

PM 2016:103 RV (Dnr 110-460/2016)

Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige (SOU 2016:21)

Remiss från Miljö- och energidepartementet

Remisstid den 10 juni 2016

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Som svar på remissen ”Ett klimatpolitiskt ramverk (SOU 2016:21)” hänvisas till vad som sägs i stadens promemoria.

Föredragande borgarrådet Katarina Luhr anför följande.

Ärendet

Miljömålsberedningen har haft i uppdrag att lämna förslag till ett klimatpolitiskt ramverk som reglerar mål och uppföljning samt utveckla en strategi med styrmedel och åtgärder för en samlad och långsiktig klimatpolitik.

Ett förslag till strategi, med styrmedel och åtgärder för måluppfyllelse, lämnas i ett senare skede. Miljö- och energidepartementet har remitterat Miljömålsberedningens delbetänkande ”Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige” (SOU 2016:21) till Stockholms stad.

Remissen finns att läsa i sin helhet på [Regeringens hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Exploateringsnämnden har inga synpunkter på remissen.

Miljöförvaltningen och trafikkontoret har båda inkommit med kontorsyttrande. Stockholms Stadshus AB har remitterat ärendet till dotterbolagen AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder, AB Stockholmshem, Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Bostadsförmedlingen i Stockholm AB, SISAB Skolfastigheter i Stockholm AB, Stockholm Globe Arena Fastigheter AB, Stockholms Stads Parkerings AB, Stockholms Hamn AB, Stockholm Vatten AB, AB Stokab, Stockholm Business Region AB och Fortum Värme Holding AB. Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Bostadsförmedlingen i Stockholm AB, Stockholm Globe Arena Fastigheter AB, Stockholms Stads Parkerings AB, Stockholms Hamn AB, AB Stokab och Stockholm Business Region AB har inga synpunkter på remissen.

Stadsledningskontoret ställer sig positivt till beredningens förslag som syftar till att skapa en tydlighet och systematik för det nationella klimatarbetet. Kontoret skriver också att de förslag till ramverk som beredningen ger för planering, uppföljning och granskning av den nationella klimatpolitiken stärker insatserna och systematiserar på ett nödvändigt sätt. Stadsledningskontoret ställer sig vidare positiv

till förslaget om klimatlag men vill samtidigt belysa att existerande lagstiftning i vissa fall utgör hinder för utvecklingen mot fossilbränslefrihet, bland annat inom energikraven för nybyggnation.

Miljöförvaltningen skriver i sitt kontorsyttrande att den anser att förslaget att införa ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige är positivt för det långsiktiga klimatarbetet. Ramverket kommer att förtydliga det långsiktiga målet för utsläpp av växthusgaser med dess utsläppsmålbana, uppföljning och redovisning av utsläpp och handlingsplan för klimatarbetet över varje mandatperiod.

Stadsbyggnadsnämnden är positivt till förslaget om ett systematiskt klimatarbete på den statliga nivån, med handlingsplaner för varje mandatperiod och granskning av expertråd, men anser att bygg- och fastighetssektorns roll behöver lyftas fram tydligare.

Trafikkontoret är positivt till förslaget om ett systematiskt klimatarbete på den statliga nivån, med handlingsplaner för varje mandatperiod och granskning av expertråd. Stadens eget mål för energianvändningen inom de geografiska gränserna är att vara fossilbränslefri år 2040. Då transportsystemet sträcker sig över kommun- och landsgränser skulle det underlätta stadens arbete om staten hade samma målår.

Stockholms Stadshus AB välkomnar Miljömålsberedningens förslag som ger förutsättningar för ett långsiktigt och ambitiöst klimatarbete. Strukturen överensstämmer med utgångspunkten för stadens arbete med långsiktiga mål som specificeras och implementeras utifrån miljöprogram som revideras och fastställs vart fjärde år. Sammantaget bedömer Stockholms Stadshus AB att det föreslagna ramverket på nationell nivå kan bidra till och stärka stadens ambitiösa miljö- och hållbarhetsarbete.

Mina synpunkter

Miljömålsberedningen ger i sitt betänkande ett samlat förslag till ett klimatpolitiskt ramverk. Ramverket består av ett långsiktigt klimatmål till år 2045 och en målbana med etapper för utsläppsminskningar på vägen. Förslaget innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Ramverket innehåller också former för regeringens planering och uppföljning av politiken för att nå de uppsatta målen. Bland förslagen märks inrättande av ett klimatpolitiskt råd och för att ytterligare stärka klimatpolitiken föreslås en klimatlag.

Det är mycket positivt att sju riksdagspartier inom Miljömålsberedningen har lyckats komma överens i denna mycket viktiga fråga. Den inriktning som presenteras i delbetänkandet är en bra grund för klimatarbetet framöver men ambitionen behöver skärpas ytterligare. I juni ska beredningen presentera den andra delen av sitt betänkande med delmål och sektorsmål till år 2045, och hur dessa utformas är avgörande för vilken betydelse det klimatpolitiska ramverket kommer att ha för Sveriges vidare arbete för klimatet.

Jag delar miljöförvaltningens förslag om att olika sektorer bör ges olika målår och målbana för nollutsläpp, samt att om det kommande förslaget till målbana/banor tar hänsyn till utsläppsminskningar tidigt i perioden så ger det bättre förutsättningar för en lägre klimatpåverkan år 2045 än om utsläppsminskningarna kommer senare. Det vore också önskvärt att beredningen i nästa delbetänkande hanterar de växande utsläppen utanför Sveriges gränser som svensk konsumtion leder till.

Bland de kolsänkor som diskuteras i utredningen nämns CCS (carbon capture and storage). Kolsänkor är i sig bra och troligen nödvändiga för att lyckas med våra klimatåtaganden under innevarande sekel. Det är dock viktigt att perspektivet inte förskjuts från att åstadkomma utsläppsminskningar i närtid, till att istället invänta framtida tekniker för att uppnå utsläppsmålet. Att luta sig på CCS, en teknik som diskuterats och prövats i flera år, men där man ännu inte har lyckats få till en praktisk tillämpning och lyckad, långsiktig lagring, är för osäkert.

Stockholms stad har antagit målet om att vara fossilbränslefritt år 2040 och med en tydlig och ambitiös klimatpolitik på nationell nivå stärks stadens förutsättningar för att nå målet. Utifrån stadens perspektiv och rådighet är klimatmålet för transportsektorn särskilt utmanande att nå. Övergången från fossilt till förnybara drivmedel har gått långsammare för transportsektorn än inom uppvärmningssektorn. Utöver övergång till förnybara drivmedel, är det angeläget att få till stånd en minskning av transportarbetet för att uppnå klimatmålen, samt en effektivisering av fordonsparken.

Det är viktigt att det införs nationella styrmedel eller att kommunerna själva får möjlighet att införa olika typer av incitament så att klimatarbetet kan genomföras. Dessa spelregler behöver införas redan inför år 2020 så att omställningen av fordonsflottan kan påbörjas.

Jag anser liksom miljöförvaltningen också att det långsiktiga målet och etappmålen i det klimatpolitiska ramverket bör kunna revideras utifrån framtida ny kunskap och vetenskap som presenteras av Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) och FN:s klimatpolitiska panel, liknande den skärpning av temperaturmålet som gjordes i Parisöverenskommelsen.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Som svar på remissen ”Ett klimatpolitiskt ramverk (SOU 2016:21)” hänvisas till vad som sägs i stadens promemoria.

Stockholm den 19 maj 2016

KATARINA LUHR

Bilaga

Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige, delbetänkande från Miljömålsberedningen (SOU 2016:21), sammanfattning.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

Miljömålsberedningen har haft i uppdrag att lämna förslag till ett klimatpolitiskt ramverk som reglerar mål och uppföljning samt utveckla en strategi med styrmedel och åtgärder för en samlad och långsiktig klimatpolitik.

Ett förslag till strategi, med styrmedel och åtgärder för måluppfyllelse, lämnas i ett senare skede. Miljö- och energidepartementet har remitterat Miljömålsberedningens delbetänkande ”Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige” (SOU 2016:21) till Stockholms stad.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Exploateringsnämnden har inga synpunkter på remissen.

Miljöförvaltningen och trafikkontoret har båda inkommit med kontorsyttrande. Stockholms Stadshus AB har remitterat ärendet till dotterbolagen AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder, AB Stockholmshem, Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Bostadsförmedlingen i Stockholm AB, SISAB Skolfastigheter i Stockholm AB, Stockholm Globe Arena Fastigheter AB, Stockholms Stads Parkerings AB, Stockholms Hamn AB, Stockholm Vatten AB, AB Stokab, Stockholm Business Region AB och Fortum Värme Holdning AB. Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Bostadsförmedlingen i Stockholm AB, Stockholm Globe Arena Fastigheter AB, Stockholms Stads Parkerings AB, Stockholms Hamn AB, AB Stokab och Stockholm Business Region AB har inga synpunkter på remissen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 29 april 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Ett klimatsmart Stockholm utgör ett av stadens fyra inriktningsmål. Inom ramen för detta har kommunfullmäktige beslutat att Stockholm skall vara en fossilbränslefri stad 2040 och om ett etappmål om att reducera utsläppen av växthusgaser till 2,3 ton CO₂e till 2020. Ett arbete med att ta fram en stadsövergripande strategi för fossilbränslefrihet 2040 pågår. Stadsledningskontoret delar beredningens bedömning att det råder stora osäkerheter i prognoser för utvecklingen 30 år fram i tiden och vill understryka att den nationella klimatpolitiken behöver präglas av långsiktighet och kontinuitet.

Stockholms stad som organisation står för cirka 10 procent av utsläppen av växthusgaser inom stadens geografiska område och de systemgränser som staden beräknar sina växthusgasutsläpp inom. Staden har därmed ett begränsat mandat över att påverka externa aktörers insatser och är i stort behov av regionalt och nationellt stöd för att nå målet.

Stadsledningskontoret ställer sig positivt till beredningens förslag som syftar till skapa en tydlighet och systematik för det nationella klimatarbetet. Det föreslagna målet om att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären går väl i linje med stadens mål, som dock är mer ambitiöst och satt till 2040. I takt med att staten höjer sina ambitioner för begränsad klimatpåverkan och fastställer ett långsiktigt tidsatt mål sänds tydliga signaler till berörda aktörer med en uppmaning om att bidra och ställa om till en fossilbränslefri framtid. Stadens mål om fossilbränslefrihet 2040 omsluts därmed av ett

nationellt mål vilket stärker förutsättningarna för att nå målet enligt stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att de förslag till ramverk som beredningen ger för planering, uppföljning och granskning av den nationella klimatpolitiken stärker insatserna och systematiserar på ett nödvändigt sätt. Det föreslagna systemet liknar i stora drag stadens struktur för mål, systemgränser och uppföljning. Stadsledningskontoret konstaterar att det utöver mål och ramverk krävs reella styrmedel och incitament i närtid och de behöver spegla större städers komplexitet och utmaningar.

Stadsledningskontoret ser positivt på existerande styrmedel såsom Klimatklivet där staden har beviljats investeringsmedel för satsningar inom laddinfrastruktur för elbilar. Utöver de finansiella resurserna så anser stadsledningskontoret att den typen av incitament medför en tydlig signal om att klimatutmaningen behöver lösas med gemensamma insatser från nationell och lokal nivå.

Stadsledningskontoret ställer sig positivt till de förslaget om klimatlag men vill samtidigt belysa att existerande lagstiftning i vissa fall utgör hinder för utvecklingen mot fossilbränslefrihet, bland annat inom energikraven för nybyggnation.

Slutligen vill stadsledningskontoret understryka beredningens skrivning om att klimatmålen är ett ansvar för alla politikområden och ser fram emot att ta del av hur det speglas i kommande förslag till strategi med styrmedel och åtgärder för en samlad och långsiktig klimatpolitik, som presenteras i juni.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 22 april 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till att ett systematiskt och långsiktigt klimatarbete förs på statlig nivå inom ett klimatpolitiskt ramverk. Det förvaltningen vill lyfta som särskilt positivt med förslagen i delbetänkandet är

- inrättandet av en klimathandlingsplan per mandatperiod
- målsystem med utsläppsminskningmål
- redovisningsskyldighet
- att den sammantagna politiken granskas ur klimatsynpunkt av ett oberoende expertråd.

Utsläppsmålet, att minska växthusgasutsläppen med 85 % 2045 jämfört med 1990, är ett utmanande mål att nå, och för vissa sektorer, såsom industri och jordbruk, varför det kan vara motiverat med ett så pass avlägset målar som 2045. Men eftersom olika sektorer har olika förutsättningar för att nå låga eller nollutsläpp föreslår förvaltningen att det långsiktiga klimatmålet innefattar olika målar för olika sektorer. Till viss del motsvaras detta av de utsläppsbanor som kommer att föreslås i nästa delbetänkande, och det är positivt att beredningen sätter målbanan utifrån acceptabel kolbudget för Sverige, vilket innebär att man tar hänsyn till de ackumulerade växthusgasutsläppen och inte enbart utsläppsnivån som ska uppnås 2045.

Förvaltningen anser dock att för de sektorer där måluppfyllelse skulle kunna ske i relativ närtid, bör dessa sektorer få egna målbanor att följa med tidigare målar än 2045. Eftersom det är den sammanlagda effekten av de årliga utsläppen av växthusgaser som avgör dess klimatpåverkan, betyder det att det är av allra största vikt att säkerställa att vid varje given tidpunkt göra så många och stora utsläppsreducerande åtgärder som möjligt. Klarar man av att göra stora utsläppsreduktioner tidigt i perioden, är det möjligt att 85 % reduktion ligger i linje för att begränsa klimateffekten till 2°C, med sikte på 1,5°C. Sker utsläppsreduktionerna sent i perioden är det risk att en 85 % reduktion ligger för högt i förhållande till den ”tillåtna” kolbudgeten (ackumulerade utsläpp) för att i tillräcklig omfattning begränsa klimateffekten av de antropogena utsläppen.

Miljömålsberedningen föreslår att det nationella klimatmålet även inkluderar en målformulering, netto-nollutsläpp 2045, som nås med utsläppsreduktioner som görs genom internationella investeringar eller kolsänkor, dvs. att man får avräkna utsläpp mellan nollutsläpp och de som kvarstår vid en 85 %-ig reduktion, enligt olika principer.

Bland de kolsänkor som diskuteras i utredningen nämns specifikt CCS-teknik (carbon capture and storage). Att skapa kolsänkor är i sig bra och av allt att döma nödvändigt för att lyckas begränsa uppvärmningen till under 2°C under innevarande sekel. Det får dock inte förskjuta perspektivet från att skapa goda förutsättningar för utsläppsminskningar i närtid, till att istället invänta framtida tekniker för att uppnå utsläppsmålet genom idag väldigt osäkra kolsänkor. Att lita sig på en teknik (CCS) som diskuterats och prövats i flera år, men där man ännu inte har lyckats få till en praktisk tillämpning och lyckad, långsiktig lagring, är olyckligt. Förvaltningen har däremot inga synpunkter på att räkna med kolsänkor i form av upptag i skog- och mark enligt etablerade principer, eller att investera i forskning och utveckling för att skapa andra typer av kolsänkor som komplement till CCS-teknik. Det måste dock vara tydligt hur stor del av utsläppsminskningarna som anses vara kolsänkor, då dessa oftast beräknas utifrån teoretiska resonemang.

Förvaltningen ställer sig också positiv till att göra de investeringar som ger mest utsläppsreduktion för pengarna, oavsett geografisk hemvist. Däremot bör inte reduktion i annat land som följd av svenska investeringar inkluderas i det svenska klimatmålet. Risken är betydande att utsläppsreduktioner dubbelräknas av flera parter och/eller nationer. Förvaltningen anser därför att det naturliga är att reduktionerna avräknas i den nation där reduktionen uppstår, i enlighet med hur nationer rapporterar nationella utsläpp genom FNs klimatkonvention. Utsläppsreduktioner som gjorts genom investeringar i annat land bör redovisas skilt från det nationella utsläppsmålet, och om önskvärt för att investeringar faktiskt ska ske på detta sätt, innefattas i ett separat klimatmål. Att Sverige hjälper andra länder att nå sina klimatåtaganden ska därigenom inte leda till minskade investeringar nationellt.

Utifrån Stockholm Stads perspektiv och rådighet är klimatmålet för transportsektorn särskilt problematiskt att nå. Övergången från fossilt till förnybara drivmedel har gått långsammare för transportsektorn än inom uppvärmningssektorn. Utöver övergång till förnybara drivmedel, är det angeläget att få till stånd en minskning av transportarbetet för att uppnå klimatmålen, samt en effektivisering av fordonsparken.

Personbilar i Sverige används i cirka 20 år innan de skrotas. Det innebär att en stor andel av de personbilar som säljs år 2020 fortfarande är i drift år 2040. För att Sverige ska kunna ha en fossiloberoende eller fossilfri fordonsflotta år 2040 måste merparten av de fordon som säljs år 2020 vara fossiloberoende.

Det finns flera tänkbara styrmedel för att minska utsläppen från transportsektorn. En del av dessa finns presenterade i utredningen *Fossilfrihet på väg* (SOU 2013:84), men därutöver finns även andra åtgärder som övervägs, som till exempel kvotplikt för bränslen, miljözon för lätta fordon etc.

Stockholm stad saknar idag möjlighet att införa incitament för att klara stadens klimatpolitiska målsättningar inom transportsektorn. Det är viktigt att det införs nationella styrmedel eller att kommunerna får möjligheter att införa olika typer av incitament så att klimatarbetet kan genomföras. Dessa spelregler behöver införas redan inför 2020 så att omställningen av fordonsflottan kan påbörjas.

Utöver nämnda regelverk saknas regelverk över andra sektorer som också behöver ses över. Förvaltningen har sammanfattat och presenterat för Miljö- och hälsoskyddsnämnden vilka regelverk som styr felaktigt i förhållande till klimatmålen. Rapporten bifogas som bilaga till föreliggande yttrande, *Regeländringar för ökad kraft i stadens klimatarbete*.

Förvaltningen anser att det långsiktiga målet och etappmålen i det klimatpolitiska ramverket dessutom bör kunna revideras utifrån framtida ny kunskap och vetenskap som presenteras av IPCC och FNs klimatpolitiska panel, liknande den skärpning av temperaturmålet som gjordes i Parisöverenskommelsen.

Synpunkter på förslag till klimatlag

Det klimatpolitiska ramverket omfattar ett förslag till klimatlag. Från ett juridiskt perspektiv avviker lagen så som den är utformad från den konstitutionella traditionen i Sverige med de centrala institutionernas funktionsdelning. Förvaltningen anser av denna anledning att det kan finnas vissa tveksamheter med förslaget till klimatlag. Förvaltningen förstår dock och delar de politiska motiven bakom förslaget. Det finns inte heller några formella hinder mot att instifta en sådan lag. Förvaltningen ställer sig därför sammantaget bakom förslaget men vill lämna några konkreta synpunkter på författningstextens utformning.

Utredningens förslag

1 § I denna lag finns bestämmelser om regeringens klimatpolitiska arbete, vad arbetet ska syfta till och hur det ska bedrivas.

Grundläggande bestämmelser om mål för den offentliga verksamheten och regeringens arbetsuppgifter finns i regeringsformen, riksdagsordningen och budgetlagen (2011:203).

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen har inga synpunkter på förslaget.

Utredningens förslag

2 § Regeringen ska bedriva ett klimatpolitiskt arbete som syftar till att förhindra farlig störning i klimatsystemet. Det klimatpolitiska arbetet ska bidra till att skydda ekosystemen samt nutida och framtida generationer mot skadliga effekter av klimatförändring.

Arbetet ska inriktas på att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser och att bevara och skapa funktioner i miljön som motverkar klimatförändring och dess skadliga effekter.

Arbetet ska vila på vetenskaplig grund och baseras på relevanta tekniska, sociala, ekonomiska och miljömässiga överväganden.

Förvaltningens förslag

2 § Regeringen ska bedriva ett klimatpolitiskt arbete som ska inriktas på att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser och att bevara och skapa funktioner i miljön som motverkar klimatförändring och dess skadliga effekter.

Det klimatpolitiska arbetet ska bidra till att skydda ekosystemen samt nutida och framtida generationer mot skadliga effekter av klimatförändring.

Arbetet ska vila på vetenskaplig grund och baseras på relevanta tekniska, sociala, ekonomiska och miljömässiga överväganden.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen anser att 2 § bör omformuleras något så att det på ett tydligare sätt framgår att det klimatpolitiska arbetet sker i och är beroende av en global kontext. Sverige har inte rådighet att ensamt driva en politik som förhindrar farlig störning i klimatsystemet. Den praktiska, politiska och rättsliga betydelsen av att slå fast ett sådant syfte i lag är något oklart. Det framstår därmed som mer ändamålsenligt att i 2 § istället fokusera på att det klimatpolitiska arbetet ska inriktas på att minska utsläppen av växthusgaser och bidra till att skydda framtida generationer mot skadliga effekter av klimatförändring.

Utredningens förslag

3 § Regeringens klimatpolitiska arbete ska utgå från det långsiktiga, tidssatta utsläppsmål som riksdagen har fastställt. Regeringen ska sätta de övriga utsläppsmålsminskningsmål som behövs för att nå det långsiktiga målet. Klimatpolitiska och budgetpolitiska mål och riktlinjer ska samverka och förstärka varandra.

Förvaltningens synpunkter

Avsikten med paragrafens tredje stycke är enligt författningskommentaren att undvika konflikt mellan skilda intressen och säkerställa att budgetpolitiska mål sätts så att de förstärker möjligheten att uppnå klimatmålen och vice versa. De budgetpolitiska målen och riktlinjerna regleras i 2 kap. budgetlagen (2011:203) och utgörs av överskottsmålet och utgiftstaket. Förvaltningen anser att det är otydligt vad regleringen syftar till att uppnå. Om syftet är att de klimatpolitiska målen ska påverka även de budgetpolitiska målen bör det förtydligas på vilket sätt. Därtill bör i så fall även en motsvarande bestämmelse införas i budgetlagen för att klargöra vad regeringen har att förhålla sig till.

Utredningens förslag

4 § Regeringen ska lämna en klimatårsredovisning till riksdagen i budgetpropositionen. Klimatårsredovisningen ska innehålla en redovisning av utsläppsutvecklingen under året,

de viktigaste besluten inom klimatpolitiken under året och vad de besluten kan betyda för utvecklingen av växthusgasutsläppen samt en bedömning av om det finns behov av ytterligare åtgärder och, i så fall, när och hur beslut om sådana åtgärder kan fattas.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen har inga synpunkter på förslaget.

Utredningens förslag

5 § Regeringen ska vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan.

Handlingsplanen ska lämnas till riksdagen året efter ordinarie val till riksdagen har hållits.

Handlingsplanen bör innehålla

1. en redogörelse för Sveriges åtaganden internationellt och inom EU,
2. en redogörelse för historiska utsläppsdata avseende växthusgaser fram till den senaste rapporterade utsläppsinventeringen,
3. en redogörelse för prognosticerade utsläppsminskningar,
4. en redogörelse av utfallet av vidtagna åtgärder för utsläppsminskningar,
5. en beskrivning av planerade åtgärder för utsläppsminskningar med en ungefärlig uppgift om när dessa åtgärder kan börja gälla,
6. en beskrivning av i vilken grad beslutade och planerade utsläppsminskande åtgärder kan förväntas bidra till att de nationella och globala klimatmålen kan uppnås,
7. en redogörelse för i vilken mån beslutade och planerade åtgärder inom olika utgiftsområden påverkar möjligheterna att nå de nationella och globala klimatmålen och
8. en beskrivning av vilka ytterligare åtgärder eller beslut som kan behövas för att nå de nationella och globala klimatmålen.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen anser att andra stycket istället formuleras som bindande minimikrav. Detta kan uppnås genom att i andra stycket föreskriva att ”Handlingsplanen ska åtminstone innehålla” punkterna 1-8.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 28 april 2016 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att godkänna och överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 april 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret är positivt till förslaget om ett systematiskt klimatarbete på den statliga nivån, med handlingsplaner för varje mandatperiod och granskning av expertråd, men anser att bygg- och fastighetssektorns roll behöver lyftas fram tydligare.

Stockholms stad har som mål att energianvändningen inom stadens geografiska gräns ska vara fossilbränslefritt år 2040. Kommunstyrelsen arbetar för närvarande med att ta fram ett förslag till så kallad färdplan för målet om fossilbränslefritt Stockholm till 2040. På kortare sikt är det Stockholms miljöprogram 2016–2019 som beskriver viktiga etappmål och klimatåtgärder. Till exempel ska staden minska utsläppen till 2,3 ton CO₂ekv./invånare och år till år 2020. Avgörande för att nå målen är främst utvecklingen av bebyggelsestrukturen, de tekniska försörjningssystemen och transportsektorn, men även företagets och människors beteenden.

För att staden ska vara fossilbränslefritt till 2040 är en fossilbränslefri transportsektor väsentlig. För att uppnå det krävs förändringar inom tre olika perspektiv: minskad trafik, effektivare fordon och förnybara bränslen och el som drivmedel. Översiktsplanens markanvändning bidrar tillsammans med stadens framkomlighetsstrategi till att trafikarbetet

minskar.

Andra viktiga förutsättningar för att staden ska kunna nå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till år 2040 är att stränga krav på energieffektivitet kan ställas vid detaljplane-läggning och markanvisningar och att ekonomiska incitament finns för energieffektiviseringar i den befintliga bebyggelsen. Plan- och bygglagen och Boverkets byggregler kan behöva ses över så att energifrågan kan sättas mer i fokus. Även incitamenten för lokalt producerad energi behöver förbättras.

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 april 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret är positivt till förslaget om ett systematiskt klimatarbete på den statliga nivån, med handlingsplaner för varje mandatperiod och granskning av expertråd. Stadens eget mål för energianvändningen inom de geografiska gränserna är att vara fossilbränslefri 2040. Då transportsystemet sträcker sig över kommun- och landsgränser skulle det underlätta stadens arbete om staten hade samma målar.

En av utmaningarna för att staden ska kunna vara fossilbränslefri 2040 är att ställa om transportsektorn. För att uppnå det krävs förändringar inom tre olika områden: minskad trafik, effektivare fordon samt förnybara drivmedel och elektrifiering. Översiktsplanens markanvändning tillsammans med stadens framkomlighetsstrategi syftar till att minska trafikarbetet i staden. De mest kraftfulla och samhällsekonomiskt effektiva åtgärderna för att minska trafikens klimatpåverkan råder dock staten över.

Det krävs ett statligt agerande inom minst sex områden för att staden och landet ska kunna bli fossilfria:

- Åtgärder som främjar övergången till förnybara drivmedel samt ökad energieffektivisering av fordon. T ex differentierad registreringskatt för nya fordon, prispremiemodell för biodrivmedelsproduktion och kvotplikt för biodrivmedel. Det behövs långsiktiga spelregler så att investeringar i utökad produktion kommer igång.
- Åtgärder som kan ha en direkt påverkan på biltrafikarbetet, t.ex. översyn av bilförmånsvärden, bränsleskatter eller kilometerskatt, modifierat eller borttaget reseavdrag osv. Nya styrmedel behöver utvecklas för att minska trafikarbetet för godstransporter som t ex att möjliggöra bokning av lastplatser för att minska söktrafiken och digitaliserad parkeringsövervakning.
- Medfinansiering av satsningar på kollektivtrafik samt investeringar i elinfrastruktur.
- Förenklad lagstiftning för att möjliggöra förtätning i centrala delar av staden, t ex genom att se över regler för farligt gods.
- Nya regelverk som kan främja hållbara resval, t ex möjlighet till digitaliserad övervakning av allt från kollektivtrafikkörfält till miljözoner och parkeringsplatser, möjlighet att reservera plats på gatumark för miljöbilar eller bilpoolsbilar m.m.
- Godstrafiken behöver hanteras transportslagsövergripande på nationell nivå. T ex behöver regelverk jämföras så att olika transportslag kan konkurrera på lika villkor. Det behövs obligatorisk redovisning av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp vid blandad körning för tunga fordon.

Trafikkontoret ser stora möjligheter i att det klimatpolitiska rådet kan rekommendera samhällsekonomiskt effektiva åtgärder inom dessa sex områden. Det klimatpolitiska rådet bör samarbeta med det finanspolitiska rådet för att besluta om hur eventuella negativa fördelningseffekter från åtgärderna ska hanteras.

Det är angeläget att nya regelverk och verktyg införs redan inom de närmaste åren. Personbilar används länge och om Stockholm ska ha en fossilfri fordonsflotta år 2040 måste en mycket stor andel av de fordon som säljs redan år 2020 vara fossiloberoende. Staden saknar idag verktyg som t ex gör det möjligt för staden att på sikt stänga ute fordon som inte går på el eller förnybara drivmedel. Staden behöver kunna agera tydligt och långsiktigt och då behöver regeländringar meddelas i god tid innan införandet.

Trafikkontoret välkomnar den större tydlighet som ett långsiktigt mål kombinerat med etappmål innebär. Det är viktigt att anpassningen av transportsystemet sker successivt. Det

vore samhällsekonomiskt dyrbart att försöka göra en plötslig anpassning av transportsystemet precis innan 2045.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 22 april 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Underremisser

AB Svenska Bostäder

Bolaget anser att detta förslag måste hanteras på ett övergripande nationellt plan i samverkan med internationella krav och överenskommelser. Den påverkan vi har vad gäller utsläpp av växthuspåverkande gaser är vår fjärrvärmeanvändning, där vi inte har rådighet annat än den energieffektivisering vi fortlöpande arbetar med.

AB Familjebostäder

Bolaget delar uppfattningen att en förutsättning för att nå de åtaganden som följer av avtalet är en långsiktig klimatpolitik baserad på tekniska, sociala, ekonomiska och miljömässiga överväganden. Familjebostäder är positivt till ett klimatpolitiskt ramverk som bidrar till en långsiktig hållbar utveckling. En klimatlag, lagreglering, ökar förutsättningarna för att arbetet även fortsättningsvis kommer att bedrivas på ett långsiktigt och kontinuerligt sätt, samtidigt som arbetet blir tydligare och mer transparent. Ett tvärvetenskapligt oberoende klimatpolitiskt råd som stöd till regeringen ger bra förutsättningar för oberoende bedömningar av åtgärder för att nå klimatmålen. Ett långsiktigt klimatmål skapar en förutsättning för att ställa om samhället i ett långsiktigt perspektiv.

Familjebostäder delar även miljömålsberedningens uppfattning att offentliga sektorns roll i klimatarbetet kan samordnas och stärkas – såväl på nationell som på regional och kommunal nivå.

AB Stockholmshem

Stockholmshem anser att detta förslag bör hanteras på ett övergripande nationellt plan i samverkan med internationella krav och överenskommelser. Att skapa ett expertråd för oberoende bedömningar fyller en central funktion i den mån det gör klimatarbetet mer långsiktigt oavsett politisk majoritet. På EU-nivå finns redan ett etablerat uppföljningssystem kopplat till klimatmålen. Införs många olika uppföljningsmekanismer riskerar det att skapa förvirring snarare än ökad tydlighet.

Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB)

SISAB har tagit del av ovanstående betänkande angående ett klimatpolitiskt ramverk inklusive långsiktigt klimatmål och ställer sig bakom förslaget. Ett stabilt fungerande ramverk föreslås i betänkandet, vilket ger förutsättningar för att driva en ambitiös och långsiktig klimatpolitik. SISAB vill i betänkandet lyfta fram förslaget gällande klimatpolitiskt råd. Rådets uppgift blir att oberoende bedöma de mål politiken beslutat om genom att utvärdera, kvalitetssäkra, bedöma kvaliteten samt beakta hållbarhetsperspektivet.

Stockholm Vatten AB

Förslaget som lämnas av miljömålsberedningen är ett författningsförslag som i första hand berör regering och myndigheter. Tyngdpunkten i lagförslaget ligger på rapportering och förslaget är på så sätt reaktivt snarare än proaktivt. Ett förslag till en strategi med styrmedel och åtgärder för en samlad och långsiktig klimatpolitik kommer dock att lämnas senast den 1 juni 2016 inom ramen för miljömålsberedningens uppdrag. Delbetänkandet tar endast upp det klimatpolitiska arbetet för att minska klimatpåverkan (utsläppsminskningar), inte åtgärder för att minska de effekter som sannolikt kommer att uppstå av den pågående globala uppvärmningen.

Fortum Värme AB

Fortum Värme stödjer förslaget att Sverige ska driva en ambitiös klimatpolitik. Bolaget anser att Sverige bör driva på inom EU för att stärka systemet för handel med utsläppsrätter så det ger bättre styrande effekt. Fortum Värme håller med om att i Sverige är utmaningen att minska utsläppen störst inom transportsektorn, jordbruket och basindustrin. Beroende på hur styrsystemen utformas kan frågan ställas om handel mellan dessa sektorer och energisektorn ska tillåtas?

Sammanfattningsvis stödjer Fortum Värme en nationell, ambitiös klimatpolitik. *En ambition vore att inom EU verka för ett stärkt system för handel med utsläppsrätter så det ger bättre styrande effekt.* Med tydliga och teknikneutrala spelregler kan fjärrvärmesystemet i Stockholm såväl som i övriga landet bidra med fortsatt minskning av de globala utsläppen.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen välkomnar Miljömålsberedningens förslag som ger förutsättningar för ett långsiktigt och ambitiöst klimatarbete. Strukturen med långsiktiga mål som under genomförandetiden följs upp genom etapper utifrån en målbana överensstämmer med utgångspunkten för stadens arbete med långsiktiga mål som specificeras och implementeras utifrån miljöprogram som revideras och fastställs vart fjärde år.

Miljömålsberedningen poängterar särskilt att ”Sverige behöver ett ambitiöst och långsiktigt mål, ett tydligt regelverk för hur arbetet ska bedrivas samt kraftfulla åtgärder som minimerar utsläpp av växthusgaser inom ramen för en ekonomisk, socialt och ekologisk hållbar utveckling”. Koncernledningen ser särskilt positivt på denna formulering eftersom prioritering av olika åtgärder alltid måste göras med en konsekvensanalys utifrån samtliga dessa aspekter för att åtgärden ska få ett långsiktigt hållbart resultat.

Koncernledningen ser också positivt på förslaget att inrätta ett oberoende expertorgan med uppgift att granska den förda politiken. Detta ger förutsättningar till en stabilitet och vetenskaplig förankring av politiska förslag samt en kvalitetssäkring av uppföljningen.

Koncernledningen måste dock i sammanhanget framhålla vikten av att kommande uppföljning harmonierar med redan etablerade uppföljningssystem på både EU-nivå samt utifrån internationella direktiv. Om definitioner och avgränsningar m.m. föreslås som avviker från gängse analysmodeller kan förtroende för analysresultat utifrån olika perspektiv undermineras. Det kan även medföra en förvirring om vilken utveckling och vilka åtgärder som är lämpliga och därmed förhindra den önskade utvecklingen.

Sammantaget bedömer koncernledningen att det föreslagna ramverket på nationell nivå kan bidra till och stärka stadens ambitiösa miljö- och hållbarhetsarbete.