



Datum  
2016-06-01  
Adress  
August Palms Plats 1  
Diarienummer  
STK-2016-380

## Yttrande

Till  
Miljö- och energidepartementet

### **Remiss från Miljö- och energidepartementet - Ett klimatpolitiskt ramverk inklusive långsiktigt klimatmål (SOU 2016:21)). Svar senast 10 juni 2016**

Kommunstyrelsen i Malmö har med stöd av synpunkter från stadens tekniska nämnd och miljönämnd beslutat att avge följande yttrande som svar på rubricerad remiss.

Kommunstyrelsen välkomnar ett statligt klimatpolitiskt ramverk och långsiktigt klimatmål enligt Miljömålsberedningens förslag. Transportsektorn, basindustrin och jordbruket nämns som viktiga sektorer att fokusera på och ligger inom och berör nämndens ansvarområden genom gatukontorets och fastighetskontorets verksamheter.

Malmö stad arbetar efter ambitiösa miljömål formulerade i Miljöprogram 2009-2020. I styrdokument såsom Översiktsplan 2012, Trafikmiljöprogram 2012-2019 och Trafik- och mobilitetsplan 2015 beskrivs hur Malmö tar ett kommunalt och regionalt ansvar för stadsutveckling och för att skapa goda livsbetingelser för människor och miljö. För att skapa synergieffekter i klimatarbetet krävs samordnade satsningar på kommunal, regional och nationell nivå och i detta avseende kan ett nationellt klimatpolitiskt ramverk och, så småningom, långsiktiga klimatmål med nedbrutna delmål utgöra en viktig stomme.

Nationella initiativ så som Stadsmiljöavtal och Sverigeförhandlingen bör lyftas som goda exempel på hur arbetet med stadsutveckling konkretiseras och prioriterade åtgärder kan tydliggöras. Kombinerade satsningar på bostadsbyggande och infrastruktur med prioritet på gång-, cykel, kollektivtrafik, och citylogistik bär stor potentiell för att nå långsiktiga klimatmål. Att detta lyfts i Miljömålsberedningens bedömning styrker Malmö stads arbete inom dessa områden.

Malmö stad ser fram emot det vidare arbetet med förslag till en strategi med styrmedel och åtgärder för en samlad och långsiktig klimatpolitik som Miljömålsberedningen ska presentera 1 juni 2016. Nationella och statliga ekonomiska styrmedel och incitament för att öka efterfrågan på hållbara transporter, i linje med Miljömålsberedningens förslag, är önskvärt.

Lagstiftningen innehåller bestämmelser gällande hur regeringen ska arbeta mot det långsik-

tiga målet för 2045. Enligt 3 § i förslag till klimatlag ska det långsiktiga målet fastställas av riksdagen och regeringen sätta de övriga utsläppsminskningmål som behövs för att nå det långsiktiga målet. För att lagstiftningen ska bli effektiv bör vid varje tid sittande regering ha fastslagna delmål och etapper att arbeta mot och förhålla sig till. Frågan är då om det är en lämplig ordning att regeringen själv sätter delmålen? Frågan är också hur dessa delmål ska utformas?

I nästa delbetänkande, som ska redovisas senast den 1 juni 2016, ska en målbana med etapper för utsläppsminskningar på vägen redovisas. Detta betänkande bör således vara av vikt i den här frågan (även om uppdelningen mellan riksdag och regering är fastslagen i 3 §). Det kan mot denna bakgrund ifrågasättas att betänkningarna inte redovisats samtidigt.

Malmö stad undrar hur regeringen avser att involvera eller binda myndigheter och företag i arbetet med att uppnå det långsiktiga målet?

Malmö stad ser stor potential i att även arbeta med ekosystemtjänster inom tätbebyggda områden, vilket bör kommenteras och lyftas inom ramen för klimatanpassad stadsutveckling.

Kommunstyrelsen vill dessutom framföra följande synpunkter som bör beaktas i det fortsatta arbetet inom miljömålsberedningen.

#### *Klimatlag*

Lagförslaget hänvisar till riksdagens klimatmål. Det går dock att utläsa ur lagkommentarerna att det idag gällande målet om inga nettoutsläpp efter år 2045 kommer vara utgångspunkten för regeringens ansvar enligt lagen. Det kan eventuellt uppfattas som en brist att det saknas bindande mål för regeringens klimatpolitiska arbete. Frågan är därför om det inte kommer att krävas konkreta lagändringar av befintlig skyddslagstiftning där gränsvärden för utsläpp skruvas ner. Det kommer även krävas omfattande ekonomiska stödåtgärder för att åtgärder som ger tydlig effekt på utsläppen ska bli verklighet, exempelvis billigare elbilar och utbyggd laddningsinfrastruktur.

Lagförslaget som sådant framstår som lättförståeligt och sammanhängande där kommentarerna på ett tydligt sätt förklarar avsikten med respektive paragraf vilket är att detta ska vara ett instrument som ska vara lätt att bevaka men följsamt för den politiska utveckling och förändring som är oundviklig i ett demokratiskt land.

#### *Långsiktigt klimatmål till 2045*

Ambitionen som uttrycks i det långsiktiga klimatmålet 2045 om att;

- Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.
- Senast år 2045 ska utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium, i enlighet med Sveriges internationella växthusgasrapportering, vara minst 85 procent 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 (CCS).

- För att nå netto-noll-utsläpp får kompletterande åtgärder tillgodoräknas i enlighet med internationellt beslutade regler.
- Målet år 2045 förutsätter höjda ambitioner i EU:s utsläppshandelssystem (EU-ETS).

Denna målsättning är svår att värdera till fullo då målbanan med etapper för utsläppsminskningar på vägen redovisas först i nästa betänkande 1 juni 2016. Det är först när man kan se hur etappmålen är satta, som det till fullo är möjligt att utvärdera målets ambition.

#### *Kommunernas roll*

Det saknas tydliga riktningar i förslaget som visar på vilken roll de lokala och regionala aktörerna kommer ha inom de föreslagna ramarna. I beredningens uppdrag angavs (enligt tilläggsdirektivet 18 december 2014): *”En stor del av det nationella klimatarbetet kommer 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”*. I detta förslag redovisas inte detta.

#### *Statistik och gemensam uppföljning*

Det anges i lagförslaget att klimatårsredovisningar till riksdagen ska ingå i budgetpropositionen.

Kommuner och regioner har länge arbetat med att redovisa sin klimat- och miljöpåverkan. Däri är energistatistik av god kvalitet en grundförutsättning för främst det klimatstrategiska arbetet, eftersom statistiken behövs som underlag för analyser, bestämma målsättningar och göra uppföljningar i arbetet med energi-, klimat- och miljömål.

Dagens energistatistik som SCB tar fram blir, med de sekretessregler som gäller, inte tillförlitlig då statistik för vissa år helt enkelt inte kan erhållas för en kommun av Malmös storlek. Detta torde dessutom vara ett större problem för mindre kommuner med färre verksamheter/industrier än vad som finns i Malmö. Denna lagstiftning bör ses över för att underlätta för kommuner att kunna fokusera sina mål på rätt åtgärder, liksom att följa upp det arbete som görs.

Fler och fler kommuner sätter mål för att minska de konsumtionsbaserade utsläppen inom kommunens verksamheter såväl som för kommuninvånarna. Idag finns det ingen bra statistik att använda på lokal nivå för konsumtionsbaserade utsläpp. Det bör tas fram nationsgemensamma riktlinjer för hur denna uppföljning ska ske, innan resurser läggs på kommun-interna system som skiljer sig från kommun till kommun och försvårar ev. jämförelse kommuner emellan.

Ordförande

Andreas Schönström

Sekreterare

Pia Kanold

I ärendet har Magnus Olsson (SD) och Anders Olin (SD), med instämmande av Jörgen Grubb (SD) och Richard Åhman Persson (SD), anmält att de avser inkomma med ett särskilt yttrande.

I ärendet har Hanna Thomé (V), med instämmande av Anders Skans (V), anmält att de avser inkomma med ett särskilt yttrande.