionens långsiktiga ambitionsnivå för att kunna föra en aktiv dialog med andra länder.

BEREDNING

Ärendet har initierats av stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunfullmäktige har i policy om EU-politik med påverkan på Stockholm och stockholmarna (utl. 2013:39) slagit fast att staden stödjer en ambitiös EU-politik för att möta allmänneuropeiska miljöproblem, som klimatförändringarna. Stadsledningskontoret välkomnar därför kommissionens grönbok. För att uppnå EU:s mål om att minska utsläppen av växthusgaser med 80-95 procent till 2050 är det nödvändigt att redan nu ge marknaden tydliga mål och stabila förutsättningar för de investeringar som behöver ske i till exempel infrastruktur och energieffektiviseringsåtgärder under de kommande åren.

Staden anser, enligt kommunfullmäktiges EU-policy, att användandet av ekonomiska styrmedel bör främjas i EU:s miljöpolitik. Det främsta exemplet på ett sådant system idag är EU:s system för handel med utsläppsätter. Stadsledningskontoret är väl medvetet om de problem som idag finns inom systemet, med bland annat ett för närvarande mycket lågt pris på koldioxid. Kontoret anser emellertid inte att nuvarande utmaningar är ett argument för att

avskaffa systemet efter 2020. Utsläppshandelssystemet bör istället reformeras för att på ett kostnadseffektivt sätt kunna bidra till en minskning av växthusgasutsläppen under perioden 2020-2030.

EU-policyn slår fast att stadens utgångspunkt är att EU:s insatser på miljöområdet bör inriktas på att stödja frivilliga initiativ, som *Smart Cities* och borgmästaravtalet (*Covenant of Mayors*). Genom Smart Cities stödjer Europeiska kommissionen initiativ i städer som genom att kombinera energi-, transport- och IT-lösningar bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser. De städer som anslutit sig till borgmästaravtalet har förbundit sig att minska växthusgasutsläppen med mer än EU-målet 20 procent till 2020. Staden anslöt sig till borgmästaravtalet 2009. I enlighet med EU-policyn motsätter sig staden inte att unionen lagstiftar, om det bidrar till att skapa en miljömässigt hållbar utveckling och om hänsyn tas till de stora regionala och lokala skillnaderna i Europa.

Stadsledningskontoret understryker att de EU-lagar som kommer att tas fram för att genomföra den nya klimat- och energipolitiken måste ta hänsyn till de olika förutsättningar som finns i Europa. Kommissionen betonar i sin grönbok vikten av fördelningsverktyg och finansieringslösningar för att möjliggöra klimat- och energipolitikens genomförande i EU-medlemsstater med lägre inkomster. Kontoret understryker att det även är viktigt att den lagstiftning som tas fram inte lägger hinder i vägen för de EU-länder och städer som har kommit längre i sitt klimatarbete. Kommissionen måste i samband med att den lägger fram sina lagförslag visa att den har tagit hänsyn till den stora variationen i klimatarbetet i Europa, i synnerhet på lokal nivå, och att de åtgärder den föreslår är kostnadseffektiva.

Stadsledningskontoret anser att det vid utformning av EU-politiken fram till 2030 är viktigt att utgå från målet om en temperaturhöjning på maximalt 2 grader och målet om att minska utsläppen av växthusgaser med 80–95 procent till 2050. Delmålen 2030 måste utformas så att de inte uppfattas som slutmål, utan mer som steg på vägen mot 2050-målet. Det är också viktigt att målen är möjliga att fördela på olika aktörer med tydliga åtaganden. Bördefördelning bör således inte enbart ske mellan EU-länder, utan bör även möjliggöras inom medlemsstaterna mellan regioner och sektorer. Det blir då möjligt för olika aktörer att planera så att beslut om stora nödvändiga investeringarna kan tas i ett tidigt skede med sikte på 2050-målet.

Utformningen av målen för 2030 och av styrmedlen för att uppnå dem får inte ske på ett sådant sätt att kostnaderna för att nå 2050-målet skjuts på framtiden. Långsiktig planering och investeringshorisont är avgörande för att nå 2050-målet. Det handlar till exempel om investeringar i infrastruktur som spårtrafik och fjärrvärme, men även energieffektiviseringar av fastighetsbeståndet. Ska fastighetsbeståndet hinna energieffektiviseras i tillräcklig utsträckning till 2050 måste arbetet med omfattande renoveringar inledas redan nu.

Stadsledningskontoret menar att det måste övervägas noga om 2030-målen ska vara relativa (procentmål) eller absoluta. I regioner med växande befolkning kan absoluta mål bli helt orealistiska. I länder som redan vidtagit långtgående åtgärder blir relativa mål svåra att uppnå och kostnaderna betydande. Vid framför allt bördefördelning mellan EU-länder och regioner bör denna problematik beaktas i större utsträckning än hittills.

Stadsledningskontoret besvarar i det följande de frågor i kommissionens grönbok som är mest relevanta för Stockholms stad.

Vilka lärdomar från ramen för 2020 och den nuvarande situationen för EU:s energisystem är viktigast för utformningen av politiken fram till 2030?

Beräkningar av växthusgasutsläpp sker på olika sätt på europeisk och nationell nivå, jämfört med hur beräkningarna sker i Stockholms stad och i flertalet andra kommuner. Stadens beräkningar inbegriper all energianvändning inom stadens geografiska gräns som leder till utsläpp av växthusgaser. Således ingår även utsläpp från elproduktion oavsett var inom Norden produktionen sker (s.k. Nordisk elmix).

Stockholms stad började med ett systematiskt klimatarbete redan vid mitten av 1990-talet. Av den anledningen har EU:s mål hittills inte varit av avgörande betydelse för stadens mål och arbete på klimatområdet. Stadens insatser har dock legat i linje med EU:s mål, även

om staden främst har fokuserat på att minska utsläppen av växthusgaser. De senaste åren har staden också gjort energieffektiviseringsinsatser i sitt fastighetsbestånd och förnyat sin bilpark med miljöbilar. Mellan 1990 och 2009 kan följande resultat noteras (enligt stadens beräkningsmetod):

- Minskning av växthusgaser med 22 procent (värme -36 procent; el och gas ± 0 procent; transporter -12 procent).
- Andel förnybara bränslen (2009) 48 procent (värme 49 procent; el 68 procent; gas 0 procent; vägtransporter 7,5 procent; rältransporter 100 procent; arbetsmaskiner 0 procent).
- Energieffektivisering ± 0 procent (värme -12 procent; el och gas ± 0 procent; transporter +26 procent). Ökningen av energianvändningen inom transportsektorn torde bero på ökad vägtrafik, då fordonen i sig blivit allt energieffektivare.

Vilka mål för 2030 skulle vara mest effektiva när det gäller att främja klimat- och energipolitikens syften? På vilken nivå bör de gälla (EU-, medlemsstats- eller sektorsnivå) och i vilken utsträckning bör de vara rättsligt bindande?

Stadsledningskontoret anser att nuvarande struktur med rättsligt bindande mål för växthusgasutsläpp och andel förnybar energi och icke-bindande mål för energieffektivisering bör behållas även för tiden efter 2020. Övergripande entydiga EU-mål bör sättas för respektive område. Målen måste ha tydliga systemgränser som ger förutsättningar för bördefördelning mellan EU-länder. Medlemsstaterna bör sedan i sin tur kunna välja att bördefördela mellan regioner och/eller sektorer. Det kan finnas risk för suboptimering mellan målen om för många mål sätts upp. Därför bör mål som överlappar varandra undvikas i möjligaste mån.

Ett mål för minskade växthusgasutsläpp stöds av mål om ökad andel förnybara bränslen och energieffektivitet så länge fossila bränslen används, vilket de kommer att göra till 2030. Det bör dock noteras att tvågradersmålet bara kommer att uppnås om de totala utsläppen av växthusgaser reduceras kraftigt, oberoende av vilken typ av bränslen som genererat utsläppen.

Målet för utsläpp av växthusgaser måste skärpas drastiskt till 2030 jämfört med nuvarande mål. På trettio år, 1990-2020, är målet att minska utsläppen med 20 procent. Ska vi nå en minskning med minst 80 procent till 2050 måste således den framtida takten vara betydligt högre, eller 20 procentenheter vart tionde år.

Målet för andelen förnybara bränslen måste enligt stadsledningskontoret utgå från vilka förutsättningar för energiproduktion som finns inom EU. Vid analys av dessa förutsättningar måste ett hållbarhetsperspektiv beaktas så att inte klimatmålen får negativa effekter på andra miljömål, som biologisk mångfald eller resursutnyttjande av råvaror. Utifrån analysen bör sedan mål för hållbar energiproduktion fördelas mellan EU:s länder så att varje land utnyttjar resurserna optimalt. EU-länder med gynnsamma förhållanden för solenergi bör i första hand satsa på det och länder med gynnsamma förhållanden för vindenergi satsa på det, osv.

Stadsledningskontoret är medvetet om svårigheterna med att sätta ett generellt mål för energieffektivisering på EU-nivå, med hänsyn till att möjligheterna till energieffektiviseringar skiljer sig i betydande grad mellan såväl EU-länder som sektorer. Ett mål enbart för minskning av växthusgasutsläpp behöver inte leda till energieffektivisering. Effektivare energianvändning är emellertid avgörande för att till exempel spara naturresurser och värna biologisk mångfald. Energieffektiviseringsmål kan även behövas för att minska behovet av import av energi. Av dessa skäl anser kontoret att det är önskvärt med ett EU-mål om energieffektivisering som sedan kan bördefördelas mellan EU-länder och sektorer. Vid bördefördelningen av energieffektiviseringsmålet bör hänsyn tas till hur målet om andel förnybar energi är fördelat.

Har det förekommit motsättningar i de nuvarande målen för 2020 och hur kan man

i så fall se till att de potentiella målen för 2030 blir mer samstämmiga?

Stadsledningskontoret menar att det framför allt bör beaktas att klimatmålen inte kommer i konflikt med andra miljö- och hållbarhetsmål.

I grönboken är det otydligt hur kommissionen ser på användning av fossila bränslen i framtiden. Avskiljning och lagring av koldioxid nämns som en möjlig väg framåt. Om den metoden skulle komma att användas i stor utsträckning minskar emellertid förutsättningarna för att sätta mål för andelen förnybara bränslen. Dessutom finns mycket som talar för att tekniken med lagring av koldioxid är kostsam. Den är därutöver mycket kontroversiell.

Uppdelningen av utsläppsmål på handlande respektive icke-handlande sektor kan leda till att utsläpp flyttas från den ena sektorn till den andra. Deltvis har detta redan skett, exempelvis då oljepannor byts ut till olje- eller koleldad fjärrvärme. Åtminstone på regional/kommunal nivå är det därför enligt stadsledningskontoret viktigt att ha mål som täcker in både den handlande och den icke-handlande sektorn för att kunna följa upp de totala utsläppen.

Hur bör framsteg bedömas för andra aspekter av EU:s energipolitik, exempelvis försörjningstrygghet, som inte omfattas av de överordnade målen?

Stadsledningskontoret anser att klimatmålen bör utformas med försörjningstrygghet som en viktig aspekt. Därför måste en inventering göras av vilka förutsättningar som finns för hållbar energiproduktion inom EU innan nya mål sätts.

Är det nödvändigt att ändra andra politiska instrument och hur de interagerar med varandra, inbegripet mellan EU-nivå och nationell nivå?

Transportsektorn är den mest komplicerade sektorn att minska växthusgasutsläppen inom, med dess många små utsläppskällor. Det behövs därför, menar stadsledningskontoret, instrument som styr mot en mycket snabbare utveckling av fordon som drivs av förnybara bränslen och el. Detta är viktigt inte minst för den europeiska bilindustrins möjligheter att möta den globala konkurrensen. År 2050 behöver transportsektorn vara fossilbränslefri. Med en beräknad livslängd för en bil på cirka 20 år innebär det att nya fordon som enbart kan framdrivas med fossila bränslen inte bör få säljas inom EU efter 2030.

EU:s krav på drivmedel för fordon måste, enligt stadsledningskontoret, vara utformade så att biodrivmedel gynnas. Reglerna måste vara stabila under längre tid så att investerare vågar satsa på ny teknik och moderna produktionsanläggningar. Även första generationens biodrivmedel bör ges förmånliga regler, relativt fossila drivmedel, under en överskådlig framtid.

I grönboken konstaterar kommissionen att det låga koldioxidpriset inte ger investerare tillräckliga incitament för att investera, vilket ökar risken för inlåsnings effekter. Vidare konstaterar kommissionen att vissa EU-länder oroas av denna utveckling och har vidtagit, eller överväger att vidta, nationella åtgärder som exempelvis skatter. Sverige har med mycket gott resultat infört koldioxidskatt. Finansdepartementet har konstaterat att utan den svenska skatten hade drivmedelsförbrukningen i Sverige varit 57 TWh högre än vad den är idag. Det innebär att den svenska skatten bidragit med en energieffektivisering på 57 TWh, vilket motsvarar knappt 10 procent.

Det svenska exemplet visar enligt stadsledningskontoret vikten av koldioxidskatt som styrmedel. För att styra mot en omställning till ett koldioxidsnålt EU välkomnar stadsledningskontoret, i likhet med den svenska regeringen, kommissionens förslag att se över EU:s energiskattedirektiv och införa en ram för tillämpning av koldioxidskatt. Särskilt betydande blir koldioxidskatter när priserna på koldioxid faller och handeln med utsläppsrätter inte fungerar fullt ut.

Hur bör särskilda åtgärder på EU-nivå och nationell nivå bäst utformas för att optimera kostnadseffektiviteten vad gäller att uppnå klimat- och energimålen?

Stadsledningskontoret menar att kostnadseffektivitet måste stå i centrum vid bördefördelning av målen mellan medlemsstaterna. Vid bedömning av kostnadseffektivitet kan även samhällsekonomiska aspekter som jobbskapande möjligheter tas med.

Hur kan EU:s politik för forskning och innovation bäst stödja genomförandet av ramen för 2030?

Stadsledningskontoret anser att inom EU:s forsknings- och innovationspolitik bör en inriktning prioriteras som bygger på demonstrationsprojekt med innovativ teknik som bidrar till klimatmålen uppfyllande. Politiken bör utformas så att spridningseffekter uppstår av tekniskt *know-how* från medlemsländer med högt utvecklat tekniskt kunnande till länder med lägre kunskapsnivå. Det är viktigt att städer, som stora upphandlare, får en central roll i samverkan med näringslivet. Stadsledningskontoret följer med stort intresse kommissionens initiativ Smart Cities, med förhoppning om att det kan utgöra ett framgångsrikt exempel på detta arbetssätt.

Vilka aspekter av den klimat- och energipolitiska ramen kan stärkas för att bättre främja jobbskapande, tillväxt och konkurrenskraft?

Det finns enligt stadsledningskontoret en mycket stor potential för energieffektiviseringar inom fastighetssektorn. Renoveringar med energieffektiviserande åtgärder inom denna sektor medför nya jobbmöjligheter, liksom möjligheter till social upprustning av nedslitna bostadsområden och därmed samhällsekonomiska vinster och tillväxt.

Inom fordonssektorn finns stor potential för energieffektiviseringar och dessutom möjlighet att stärka industrins konkurrenskraft gentemot andra tillväxtekonomier med tillverkning av fossilbränsleoberoende fordon. På samma sätt finns många företag inom s.k. *greentech* och *ecotech* som skulle kunna utvecklas positivt av offensiva klimatmål på EU-nivå.

Hur kan EU bäst utnyttja utvecklingen av inhemska konventionella och okonventionella energikällor inom EU för att bidra till lägre energipriser och importberoende?

Stadsledningskontoret anser att det finns potential för en utökad användning av avfall, som inte längre är möjlig att återanvända, för energiproduktion. Jordbrukspolitiken bör också utformas så att odlingsbar mark inte ligger i träda, utan används till odling av grödor lämpliga för energiproduktion. För jordbruket skulle det kunna innebära ökade intäkter och fler arbetstillfällen. Där förutsättningarna är som störst, och det därmed är mest kostnadseffektivt, bör produktion av vindkraft, solenergi och biomassa byggas ut.

Behövs nya instrument eller arrangemang för finansiering för att stödja den nya ramen för 2030?

Företagsekonomiska överväganden kan utgöra hinder för att energieffektiva renoveringar i fastighetssektorn ska komma igång. För att få till stånd åtgärder kan det enligt stadsledningskontoret krävas någon form av finansiella instrument, som fördelaktiga låneformer. Det bör undersökas vidare om sådana instrument kan skapas inom ramen för Europeiska investeringsbanken.