

Översyn av den kommunala energi- och klimatrådgivningen

Uppdrag 3 i Energimyndighetens regleringsbrev för budgetåret 2015, 2015:14

Remissvar
2030-sekretariatet

m.registrator@regeringskansliet.se
asa.leander@regeringskansliet.se
energimyndigheten@cm.se

Sammanfattning

2030-sekretariatet föreslår regeringen:

- Att *inte* – som Energimyndigheten föreslår – avveckla transportfrågan inom energirådgivningen, utan tvärtom *prioritera* transportfrågor inom, energi- och klimatrådgivning, då detta område har den största potentialen för utsläppsminskningar och störst betydelse för hushållens ekonomi.
- Att förtydliga behovet av kompetensutveckling för energirådgivarna inom transportområdet, och anslå medel för detta.
- Att anta Energimyndighetens förslag gällande ökad effektivitet, ökad samverkan och förtydligad redovisning av resultat.
- Att i större utsträckning än vad Energimyndigheten föreslår låta kommunerna välja prioriterade målgrupper för sitt arbete; förslaget att t.ex. prioritera boende i bostadsrätt framför boende i hyresrätt är inte självklart det rätta i alla kommuner och denna detaljstyrning är knappast gynnsamt för arbetet.
- Att i ökad utsträckning och med Energitinget som grund verka för kunskapsspridning mellan energirådgivarna

Bakgrund

2030-sekretariatet tackar för möjligheten att ge synpunkter på de förslag som framställs i Energimyndighetens översyn av den kommunala energi- och klimatrådgivningen. Vi noterar att remissen nästan enbart skickats till kommuner, och inte till någon enda aktör inom transportområdet (inte heller 2030-sekretariatet fanns med på detta missiv utan svarar på eget initiativ).

Vår utgångspunkt är den samma som regeringens, som har en tydlig ambition att intensifiera insatserna för att Sverige år 2050 inte ska ha någon nettopåverkan på klimatet, och redan år 2030 ska nå en fossilbränsleoberoende fordonsflotta. Detta mål delas av sju av riksdagens partier och två på varandra följande regeringar.

Ändrad inriktning: Inte arbeta med transporter

”Transportområdet har visat sig vara svårt att hantera för klimat- och energirådgivare och bidragit till en för stor bredd i uppdraget. Verkytet rådgivning bedöms inte som effektivt för transporter. Energimyndigheten föreslår därför att denna skrivning utgår från förordningen”.

Vi är starkt kritiska till denna förändring av inriktningen för klimat- och energirådgivarna. Tvärtom bör fokus på transporter förstärkas, utifrån att:

- Regeringens mål för transporterna är tydligare och mer ambitiösa än på något annat område inom energi och klimat; Sverige ska till år 2030 nå en fossilbränsleoberoende fordonsflotta.
- Transporterna är Sveriges största enskilda utsläppspost, och utsläppsminskningar här ger entydigt nettominskade utsläpp totalt sett, medan många menar att minskade utsläpp från energisektorn i övrigt inte har någon effekt totalt sett eftersom det omfattas av EU ETS med redan fastställda utsläppsmål på EU-nivå. För ett hushåll med en-två bilar omfattar biltransporter mellan 6 000 och 15 000 KWh, en stor del av ett hushålls energibudget.
- Fordon och bränsle omfattas av en mycket omfattande och delvis aggressiv marknadsföring, vilket gör det extra viktigt att bistå med oberoende information.
- EU har nu fastställt information om t.ex. biodrivmedels hållbarhet, som är vitt skilda från den gängse bilden av dessa drivmedel, vilket pekar på behovet av ökad information.
- Fordonet och transporterna är den största eller näst största enskilda budgetposten för hushållen, dvs rådgivning här är ur finansiell synpunkt viktigare än för andra områden.
- Vi är nu i ett mycket viktigt paradigmskifte, där fysiska transporter allt oftare ersätts eller kompletteras med IT-lösningar. Det kan ge stor klimatnytta och öka möjligheterna att t.ex. bo i glesbygd, men innebär också en risk för ett nytt utanförskap, och denna typ av transportrelaterad rådgivning blir därför särskilt viktig.

Dock är det viktigt att ta fasta på att många av de kommunala rådgivarna hittills inte känt sig bekväma med att arbeta med frågan. Vi delar denna bild, och menar att det är en följd av att transporter kom som ett tilläggsuppdrag relativt sent och utan en omfattande och systematisk vidareutbildning eller informationspaket. Det kom också ungefär samtidigt med att svenska myndigheter, inte minst Naturvårdsverket, fick minskade resurser och kringskuret ansvar att informera om dessa frågor, varför det i många fall inte fanns någon nationell part att vända sig till.

Den logiska slutsatsen blir att *förstärka* satsningen på transporter, med ett tydligt uppdrag åt Energimyndigheten att säkerställa att de kommunala rådgivarna har den faktakunskap, det kontaktnät och den pedagogiska förmåga som krävs för att föra ut informationen på bästa sätt. Energitinget är härvidlag ett viktigt instrument, men det är viktigt att det inte stannar härvidlag utan det bör också finnas en ständig ”helpdesk-funktion”, ungefär som Sida inrättat med hjälp av SLU. Vi föreslår regeringen att uppdra åt Energimyndigheten att inrätta en sådan.

Starkare styrning och ökad centralisering

Energimyndigheten konstaterar att energi- och klimatrådgivningen genom sin 40-åriga historik haft stor betydelse i arbetet med de nationella miljömålen, för att förbättra den lokala miljösituationen samt för att minska hushållens klimatpåverkan och energikostnader. Vidare anges att ”Rådgivningen spelar även en central roll för att uppfylla flera EU-direktiv [...] För att Sverige ska klara sina åtaganden enligt direktiven, är energi- och klimatrådgivarna mycket viktiga”.

Vi konstaterar att det är stora skillnader mellan effektivitet, inriktning och ambitionsnivå på olika håll i landet, och välkomnar därför Energimyndighetens förslag om tydligare resultatuppföljning och något stärkt styrning. Däremot avvisar vi förslaget att endast kommuner med över 18 000 invånare får arbeta självständigt medan övriga måste samverka.

Samverkan är ofta positivt, men blir sällan som bäst om den tvingas fram, och kan vara väl så viktig mellan större kommuner som mellan mindre. Vi konstaterar också att många till invånarantalet mindre kommuner är mycket stora till ytan, varför ett krav på delade tjänster kan betyda mycket långa restider och därmed totalt sett ett mindre effektivt arbete. Vi noterar också att många kommuner med under 18 000 invånare har ett mycket aktivt rådgivningsarbete – kanske delvis för att avstånden ofta är långa, andelen pendlare hög och andelen boende i villor hög, vilket sammantaget ger både ett större behov och en större effekt av rådgivning. Vi uppmanar därmed regeringen att uppdra åt Energimyndigheten att finna andra sätt att stimulera ökad samverkan, oavsett kommunens invånarantal.

För 2030-sekretariatet

Mattias Goldmann
Mattias.goldmann@fores.se