

# *Klimatkommunernas yttrande över* **En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige, SOU 2016:47**

---

## **Sammanfattning**

- Klimatkommunerna är mycket positiva till framtagandet av och arbetet med En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige.
- Delmålet för inrikes transporter borde vara skarpare.
- Olyckligt att konsumtion exkluderas. Det hade varit ett ypperligt tillfälle för Sverige att ta ett helhetsansvar för sina växthusgasutsläpp.
- Finansiering är en viktig faktor i klimatomställningen och bör därför ingå.
- Det är positivt att Miljömålsberedningen lyfter flera av de förslag till förändringar som Klimatkommunerna under en längre tid påpekat behövs för att uppnå lokala och nationella klimatmål, som till exempel ett utsläppsmål för inrikes transporter, ökad samordning mellan myndigheter och olika nivåer, förändring av reseavdrag, ökad beslutanderätt för kommuner vad gäller parkering och miljözoner.

Klimatkommunerna anser att Miljömålsberedningen gjort ett gediget arbete och på flera områden presenterar ambitiösa styrmedel. Förslagen är dock i många avseenden inte färdigutredda. Detta innebär att mycket arbete återstår innan beslut om genomförande av samtliga åtgärder kan fattas. I nuläget bedöms därmed gapet mellan mål och åtgärder vara för stort. Tiden att uppnå föreslagna målsättningar är knapp, så det är angeläget att föreslagen utreds skyndsamt. I avvaktan på resultatet av dessa utredningar bör dock de konkreta åtgärdsförslag som framförts genomföras, men även kompletteras med ytterligare sektorsmål och åtgärder.

## **Om Klimatkommunerna**

Klimatkommunerna är en förening med 36 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 4 miljoner invånare.

Klimatkommunernas övergripande syfte är att, genom erfarenhetsutbyte, påverkansarbete och spridning av goda exempel, minska utsläppen av växthusgaser i Sverige. 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**

Nedan redovisas förslagen i *En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige* som berör kommuner (kursiv stil) samt Klimatkommunernas synpunkter.

### **Etappmål för icke handlande sektor**

*Utsläppen i Sverige i den icke-handlande sektorn bör senast år 2030 vara minst 63 procent lägre än utsläppen år 1990. Högst 8 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder.*

*Utsläppen i Sverige i den icke-handlande sektorn bör senast år 2040 vara minst 75 procent lägre än utsläppen 1990. Högst 2 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder.*

Klimatkommunerna ser positivt på fastställande av etappmål för att nå nettonollutsläpp till 2045. Dock vill vi påpeka att etappmålen är svåra att jämföra med det långsiktiga målet till 2045, eftersom de inte är formulerade på samma sätt och det är därmed svårt att avgöra om de är tillräckliga.

Trots att en stor del av debatten om minskad klimatpåverkan kretsar kring utsläppen från vår konsumtion, finns inte ens ett försök att sätta ett mål för hur de utsläppen ska minskas.

### **Delmål – inrikes transporter**

*Inför ett utsläppsmål för inrikes transporter (utom inrikes flyg som ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter) som innebär att utsläppen från denna sektor ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.*

Att målet om en fossiloberoende fordonsflotta, som utreddes av FFF-utredningen 2013, slutligen beslutas är ett stort steg i rätt riktning. Klimatkommunerna anser dock att det vore rimligt att, på samma sätt som Miljömålsberedningen föreslår att det långsiktiga klimatmålet skärps, även skärpa FFF-målet. Utsläppen från inrikes transporter har hittills minskat med 13 % mellan 2010 och 2014 vilket motsvarar 3,25 procentenheter per år och preliminära siffror för 2015 pekar mot ungefär samma nivå som året innan. Föreslaget mål kräver en reduktion med i genomsnitt 3,5 procentenheter per år vilket inte bedöms vara ”en helt annan takt än hittills” som det anges i betänkandet.

Flera av Klimatkommunernas medlemmar har politiska beslut på att den egna fordonsflottan ska vara fossiloberoende till 2020 alternativt 2030. Region Skåne och flera av Skånes kommuner, Kristianstad, Lund, Malmö, Helsingborg, Hässleholm, har till exempel målet att vara fossilbränslefria 2020 avseende organisationens energianvändning och transporter. Stockholm Stad ska vara en fossilfri kommunorganisation till 2030 och har målsättningen att staden ska vara fossilbränslefri till 2040. Växjö ska vara en fossilbränslefri kommunkoncern till 2020. Uppsala har målet att egna fordon är fossilbränslefria år 2020, maskinparken och upphandlade transporter är fossilbränslefria eller klimatneutrala senast år 2023. Tydligheten i målsättningarna är en framgångsfaktor och ett viktigt incitament för de investeringar som behövs för att nå målet. Så är även fallet för ett nationellt mål. Skärpning av FFF-målet skulle kunna göras genom att tidigarelägga året när Sverige ska nå en fossiloberoende fordonsflotta, genom att skärpa tolkningen av fossiloberoende eller genom att inkludera sektorer som inte ingår, såsom sjöfart och flyg.

För att stimulera kraften som finns hos den lokala nivån föreslår Klimatkommunerna också: Utred hur den nationella nivån kan ge stöd till de kommuner som vill gå längre än transportmålet - 70 % år 2030.

Klimatkommunerna bedömer också att det finns ett värde i att fastställa sektorsvisa målsättningar även inom övriga sektorer. För att de övergripande klimatmålen ska kunna nås är det angeläget att alla sektorer kan förses med tydliga och uppföljningsbara delmål även om transportsektorn utsläppsmässigt dominerar.

### **Centrala horisontella styrmedel och åtgärder**

*Klimatfrågan behöver integreras i alla politikområden*

- *Att regeringen i samband med nästa översyn av respektive samhällsmål ser över och vid behov omformulerar målen så att de är förenliga med klimatmålen.*
- *Att det införs bestämmelser om konsekvensanalys avseende effekter på klimatet i kommittéförordningen och förordning om konsekvensutredning vid regelgivning.*

*En närings- och innovationspolitik med klimatinriktning*

- *Sveriges ambition att vara ett föregångsland i klimatomställningen bör vara ett övergripande mål för närings- och innovationspolitiken.*
- *Det befintliga offentliga stödet till företag bör i ökad utsträckning styras mot tillämpningar med stor potential att minska utsläpp av växthusgaser, både i Sverige och i omvärlden.*
- *Regeringen bör ge Vinnova, i samråd med berörda myndigheter i uppdrag att utreda hur en större andel av innovationsstödet till företag kan riktas mot klimatrelevanta innovationer samt föreslå hur formerna för samverkan mellan staten och näringslivet kan utformas.*

Här bör också tilläggas vilken roll offentlig upphandling har i klimatomställningen. Genom nya, innovativa metoder för upphandling och genom att sprida erfarenheter mellan upphandlare landet över, har kommuner, regioner och landsting möjlighet att köpa in produkter och tjänster som hjälper till att nå målen. Det som saknas idag är en samordnande, nationell funktion där kommuner kan dela med sig av och hämta kunskap om kriterier och krav som fungerar i praktiken. Detta borde vara Upphandlingsmyndighetens roll.

För att uppnå föreslagna målsättningar krävs både teknik- och samhällsomställningar och beteendeförändringar. 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. 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. Det vore därför mycket positivt om alla politikområden värderade klimatmålen på samma sätt.

*Strategier för material- och energihushållning i samhället, cirkulär ekonomi och delande ekonomi*

*Beredningen bedömer att det finns stora möjligheter att ytterligare förstärka och ta tillvara potentialen i att effektivisera material- och energianvändning. Resurseffektivitet bör därför vara ett övergripande mål till stöd för klimatpolitiken.*

*Det offentliga behöver styra så att nya teknologier integreras i samhället på ett effektivt sätt som skapar bästa möjliga resursutnyttjande och bidrar till att klimatmålen uppnås.*

Klimatkommunerna vill se initiativ från staten som syftar till att minska mängden fossil plast i samhället. Här är det viktigt att även styrmedel för producenter och återförsäljare inkluderas.

Vi efterfrågar även att infrastrukturen kring hanteringen av avfall ses över för att reducera mängden avfall i allmänhet och göra det enklare att köpa och hantera begagnade produkter. Dessutom föreslår Klimatkommunerna:

- Att det ställs högre krav på återanvändning och återvinning och att producentansvaret kring avfall ökar.
- Tydlig vägledning och mål för att minska matsvinn.
- Inför styrmedel som leder till att det blir lönsamt att återanvända och reparera eller att kvaliteten på produkter förbättras så att produktens tid i konsumentledet förlängs.
- Relevanta lagstiftningar, till exempel livsmedelslagstiftningen, ses över för att minska användningen av fossil plast och för att utveckla alternativa material.

Det är positivt att beredningen tydligare lyfter fram utmaningen med fossil plast i avfallsförbränningen. De strategier som föreslås (avfallspolitik, resurseffektivitet, bioekonomi) är centrala.

*Det lokala och regionala klimat- och luftarbetet är centralt för utvecklingen*

*Kommuner, landsting och regioner har – inom ramen för det kommunala självstyret – en stor möjlighet och ett stort ansvar att inom transport- och bostadssektorerna bidra till en minskad klimatpåverkan och en förbättrad luftkvalitet.*

- *Ge Boverket och Naturvårdsverket i uppdrag att utveckla en samordnad vägledning för miljöbedömningar till regelverken för samhällsplanering (såsom plan- och bygglagen, infrastrukturlagstiftningen, regelverken för det regionala utvecklingsarbetet samt miljöbalken) för en mer samordnad planering där klimatmålen kan uppnås genom att ge mer tyngd åt de viktigaste miljöaspekterna i varje planprocess.*
- *Ge Boverket i uppdrag att ta fram vägledning för hur länsstyrelserna ska vägleda kommunerna tidigt i planprocessen utifrån ett helhetsperspektiv som omfattar avvägningar mellan olika samhällsintressen för en minskad klimatpåverkan.*
- *Ge Boverket och länsstyrelserna, i samarbete med Sveriges kommuner och landsting (SKL), i uppdrag att genomföra en kunskapshöjande insats hos de aktörer som ansvarar för samhällsplaneringen i att använda miljöbedömningsverktyget så att samhällsplaneringen styr mot klimatmålen. Även övriga aktörer inom samhällsbyggandet bör ges möjlighet till kunskapshöjning om planeringssystemet och dess tillämpning.*
- *Ge berörda myndigheter i uppdrag att i samband med ovan beskrivna insatser utreda behovet av ändringar i gällande regelverk för att samhällsplaneringen i ökad grad ska styra mot klimatmålen.*

Det är positivt att beredningen betonar det ansvar som ligger på kommuner. Detta ansvar behöver förtydligas samtidigt som de kommuner som vill gå före ges möjlighet till detta. Det krävs kraftfulla centrala styrmedel som stödjer kommunernas arbete med hållbar stadsutveckling. Det krävs också att förbud som hindrar arbetet med ett hållbart byggande tas bort, till exempel förbudet mot att ställa så kallade tekniska särkrav.

- Låt utreda hur ett klimatpolitiskt ramverk för regional och kommunal nivå skulle kunna se ut.
- Utveckla de dataunderlag som den nationella nivån tillhandahåller det lokala och regionala klimatarbetet så att eftersläpningen i tid minskar och så att de får ett sammanhängande kommungeografiskt systemperspektiv.

- Utred hur nationell nivå kan ge stöd åt de kommuner som vill vara i framkant.

## **Sektorsvisa strategier och styrmedel**

### **Transporter**

#### *Transporteffektivt samhälle*

*Andelen persontransportresor med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot målet att på sikt fördubbla marknadsandelen för gång-, cykel-, och kollektivtrafik. (gemensamt med Strategi för en samlad luftvårdspolitik)*

Förutsättningarna att nå föreslaget mål om 25 % hållbara persontransportresor senast 2025 bygger på att de större städerna måste nå väsentligt högre än så för att målet ska kunna nås på nationell nivå. Klimatkommunerna vill dock framhålla svårigheten i att följa upp denna typ av målsättning och att statlig nivå därför behöver samordna och tillhandahålla metoder för att samla in statistik.

Det behövs även forskning kring hur vi ska arbeta med mobility management och infrastruktursatsningar i samverkan, så att inte infrastruktursatsningar motverkar genomförda mobility managementåtgärder. Beteende som påverkar godstransporterna måste prioriteras högre då dessa i mycket hög grad styrs av hushållens och företagens sätt att beställa varor. Det krävs också fortsatt (samhällsekonomisk) analys av effekterna av mobility management.

Det behövs statliga resurser för att inte åtgärderna ska vara beroende av att kommuner hinner söka projektmedel, men även bättre samverkan mellan kommuner, staten, näringslivet och akademien. Det är viktigt att det finns en gemensam styrning och ett helhetsgrepp från statlig nivå.

*I den mån stadsmiljöavtal ingås bör dessa utvecklas till ett instrument för hållbart samhällsbyggande och förtätning som kombinerar bostadsbyggande, infrastruktur, kollektivtrafik och minskad biltrafik och läggs in som en del i den nationella infrastrukturplanen för 2018–2027. (gemensamt med Strategi för en samlad luftvårdspolitik)*

Stadsmiljöavtalen bör utvecklas till att gälla som statlig medfinansiering till utbyggnaden av kommunal cykelinfrastruktur.

*Ökad möjlighet till finansiering av åtgärder som förändrar transportbehovet och främjar en effektivare användning av infrastruktur och fordon (steg 1- och 2-åtgärder enligt den så kallade fyrstegsprincipen) inom ramen för infrastrukturplaneringen. Digital infrastruktur bör ingå bland de åtgärder som kan finansieras.*

Klimatkommunerna ser positivt på möjligheten för Trafikverket att finansiera åtgärder inom ”steg 1” och ”steg 2” i den fyrstegsprincip som ska styra Trafikverkets planeringsverksamhet.

*Trafikförordningen respektive Lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon och differentiera avgift på parkeringsplatser utifrån fordons miljöegenskaper. Vidare bör ytterligare möjligheter att delegera viss beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet utredas. (gemensamt med Strategi för en samlad luftvårdspolitik)*

*Reseavdragsystemet bör ses över så att dess utformning i högre grad gynnar resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar samtidigt som avdraget fyller sitt ursprungliga syfte. (gemensamt med Strategi för en samlad luftvårdspolitik)*

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. Det är därför mycket positivt att Miljömålsberedningen föreslår sådana förändringar. Att till exempel kunna dedicera parkeringsplatser till miljöbilar eller laddande elbilar är något som Klimatkommunerna tidigare påtalat skulle öka kommuners möjligheter att uppnå sina klimatmål.

För att styra om bilberoendet måste det också bli lätt och förmånligt att välja att åka kollektivt eller att cykla. Att göra det möjligt för arbetsgivare att subventionera cykel och kollektivtrafikresor till och från arbetet, till exempel genom att göra kollektivtrafikresor till en skattefri löneförmån, alternativt göra det möjligt med bruttolöneavdrag för kollektivtrafikbiljetter, skulle till exempel minska bilens inflytande. Vidare borde ersättningen per kilometer vid reseavdrag vara samma oavsett vilket transportslag man väljer. Reseavdraget som existerar i Sverige idag stödjer bilism och utnyttjas mestadels till bilresor i storstadsregionerna. En övergång till färdmedelsneutrala avståndsbaserade reseavdrag skulle gynna både kollektivtrafik och samåkning och minska snedvridningen mellan olika färdmedel. Det är därför mycket positivt att Miljömålsberedningen lyfter detta och utredningarna bör ske skyndsamt.

#### *Energieffektivare fordon*

- *Sverige ska fortsätta vara pådrivande för att koldioxidkraven på personbilar och lätta lastbilar stegvis skärps jämfört med nu beslutade nivåer. Dessa krav bör på sikt innebära att nya fordon ska klara nollutsläpp räknat i ett livscykelperspektiv. (gemensamt med Strategi för en samlad luftvårdspolitik)*
- *Beskattnings- och förmånsreglerna för bilar bör utformas så att de stödjer en snabb svensk introduktion av fordon med särskilt låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar. Reglerna bör successivt skärpas. (gemensamt med Strategi för en samlad luftvårdspolitik)*
- *Utsläppskrav i offentlig upphandling bör utvecklas så att de stödjer utvecklingen av energieffektiva tunga fordon med särskilt låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar räknat i ett livscykelperspektiv. (gemensamt med Strategi för en samlad luftvårdspolitik)*

Klimatkommunerna håller med Miljömålsberedningen om att beskattnings- och förmånsreglerna behöver synkroniseras med klimatmålet och även att utsläppskraven i upphandling bör utvecklas. Här borde Upphandlingsmyndigheten få ett uppdrag att sammanställa och sprida kriterier.

#### *Förnybara drivmedel*

- *Regeringen bör så snabbt som möjligt för riksdagen presentera förslag till regler som ger mer långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel.*

- *Regeringen bör också driva ett proaktivt arbete inom EU för att möjliggöra en aktiv skattepolitik som prissätter utsläppen av växthusgaser och stöttar utbyggnad av förnybar energi.*

Något som ofta återkommer i diskussioner kring samhällsutvecklingen är vikten av långsiktiga spelregler. Ett område där detta är extra viktigt är förnybara drivmedel, exempelvis biogas, där stora investeringskostnader kräver långsiktighet. Biogas har en lång historik av finansiella osäkerheter, främst i form av osäkra skatteregler, som gjort det svårt att genomföra investeringar och gjort att kommunala projekt helt stannat av.

För att uppnå 2030-målet behövs fler, kraftfulla åtgärder. Klimatkommunerna föreslår:

- Överlag krävs det ett regelverk som driver på omställningen till förnybara drivmedel. Det är viktigt att titta på hela kedjan från råvara till användare, och inte bara fokusera på produktionen av bränslena.
- Utred möjligheterna med ett förbud mot fossil bensin och diesel i fordon och arbetsmaskiner 2030.

### **Bostäder, lokaler och byggande**

*Beredningen konstaterar att, i takt med att de negativa klimat- och miljöeffekterna från bostäder flyttar från driftfasen till produktionsfasen blir det allt viktigare att klimat- och miljöpåverkan från bostadens hela livscykel analyseras. Livscykelperspektivet bör vara en utgångspunkt vid analys av miljöpåverkan för all ny- och ombyggnad liksom vid förvaltning av befintlig bebyggelse. Samma sak bör gälla för anläggningsarbeten.*

*Fortsatta kostnadseffektiva insatser för ökad energieffektivisering är motiverade då de bidrar till ökad resurseffektivitet genom att dämpa energiefterfrågan och frigöra koldioxidfri energi till andra användningsområden.*

*Systemgränsen för byggnaders energiprestanda bör fokusera på använd energi i stället för levererad (köpt) energi.*

- *Utvärdera effekten av förbudet i plan- och bygglagen för kommuner att ställa särkrav på byggnadsverks tekniska egenskaper vid planläggning.*
- *Överväg inrättande av ett nationellt kunskapscentrum för energieffektivt byggande och förvaltning, livscykelanalys samt förnybar energi.*

Klimatkommunerna tycker det är positivt att beredningen föreslår en utredning av förbudet i plan- och bygglagen för kommuner att ställa särkrav på byggnadsverks tekniska egenskaper vid planläggning. Att ha en stoppnivå för energikrav vid byggande på kommunal mark som hindrar kommuner från att uppnå sina energi- och klimatmål är ett uppenbart hinder som bäst åtgärdas genom att antingen: 1) ta bort stoppnivån fullständigt eller, 2) skärpa energikraven i Boverkets Byggregler så att de läggs på en sådan ambitiös nivå som motsvarar de nationellt uppsatta miljö- och klimatmålen. Klimatkommunerna har svårt att se hur den nuvarande stoppnivån skulle leda till fler eller billigare bostäder. Med en högre energiförbrukning blir driftkostnaden högre, och kommuner som vill gå före bygger upp en motvilja till att sälja sin mark. Inget av detta leder till fler bostäder utan resulterar snarare enbart i att de lokala och nationella energi- och klimatmålen inte uppfylls.

Även den flytt av systemgränsen för energiprestanda till använd energi som föreslås anser Klimatkommunerna är positivt, det är en förändring som vi tidigare påtalat och den borde få

större prioritet. På lokal nivå är detta något man brottas med vid utformning av riktlinjer för byggnation på mark kommunen säljer. Med en tydlig skrivning från nationellt håll, skulle Sveriges kommuner ha något att luta sig emot. Det är viktigt att de byggnader som byggs nu är energieffektiva oavsett vilken eller vilka energisystem som försörjer byggnaderna under olika perioder av dess livslängd.

## Jordbruk

*Utsläppen från livsmedelskonsumtionen behöver minska. Det kan göras genom förändrade kostvanor med t ex mer vegetabilier, mindre kött, säsongsbaserad kost, minskat matsvinn och genom förändrade produktionsmetoder exempelvis genom kolinlagring i betesmarker och/eller genom ökad vallodling. En ökad konsumtion och produktion av svenskproducerat kött på bekostnad av det importerade ger förutsättningar för en produktion med globalt sett lägre utsläpp och kan även underlätta uppnåendet av andra miljömål. Åtgärder behövs för att underlätta för privatkonsumenter och offentlig sektor att konsumera livsmedel med lägre klimat- och miljöpåverkan.*

Kommuner, landsting och regioner har på flera plan en viktig roll vad gäller att minska växthusgasutsläppen från livsmedel. Som konsument, genom att öka andelen vegetabilier i måltiderna och genom att minska matsvinnet. Som markägare och myndighetsutövare har kommuner möjligheten att föra en aktiv dialog med lantbrukare om hur utsläppen i jordbruket kan minska. Vissa myndigheter och organisationer har stor kunskap i dessa frågor och ett samarbete samt stöd från dessa skulle möjliggöra att kommuner kan minska utsläppen ytterligare inom detta område. Här vill vi se åtgärder som underlättar samarbetet mellan kommuner och berörda myndigheter och organisationer.

Klimatkommunerna vill även betona att kommunerna är i behov av åtgärder som minskar klimatutsläppen från kommunernas livsmedelsinköp. Detta kan vara kunskapsspridning om matens klimatpåverkan, metoder för minskat matsvinn i kommunens verksamheter och möjligheten att använda upphandling som ett verktyg.

Klimatkommunerna anser även att ökad forskning om kolinlagring i betesmarker och om faktiska utsläpp från naturbetande djur behövs.

## Förbättrad uppföljning av utsläpp kopplade till import och export

*Beredningen gör följande bedömning*

- *Statistiken över de konsumtionsbaserade utsläppen av växthusgaser utgör ett viktigt komplement till den officiella statistiken över de nationella utsläppen av växthusgaser som rapporteras till UNFCCC.*
- *Uppföljningen av växthusgasutsläpp kopplade till import och export kan förbättras genom fördjupade analyser inom områden med särskilt stor klimatpåverkan samt genom användning av fler indikatorer.*
- *I enlighet med generationsmålet och miljömålet om Begränsad klimatpåverkan kommer Sverige behöva överväga att vidta åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser kopplat till konsumtion.*

*Livsmedel och transporter bidrar till de största andelarna av de växthusgasutsläpp som beräknas orsakas av hushållens konsumtion som genererar växthusgaser (2013 svarade livsmedel för 33 %, och transporter för 30 procent av de konsumtionsrelaterade utsläppen).*



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 utvinnet 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.*

För styrelsen



Karin Thomasson, ordförande i Klimatkommunerna