

Mot framtiden och vidare

– Kommuners arbete och utmaningar mot ett fossilbränslefritt Sverige



KLIMAT
KIK
KOMMUNERNA

Titel: Mot framtiden och vidare
– Kommuners arbete och utmaningar
mot ett fossilbränslefritt Sverige

Författare: Daniel Nordström
Framtagen: Hösten 2015
Publicerad: Februari 2016

© Klimatkommunerna
Kontakta Klimatkommunerna:
Box 41
221 00 Lund
+46 (0)46 35 64 47
+46 (0)46 359 93 28
kansliet@klimatkommunerna.se



Sammanfattning

Bland Klimatkommunernas medlemmar finns ett stort engagemang och det genomförs åtgärder av olika omfattningar och karaktär för att minska utsläppen av växthusgaser och för att ställa om samhället i en mer hållbar riktning. Klimatkommunerna är övertygade om att Sveriges ambitiösa miljö- och klimatmål kan nås med hjälp av den kunskap och den vilja som finns bland Sveriges kommuner. När detta engagemang missgynnas, genom olika lagändringar och styrmedel, är det av största vikt att göra beslutfattare uppmärksamma på problematiken. Denna rapport belyser var hindren finns och presenterar förslag på åtgärder för att underlätta kommunernas vidare klimatarbete.

ENERGI:

- Omformulera och ändra den skattebefriade effektnivån för småskalig produktion av förnybar el från att gälla för juridisk person/organisation till att istället gälla per anläggning.
- Sätt elproduktionen i relation till fastigheten genom att bestämma en gräns för maximal andel årlig överproduktion per anläggning, alternativt: räkna solcellsanläggningen som en del av fastigheten istället som en separat energiproduktionsanläggning.
- Inför nettodebitering istället för dagens skattereduktion.
- Ta bort stoppregeln för kommunala energikrav, alternativt: omformulera energikraven i Boverkets Byggregler så att de läggs på en sådan ambitiös nivå att de i tillräcklig grad bidrar till de nationellt uppsatta miljö- och klimatmålen.
- Ändra systemgränsen för nära-nollenergibyggnaders energiprestanda, så att inte någon teknik missgynnas eller favoriseras. Se till att kraven styr mot byggnader med bra klimatskal och låga värmeförluster.

TRANSPORTER:

- Fördela fler styrmedel ner på kommunal nivå, exempelvis trängselskatt eller möjligheten att införa parkeringsavgifter vid externa köpcenter och privata arbetsplatser.

- Inför en koldioxidskattdifferentiering för drivmedel utifrån deras klimatpåverkan.
- Öka samarbetet mellan myndigheter, kommuner och privat näringsliv i syfte att premiera ny klimatsmart teknik inom kollektivtrafik.
- Inför färdmedelsneutrala avståndsbaserade reseavdrag.
- Incitament för fossilfri bränsleproduktion behövs även för flyg och sjöfart för att gynna grön omställning inom dessa sektorer.

KONSUMTION:

- Inför en grön skatteväxling som gör att produkter och tjänster får bära sina klimatkostnader.
- Ställ högre krav på återanvändning och återvinning och öka producentansvaret för avfall. Exempelvis, ändra kraven från andel insamlat avfall till andel materialåtervunnet avfall.
- Ge statliga myndigheter möjligheten att ge forskningsbaserade råd om konsumtionsmönster, som påverkar hälsa och klimat.
- Inför styrmedel som leder till att det blir lönsamt att återanvända och reparera produkter eller att kvaliteten på produkter förbättras så att tiden i konsumentledet förlängs. Exempelvis, inför ett beräkningssystem för att illustrera klimatnyttan med secondhandinköp.

Innehållsförteckning

INLEDNING – VAD HAR HÄNT SEDAN SIST?	5
Om Klimatkommunerna	5
Om rapporten	6
ÅTGÄRDER HOS MEDLEMMARNA – MÅL OCH STRATEGIER	7
Energi.....	7
Transporter	8
Konsumtion	9
Finanser	9
HINDER	10
Energi.....	10
Skatteregler för småskalig energiproduktion.....	10
Vindkraft	12
Stoppregel för kommunala byggkrav	12
Systemgräns i definitionen av nära-nollenergihus	13
Transporter	15
Lokala styrmedel för att öka andelen gång/cykel/kollektivtrafik	15
Långsiktiga spelregler; ett krav för de förnybara drivmedlens framtid	16
Parkering och laddplatser för miljöbilar	16
Konsumtion	18
Bristen på statliga riktlinjer och mål	18
Plast och avfallshantering	19
Bristen på konsumtionsbaserad klimatstatistik; ett hinder på alla nivåer	20
LITTERATURFÖRTECKNING	21

Inledning – vad har hänt sedan sist?

År 2012 publicerade Klimatkommunerna en rapport med spjutspetsexempel från kommuner som ett bevis på handlingskraften i det lokala klimatarbetet. Rapporten definierade samtidigt områden där kommuner trots höga ambitioner hade svårt att nå framgångar och där ett större statligt stöd efterfrågades. Eftersom mycket sker i det lokala klimatarbetet finns det nu ett behov av att uppdatera rapporten. Mycket har även hänt i omvärlden sedan 2012 och en komplett, världsomfattande överblick är svår att ge, men ett par relevanta saker värda att nämna i sammanhanget är:

- FN:s Klimatpanel IPCC publicerade år 2013 sin femte rapport som sammanställer världens klimatforskning. Resultaten var tydliga och det råder ingen tvekan om att vi upplever en global uppvärmning och att denna är ett resultat av mänsklig aktivitet.
- Mellan åren 2010 och 2014 ökade kapaciteten från solenergi mer än vad den gjorde under de tidigare fyra decennierna och uppgick i början av 2014 till 150 GW. Utvecklingen går snabbt framåt och länder som Kina, Japan, USA, Tyskland och Italien är världsledande på marknaden.
- Det ekologiska fotavtrycket växer och fler länder har fotavtryck som överskrider jordens biokapacitet. Sverige har klättrat till tionde plats på listan över länder med de största ekologiska fotavtrycken och anledningen tros vara en hög köttkonsumtion, en energikrävande fordonsflotta och en fortsatt ökande materiell konsumtion.
- I december 2015 hölls ett avgörande klimatoppmöte i Paris där världen enades om ett internationellt klimatavtal för att styra världen mot en värld där den globala uppvärmningen hålls väl under 2°C men att samtidigt sträva mot 1,5°C. Om detta är möjligt att uppnå återstår att se – när ländernas idag inrappor-

terade åtgärder tas i beaktande pekar projektionen snarare mot en värld med 2,7 till 3°C varmare medeltemperatur. Oavsett så har världen enats om att på global skala arbeta mot att så snart som möjligt börja minska utsläppen och att uppnå nollnettoutsläpp under andra halvan av detta århundrade.

Åtgärder sker på många plan i samhället på både global, regional och lokal skala. Denna rapport har fokus på det lokala klimatarbetet som bedrivs av engagerade kommuner runt om i Sverige. Syftet är att lyfta exempel på strategier och åtgärder för ett lyckat lokalt klimatarbete, identifiera övergripande hinder som behöver åtgärdas för att underlätta för kommunernas fortsatta miljöarbete samt att presentera olika förslag på åtgärder för att eliminera hindren.

OM KLIMATKOMMUNERNA

Klimatkommunerna är en förening med 33 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 3 500 000 invånare. Klimatkommunernas övergripande syfte är att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige genom erfarenhetsutbyte, påverkansarbete och spridning av goda exempel. Föreningen är en pådrivande aktör för det nationella klimatarbetet genom att lyfta fram vilka möjligheter, hinder och drivkrafter som har betydelse för arbetets resultat.

OM RAPPORTEN

Materialet som används i rapporten är sammanställt efter intervjuer med ett antal kommuner samt en genomgång av material ur Klimatkommunernas nyhetsbrevs arkiv. Kommentarer som kom in under förankringsprocessen, från medlemmar och andra aktörer, har tagits i beaktande.

De intervjuade valdes ut genom att skicka ut en förfrågan till samtliga medlemmar. För att hålla rapporten inom den avsatta tidsramen bestämdes en gräns på 10 kommuner. Följande kommuner har deltagit: Borås, Göteborg, Kristianstad, Lidköping, Lund, Lycksele, Malmö, Sollentuna, Stockholm och Örebro. Det skedde också en aktiv försäkran från Klimatkommunernas sida om att det fanns en variation i både storlek och geografisk position bland kommunerna som intervjuades för att erhålla åsikter och information från ett så stort spektrum som möjligt.

Informationen från intervjuerna sammanställdes och delades upp i tre olika delar; 1) åtgärder, 2) hinder och 3) förslag. Åtgärderna är exempel på kommunernas engagemang. Av de hinder som framkom under intervjuerna valdes de generella ut och diskuterades närmare och kombinerades sedan med förslag på hur dessa hinder skulle kunna undvikas eller vad som krävs för att eliminera hindren och på så sätt underlätta det fortsatta klimatarbetet.●

Åtgärder hos medlemmarna

– mål och strategier

Sveriges kommuner har ansvaret att planera och anpassa samhället till klimatförändringarna. Detta försätter dem i en nyckelposition i det svenska klimatarbetet. Med sin erfarenhet om planarbete, i rollen som stor arbetsgivare och upphandlare av varor och tjänster samt genom närheten till medborgarna, har kommunerna en betydande roll i det svenska klimatarbetet.

Klimatkommunernas medlemmar har höga ambitioner med lokala miljö- och klimatmål som ofta överstiger de nationella. Målen fokuserar ofta på en utsläppsreduktion med x antal procent till antingen år 2020, 2025 eller 2030. Vissa kommuner har även mer långsiktiga mål, exempelvis till år 2050. Dessa övergripande utsläppsmål sätts ofta upp i kombination med andra mål som berör exempelvis energieffektiviseringar eller minskad klimatpåverkan från transporter. Kommunerna följer upp målen med jämna mellanrum för att utvärdera om de är på rätt väg eller om ytterligare åtgärder behöver genomföras.

Följande avsnitt tittar på åtgärder som genomförs inom energi- och transportsektorn samt inom området konsumtion och visar på det stora engagemang som finns på lokal nivå.

ENERGI

Sverige har unika förutsättningar i sin energiproduktion i form av tillgång till älvar för vattenkraft och gott om skog för tillförsel av biobränslen, något som saknas i många andra länder i Europa och världen. Trots unika förutsättningar är det en utmaning att reducera Sveriges utsläpp av växthusgaser till önskade nivåer. Här spelar kommunernas klimatarbete en avgörande roll.

Idag intresserar solceller och solpaneler många aktörer och flera av Klimatkommunernas medlemmar har tagit fram solkartor, dvs. kartläggningar av solenergipotentialen ner på "hustaksnivå". Solkartor ger kommuninvånarna en möjlighet att undersöka om deras hustak lämpar sig för installation av solceller/solpaneler. Detsamma gäller för företag, som kanske har en större yta på sina fastigheter och vill försäkra sig om att investeringen är värd att göra. Solkartor är något som idag erbjuds av kommunerna Eskilstuna, Göteborg, Linköping, Lund, Sollentuna, Stockholm, Uppsala, Vellinge och Örebro. Vidare diskuteras det eller arbetas med i ytterligare kommuner exempelvis Helsingborg, Jönköping, Karlstad, Mölndal och Västerås. Det arbetas också med framtagandet av en gemensam solkarta för samtliga kommuner i Stockholms län.

Flera kommuner installerar solceller på taken på kommunala fastigheter eller investerar i vindkraftverk. För att ta ett helhetsgrepp kring byggnaders energiprestanda väljer flera kommuner att konsekvent certifiera egna nybyggnationer med exempelvis systemet Miljöbyggnad. I samband med installandet av solceller på skolor kan även projekt förekomma som involverar elever och lärare att lära sig mer om hållbarhet, klimatförändringar och fördelarna med att minska användandet av energi. Projektet Energijakten som genomförts på fyra

skolor i Lund uppmätte exempelvis energibesparingar på 26 procent över en 6-månadersperiod. Även Göteborg arbetar med energieffektiva förskolor sedan ungefär två år tillbaka.

Att göra energieffektiverade åtgärder av olika karaktär är vanligt i medlemskommunerna. Exempelvis har Karlstads kommun gjort satsningar på offentlig belysning. Trots ett ökat antal lampor har de lyckats minska elförbrukningen, vilket resulterat i en ekonomisk besparing på över en miljon kronor per år. Ett annat exempel är Lidköpings kommun, som har vidtagit åtgärder i form av tilläggsisolering, nya ventilationsaggregat, bättre isolerade ventilationsrör och LED-belysning för att förbättra energiprestandan på ett äldre centrum. Lycksele kommun har genomfört stora investeringar och vidtagit åtgärder enligt Energy Performance Contracting (EPC) för att energieffektivera olika byggnader.

När det kommer till uppvärmning av fastigheter så är fjärrvärme idag den vanligaste uppvärmningsformen i Sverige. Fjärrvärme har fördelen att det finns en stor flexibilitet i användandet av bränslen. Tidigare eldades olja, men det har skett en succesiv övergång till förnyelsebara bränslen, och 2010 var fördelningen av tillförd förnybar energi i fjärrvärmeproduktionen 46 procent träbränsle, 17 procent avfall, 4 procent torv och 5 procent spillvärme vilket ger en total procentsats på 72 procent. Många av Klimatkommunernas medlemmar har en mycket hög andel förnybart i fjärrvärmerna, exempelvis Kristianstad (99,5 procent) och Eskilstuna (99,3 procent).

De flesta av företagen som ansvarar för fjärrvärmeverken är kommunalt ägda vilket gör att kommunerna har möjlighet att påverka vilket bränsle som används. I Klimatkommunernas rapport från 2012 angav de tillfrågade kommunerna utbyggnaden av fjärrvärmesystemet och ersättandet av olja med biobränslen som en av de viktigaste klimatåtgärderna.

TRANSPORTER

Sverige har som mål att ha en fossilbränsleoberoende fordonsflotta till 2030, ett mål som kräver stora satsningar. Kommuner kan göra investeringar i infrastruktur för hållbara

transporter och satsa på mobility management-åtgärder, men faktorer som bensinpris och fordonskatter ligger utanför deras beslutanderätt. Att påverka invånarnas resvanor i en mer fossilbränslefri riktning, när myndigheter som Trafikverket planerar för ökad bilism och SJ drar in tåg, är en utmaning.

Insatser görs för att öka andelen resor med kollektivtrafiken. Det kan handla om investeringar i fler och nyare bussar som exempelvis gjorts i Växjö och Malmö. Dessa bussar är oftast olika biogasbussar men de kan också vara eldrivna eller hybrider. Andra åtgärder kan röra sig om investeringar i infrastruktur som exempelvis resecentrat i Karlstad och i biogasanläggningar exempelvis i Kristianstad, Göteborg eller Lidköping.

Beteendepåverkande åtgärder i olika former, det som ibland kallas för Mobility Management, är vanligt bland Klimatkommunernas medlemmar. Då ligger fokus istället för på fler bussar, snarare på mjukare åtgärder, exempelvis en testperiod med gratis kollektivtrafik för ungdomar i Östersund eller förmånscyklar till kommunanställda i Västerås stad. Helsingborgs stad klimatkompenserar för sina flygresor genom att 10 % av biljettpriset går till en specifik fond där kommunen 2014 köpte in elcyklar pengarna. Denna typ av klimatkompensation sker även i exempelvis Borås. Många har också en resepolicy eller transportpolicy med riktlinjer om vilken prioritet olika transportslag ska ha vid tjänsteresor.

Åtgärder där cyklande gynnas och uppmuntras är vanligt hos Klimatkommunerna. Projekten kan vara av olika karaktär där det exempelvis kan handla om att provcykla elcyklar, kampanjer för att uppmuntra fler att cykla till jobbet, vintercykling eller deltagande i olika nationella/internationella tävlingar. Att satsa mer resurser på utbyggnad av cykelbanor är prioriterat hos medlemmarna, exempelvis har Sollentuna satt upp som mål att bli Sveriges bästa cykelkommun till 2019.

Samordnad varudistribution är ett steg i att reducera mängden godstransporter. Konceptet innebär att leveranser sker till en distributionscentral istället för till de enskilda verksamheterna. Genom denna effektivisering av godstransporterna blir transportsträckan mindre vilket sänker kostnaderna, minskar trängseln i staden och reducerar miljö- och klimatpåverkan

genom minskade utsläpp. Det finns flera av Klimatkommunernas medlemmar som redan samordnar sin varudistribution och andra där arbetet är under uppbyggnad. Malmö antog 2014 ett Godstrafikprogram för att ta ett helhetsgrepp om alla godstransporter i staden vilket har initierat många projekt inom samlastning, fossilfria transporter osv.

KONSUMTION

I inledningen nämndes att Sverige har klättrat på listan över de länder som har de största ekologiska fotavtrycken och att en orsak till detta kan bero på en fortsatt ökad materiell konsumtion. Produktion, transporter och avfallshantering av varor är något som alla på ett eller annat sätt påverkar miljön och klimatet negativt.

När klimatpåverkan beräknas kan detta antingen göras utifrån ett produktionsperspektiv eller ett konsumentperspektiv. När ett lands utsläpp av växthusgaser ska rapporteras till EU eller FN, är det endast de inhemska utsläppen som inkluderas, alltså ett produktionsperspektiv. Om rapporteringen skulle ta hänsyn till vilka utsläpp importen av varor har gett upphov till i andra länder hade detta istället varit ett konsumentperspektiv.

Kommunerna kan arbeta med både den egna konsumtionen och invånarnas konsumtion och ofta görs detta parallellt. Kommuner arbetar internt genom att exempelvis genomföra omfattande inventeringar av olika kommunala verksamheters klimatpåverkan, ha en vegetarisk dag i veckan, undersöka hur stor inverkan kommunens livsmedelskonsumtion har, eller ta fram strategier för hållbar upphandling. Många har också mål om minskad avfallsmängd eller att minska utsläppen av växthusgaser relaterade till mat. Flera kommuner serverar två rätter i sina skolkök varav en alltid är vegetarisk, och i vissa fall är båda vegetariska. Tävlingar och dialoger med föräldrar och elever kopplat till mat och klimat förekommer också.

Att arbeta externt och försöka påverka invånarnas konsumtionsmönster kan vara en känslig fråga. Människor kan ta illa upp då andra lägger sig i vad de konsumerar, och det kan komma synpunkter om att det ligger i kommunens intresse att

stimulera det lokala näringslivet. Många av Klimatkommunerna väljer ändå att med mjuka åtgärder, exempelvis genom informationskampanjer, sprida kunskap om våra konsumtionsmönsters inverkan på klimatet. Konkreta exempel är det nybyggda Orangeriet i Borås där fokus under invigningsåret varit hållbar konsumtion och köpcentret ReTuna i Eskilstuna som är Sveriges första återbruksköpcentrum.

FINANSER

Flera av Klimatkommunernas medlemmar har tagit beslutet att exkludera bolag som utvinnet fossila bränslen (kol, olja och gas) ur sina placeringsportföljer. Detta går att motivera både klimatomåttligt (kommuner som arbetar med ambitiösa klimatåtgärder på hemmaplan vill inte ha pengar i bolag som motverkar detta) och finansiellt (bland annat i och med risken för så kallade "stranded assets", dvs. att de fossila reserver som måste stanna i marken för att vi ska uppnå globala klimatmål, på sikt kommer att bli värdelösa).

Gröna obligationer, ett instrument för att låna pengar specifikt till miljöprojekt, är ett annat sätt att integrera finansmarknaden i klimat- och miljöarbetet. Göteborgs stad, Örebro kommun, Uppsalahem och Stångåstaden (Linköpings allmännyttiga bostadsbolag) har alla emitterat gröna obligationer och fått mycket positiv uppmärksamhet för detta. De gröna obligationerna är hett eftertraktade på marknaden, bland annat från investerare som vill ha med dem i fonder.

Kommuninvest har under 2015 börjat med konceptet gröna lån, som liknar gröna obligationer fast där Kommuninvest själva kommer att ge ut obligationerna. Eskilstuna, Skellefteå, Karlstad och Borås har alla lånat grönt via Kommuninvest, bland annat till vindkraftverk och kraftvärmeverk.

Klimatkommunerna har, i ett projekt som finansierats av WWF, knutit kontakter med kunniga och engagerade personer från kommuner, landsting, banker, investerare, tredjepartsgranskare och andra organisationer, för att hjälpa fler kommuner, landsting och regioner att förverkliga sina idéer om gröna obligationer och fossilfria placeringar.●

Hinder

Detta kapitel syftar till att belysa lagar, regler och styrmedel som hindrar kommuner i deras arbete med att tackla en av de största utmaningar som mänskligheten ställts inför. I samband med varje avsnitt kommer förslag på åtgärder att presenteras. Information och åsikter är sammanställda från intervjuer, statliga utredningar och remissvar från Klimatkommunera.

Vissa faktorer kan fungera både som ett hinder och som en utmaning. Ett exempel på detta är frågan om bristande resurser. Flera kommuner har påtalat att bristande resurser är ett problem och det är absolut ett hinder att det inte finns tillräckligt med resurser för att genomföra de projekt, förändringar och investeringar som skulle hjälpa i omställningen mot ett mer hållbart samhälle. Samtidigt är resursfrågan en utmaning som uppmuntrar till att leta efter finansiering, information, kompetens m.m. på annat håll. Det går idag att göra mycket med små medel och det finns åtskilliga kanaler att inhämta resurser ifrån. Utmaningen ligger i att hitta dessa kanaler genom samarbeten med näringsliv, kommuner och regioner i både Sverige och utomlands.

ENERGI

SKATTEREGLER FÖR SMÅSKALIG ENERGIPRODUKTION

Det finns idag ett stort intresse för solenergi och att investera och bygga ut sin egen energiproduktion. Många kommuner har installerat solceller på egna fastigheter. Trots detta stora intresse, som går helt i linje med de svenska målen om ett fossilbränslefritt Sverige till 2050, finns det ett stort hinder som bromsar utvecklingen och som mycket väl

kan få den att stanna av efter den 1 juli 2016.

Hindret är Riksdagens beslut från 25 nov 2015 att i enlighet med regeringens budgetproposition bland annat ta bort den skattefrihet som idag råder för el från solcellsanläggningar.

Ägaren av solcellsanläggningar kommer från och med den 1 juli 2016 att tvingas betala skatt för den el som används i den egna anläggningen men inte för den producerade eller sålda överskottselen. Hur denna skatt ska kunna drivas in då den egenanvända elen inte mäts, är en faktor som i dagsläget är högst oklar.

Enligt Riksdagens beslut kommer elen fortfarande vara skattebefriad upp till en viss effektnivå (255 kW) från och med den 1 juli 2016. Denna nivå är dock satt alldeles för lågt, vilket bland annat Klimatkommunerna poängerat i sitt remissvar. Då denna låga nivå dessutom kombineras med det faktum att begränsningen inte är satt per anläggning utan per juridisk person/organisation, slår detta hårt mot bland annat kommuner och kommunala bostadsbolag. Detta för att de står som ägare till många fastigheter där solceller idag installeras, och när den genererade energin summeras, överskrider den skattebefriade nivån. Kommuner som vill gå före i omställningen till ett mer hållbart energisystem hindras från att göra detta.

Flera kommuner har påpekat att de redan passerat den

angivna gränsen eller dragit i handbromsen för att inte hamna ovanför gränsen. Klimatkommunerna är övertygade om att detta även stämmer in på många andra kommuner runt om i landet. Resurser som tidigare varit avsatta för utbyggnad av förnybar energi kommer nu istället gå till de kostnader som en beskattning kommer att medföra.

Flera aktörer menar att förändringarna skapar en stor osäkerhet och riskerar att bromsa utbyggnaden av solcellsanläggningar, något som också framkommit under flera intervjuer som genomförts som underlag till denna rapport.

Beslutet att ta bort rådande skattefrihet på solcellsanlägg-

ningar, som träder i kraft den 1 juli 2016, kommer att få stora konsekvenser för den positiva utvecklingen som skett de senaste åren, om det inte rivs upp. Det kommer att innebära en stor extra kostnad för de kommuner som har gjort investeringar och hindrar andra intresserade från att göra investeringar då kostnaden skulle bli alltför stor.

► KLIMATKOMMUNERNAS FÖRSLAG

Klimatkommunerna menar att lagförslaget bör rivas upp, och ser flera möjliga alternativ på hur ett alternativt lagförslag skulle kunna utformas för att inte skada utbyggnaden av förnyelsebar energi i kommunerna.

- Det första är att omformulera och ändra den skattebefriade effektnivån från att gälla för juridisk person/organisation till att istället gälla per anläggning. Detta skulle ge kommunerna möjligheten att fortsätta utbyggnaden av förnyelsebar energi istället för att behöva lägga i backen på grund av ekonomiska konsekvenser. En solcellsanläggning på exempelvis ett skoltak med möjligheten till undervisning i energifrågor ska inte förhindras för att en simhall i en annan del av kommunen redan har solceller på taket. Detta kan bli konsekvensen när kommunen når sin installerade effektgräns (som juridisk person) och tvingas betala skatt för elen som används – att lönsamhetskalkylerna helt enkelt inte går ihop längre.

- Klimatkommunerna föreslår vidare att elproduktionen sätts i relation till fastigheten genom att det bestäms en gräns för maximal andel årlig överproduktion per anläggning. Anläggningar som klarar sig under denna gräns kan anses vara avsedda för egenförsörjning och därmed skattebefriade, medan anläggningar över gränsen kan betraktas som affärsverksamhet och beläggas med energiskatt.

- Ett annat alternativ är att solcellsanläggningar, där energin försörjer huset de sitter på, räknas som en del av fastigheten istället som en separat energiproduktionsanläggning. Jämför här exempelvis med en värmepump eller en geotermianläggning där energin från mark och luft inte beskattas.

- För att vidare stimulera utbyggnaden av småskalig energiproduktion föreslås även en övergång från den skattereduktion Sverige idag har till en nettodebitering. Det är viktigt att detta system också gäller kommuner och kommunala bostadsbolag. Systemet som idag råder med betald energiskatt och begärd skattereduktion resulterar i en ökad administration och håller tillbaka marknaden genom mer osäkra lönsamhetskalkyler.

- Något som framkommit under intervjuerna och som är ett återkommande tema när samhällsutveckling diskuteras är vikten av att ha ett långsiktigt synsätt och långsiktiga spelregler. Att med ena handen ge ekonomiskt stöd för att öka mängden solel och med andra handen hota att slå undan benen för småskalig energiproduktion är inte rätt väg att gå för att nå Sveriges visioner om ett fossilbränslefritt Sverige 2050.

VINDKRAFT

Precis som för solcellsanläggningar har även intresset för vindkraft ökat och flera kommuner har byggt ut och gjort investeringar i vindkraftverk. Vindkraften har varit skattebefriad under många år vilket lett till diskussioner och tolkningar om huruvida vindkraftsel ska vara undantagen energiskatt när den förbrukas. Oklarheterna har lett till att många företag ägt vindkraftverk på en plats och kvittat produktionen mot förbrukningen som skett på en annan plats.

Riksdagen beslutade i november att anta regeringens budgetproposition, med förslaget att slopa skattebefrielsen. Flera remissinstanser, bland annat Klimatkommunerna, har framfört kritik om att upphävandet av skattebefrielsen även ska gälla vindkraftverk som redan är i drift eller under konstruktion, att lagen med andra ord skulle vara retroaktiv. Detta skulle innebära en stor extra kostnad för kommuner som gjort investeringar och att resurser som tidigare varit avsatta för utbyggnad av förnybar energi istället måste gå till de extra kostnader som en beskattning medför.

Svensk Vindkraftsförening föreslog i sitt remissvar till lagpropositionen att existerande och planerade vindkraftverk ska råda under nuvarande lagstiftning fram till 2022, för att ge planerade projekt en möjlighet till en ny bedömning. Regeringen argumenterar dock för att göra lagen retroaktiv eftersom elektrisk kraft som framställts av samma teknik annars skulle behandlas olika och då resultera i problem vid reglering och tillämpning.

► KLIMATKOMMUNERNAS FÖRSLAG

Klimatkommunerna har svårt att se hur de uppsatta klimatmålen ska kunna nås om utbyggnaden av förnyelsebar energi beläggs med mer kostnader och skatter. Om lagen har varit otydlig så att det uppstått missförstånd och osäkerheter till följd av detta, är det positivt att lagen har granskats och förtydligats. Men att i samband med denna lagändring lägga en stor bestraffningskostnad på de aktörer som genomfört investeringar och som gått före i omställningen mot en förnyelsebar energiproduktion, är något som Klimatkommunerna vänder sig emot och anser att skatten åtminstone inte bör gälla befintliga anläggningar.

STOPPREGEL FÖR KOMMUNALA BYGGKRAV

Vid nybyggnation, om- och tillbyggnad ska Boverkets Byggregler (BBR) följas. Bland annat innehåller dessa energihushållningskrav. Kommuner som finner Boverkets energikrav otillräckliga har tidigare kunnat besluta om egna miljöbyggnadsprogram med lokala energikrav för aktörer som vill bygga på kommunens mark, som ett led i arbetet med de kommunala energi- och klimatmålen.

Sedan den 1 januari 2015 är det förbjudet för kommuner att ställa egna, högre krav på tekniska egenskaper, exempelvis energiförbrukning, än vad som anges i BBR. Argumenten för att införa lagändringen handlade främst om att de kommunala energikraven påstods öka kostnaden vid nybyggnation och på så sätt minska bostadsutbyggnaden.

I slutet av 2012 publicerades SOU 2012:86 som diskuterade vilken effekt kommunala särkrav hade för bostadsbyggnandet. I utredningen föreslogs bland annat den "stoppbestämmelse" som nu hindrar kommuner att ställa högre krav. Underlaget som användes i utredningen baserades främst på en rapport från Boverket från 2011, som kritiserats av bland annat Sveriges Centrum för Nollenergihus. Sveriges Centrum för Nollenergihus ansåg att rapporten från Boverket

inte kunde användas som underlag, då den inte presenterade någon konstadseffektiv åtgärd. De menade att Boverket misslyckats med att: "redovisa hur långt man kan komma med energihushållningskrav tekniskt och vilka ekonomiska konsekvenser detta medför". Klimatkommunerna kritiserade utredningen eftersom endast byggkostnaderna togs i beaktande. Ingen hänsyn togs till livscykelkostnader eller skilda drift- och underhållskostnader för byggnader med olika energikrav, inte heller till långsiktiga samhällskostnader.

Att ha en nationell standard för exempelvis hur säkerheten i händelse av brand ska se ut, är i många avseenden förståeligt. Det hade varit konstigt om kommuner börjat ställa helt orimliga krav som då skulle driva upp byggpriserna. Däremot hade ingen accepterat om nivån för brandsäkerhet var satt på en skrämmande låg nivå och att det fanns en stoppnivå som hindrade kommuner från att vidta tillräckliga åtgärder. Inom energiområdet är det dock detta som har skett. De nationella energikraven är för oskarpa vilket gör att kommuner själva måste ställa högre krav för att uppnå sina energi- och klimatmål. Kraven är allt annat än orimliga då det idag går att bygga både energieffektivt och kostnads-effektivt. En slapp gräns för energieffektivitet som ambitiösa kommuner inte får överskrida, blir ett allvarligt hinder i kommuners arbete att uppfylla lokala och nationella energi- och klimatmål. Arbetet med energieffektivt byggande hämmas och teknikutvecklingen stannar av.

► KLIMATKOMMUNERNAS FÖRSLAG

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.

SYSTEMGRÄNS I DEFINITIONEN AV NÄRA-NOLLENERGIHUS

Behovet av skarpa energikrav på nationell nivå blir ännu tydligare om man beaktar att alla nya byggnader i Europa från och med 2021 ska vara nära-nollenergibyggnader. Det övergripande syftet med EU:s direktiv om nära-nollenergibyggnader är att spara energi, så att energikällor med fossilt ursprung kan avvecklas och ersättas med förnybar energi.

Boverket redovisade i juni 2015 ett förslag på vad "nära noll" ska innebära i Sverige i form av krav på byggnaders energiprestanda. Boverket föreslog i sin rapport att systemgränsen "levererad (köpt) energi" ska användas för att beräkna energiprestandan för nära-nollenergibyggnader i Sverige. Det vill säga att den mängd energi som energiprestandakraven ska ställas på är den energi som levereras till byggnadens tekniska system för uppvärmning, komfortkyla, tappvarmvatten och för byggnadens fastighetsdrift, exklusive fritt flödande energi som kan tillvaratas på plats eller i närheten. Valet av systemgräns har kritiserats av bland annat Energimyndigheten, som gör bedömningen att förslagen inte är tillräckligt konse-

kvensanalyserade och att alternativa tolkningar är möjliga.

Det är mer fördelaktigt att fokusera på att konstruera energieffektiva byggnader med ett bra klimatskal istället för att enbart titta på energiförbrukningen i byggnaden. En byggnad kan ha ett svagt klimatskal men en effektiv värmepump, vilket leder till en låg energiförbrukning. En byggnad som ska vara ett nära nollenergihus ska vara det under hela dess livstid, även om den effektiva värmepumpen tvingas bytas ut mot en annan energibäare.

Nuvarande systemgräns i både BBR och förslaget om nära-nollenergihus är levererad/köpt energi. Denna systemgräns gynnar individuella uppvärmlösningar (t.ex. värmepumpar) framför gemensamma energisystem (t.ex. fjärrvärme). Boverket har i ett försök att kompensera för detta föreslagit att systemgränsen kompletteras med en viktningsfaktor så att förslaget fortfarande kan räknas som teknikneutralt, men denna viktningsfaktor är inte tillräcklig.

En hållbarhetsanalys av fjärrvärme och värmepumpar, genomförd av Lunds kommun i samarbete med bland annat det lokala energibolaget Krafringen, kom fram till att fjärrvärmens både är mer resurseffektiv och har lägre klimatpåverkan än värmepumpar, oavsett val av elscenario. Detta är troligtvis fallet även i andra kommuner där förnyelsebara bränslen används i stor utsträckning i fjärrvärmeverken.

Att vid en tidpunkt där det finns ambitiösa mål om energi-effektivisering, införa en stoppnivå och utforma systemgränser som missgynnar en effektiv och resurssnål energiproduktion, kan inte annat än ifrågasättas.

► KLIMATKOMMUNERNAS FÖRSLAG

Enligt Boverket kommer införandet av EUs energikrav på nära-nollenergibyggnader att "bidra till att driva på takten i energieffektiviseringsarbetet och utvecklandet mot än mer energieffektiva byggnader". Ska vi uppnå våra energi- och klimatmål krävs det att våra byggnader är konstruerade på ett så energieffektivt sätt som möjligt.

Klimatkommunerna poängterar att det är mycket viktigt att de kommande energikraven för nära-nollenergihus styr mot byggnader med bra klimatskal och låga värmeförluster, något som inte var tillräckligt prioriterat i Boverkets förslag. Långtgående nationella energikrav i BBR är särskilt viktiga nu när staten förbjudit kommunerna att ställa egna skarpa krav. Det är centralt att miljönyttan får stå i fokus.

LOKALA STYRMEDEL FÖR ATT ÖKA ANDELEN GÅNG/CYKEL/KOLLEKTIVTRAFIK

Bilen har ett stort inflytande i det samhälle vi lever och det finns nog ingen som tror att bilen kommer försvinna från landets vägar över en natt. Bilen är en nödvändig del i vissa delar av landet samtidigt som den i andra situationer är en del av olika intressekonflikter som uppstår när bilister, cyklister och fotgängare ska samsas om ett begränsat utrymme i staden.

Kommunerna vidtar idag olika åtgärder för att minska klimatpåverkan från transporter. Verktygslådan som står till deras förfogande när det kommer till att påverka bilresandet är dock begränsad. De saknar inflytande över skatter och styrmedel och blir på så sätt beroende av den statliga nivån.

Samtidigt som kommunerna upplever en oförmåga att påverka saknas det även en tydlighet kring de statliga ambi-

tionerna om vem som ska bidra med vad. Exempelvis kan det uppstå diskussioner då Trafikverket genomför en åtgärdsvalsstudie enligt fyrstegsprincipen som handlar om att överväga alternativa åtgärder innan det sker en om- eller nybyggnation. Grundtanken att "tänka om" (steg 1) eller att "optimera" (steg 2) innan stora konstruktioner initieras är positiv. Däremot borde Trafikverket även bekosta dessa mjukare åtgärder då de sparar många miljoner på att slippa göra en större investering.

Det krävs en tydlig ansvarsfördelning om det ska hänga på enskilda kommuner och lokala politiker att föra en aktiv dialog och stå bakom klimatrelaterade förslag som riskerar att väcka stort missnöje bland invånarna. Som ett exempel kan trängselskatten i Göteborg nämnas där det bildades ett eget parti för trängselskattfrågan.

Ett större ansvarstagande behövs från statligt håll att samverka med andra myndigheter, landsting, kommuner och privata näringsliv för att premiera ny teknik för kollektivtrafik som på ett bättre sätt möter dagens och morgondagens resenärer.

► KLIMATKOMMUNERNAS FÖRSLAG

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.

- Trängselskatt och möjlighet att införa parkeringsavgifter vid externa köpcenter och privata arbetsplatser är exempel på lokala styrmedel som skulle öka kommunernas inflytande. Att få bättre kontroll på förmånsbeskattning av fri parkering skulle potentiellt vara ett sätt att minska andelen resenärer som tar bilen till jobbet. Även att få bättre kontroll över parkeringen via lokala parkeringsföreskrifter.

- Att göra det möjligt för arbetsgivare att subventionera cykel och kollektivtrafikresor till och från arbetet kan

också minska bilens inflytande. Att exempelvis göra kollektivtrafikresor till en skattefri löneförmån, alternativt göra det möjligt med bruttolöneavdrag för kollektivtrafikbiljetter, beräknas stödja resandet med kollektivtrafik och på så sätt minska andelen arbetsresor med bil. En statlig medfinansiering till utbyggnaden av kommunal cykelinfrastruktur är en annan åtgärd för att öka andelen som cyklar något som också har, sedan det infördes i Danmark, lett till goda resultat.

- Ytterligare en möjlig åtgärd är att införa avståndsbase-
rerade reseavdrag, något som redan existerar i Norge och Danmark. Reseavdraget som existerar i Sverige idag stödjer mestadels bilresor och utnyttjas främst av höginkomsttagare som pendlar med bil i regionerna kring Stockholm, Göteborg och Malmö. En övergång till färdmedelsneutrala avståndsbase-
rerade reseavdrag skulle gynna både kollektivtrafik och samåkning och minska snedvridningen mellan olika färdmedel.

LÅNGSIKTIGA SPELREGLER; ETT KRAV FÖR DE FÖRNYBARA DRIVMEDLENS FRAMTID

Något som ofta återkommer i diskussioner kring samhälls-utvecklingen 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 projekt helt stannat av.

Överlag krävs det ett regelverk som uppmuntrar och gynnar användandet av förnybara drivmedel. Det är viktigt att titta på hela kedjan från råvara till användare, och inte bara fokusera på produktionen av bränslena.

Undersök hur flyget kan ta ansvar för sin klimatpåverkan. Incitament för fossilfri bränsleproduktion behövs, liksom för vägtransporter, även för flyg och sjöfart, för att gynna grön omställning inom dessa sektorer. Parallellt med att öka andelen förnybara bränslen behöver det även tillkomma incitament för att minska flygresandet, precis som med personbilstransporterna.

Biogas och andra biodrivmedel har varit skattebefriade genom ett undantag från rådande EU-lagstiftning. Detta undantag har tidigare meddelats från år till år, vilket har medfört en stor osäkerhet på marknaden. Regeringen har under hösten 2015 lämnat in ansökningar till EU och begärt att få fortsatt skattebefrielse fram till 2018 för flytande förnybara biodrivmedel och till år 2020 för biogas. Ansökningarna godkändes av EU den 14 december 2015. Detta är ett välkommet andrum då det krävs en långsiktig skattereduktion för förnybara bränslen till minst 2020 för en fortsatt utbyggnad av biogasen och för att inte riskera en stegvis nedmontering av biogassverige-

► KLIMATKOMMUNERNAS FÖRSLAG

Med tanke på den brist på långsiktighet som funnits i drivmedelspolitiken är det enligt vissa ett under att vi har en så stark biodrivmedelsindustri. För att underlätta det fortsatta arbetet krävs det ett långtgående perspektiv. Klimatkommunerna välkomnar regeringens inledande arbete med detta, som ansökningen till EU-kommissionen om fortsatt skattebefrielse av förnybara bränslen vittnar om.

- Klimatkommunerna tillsammans med 2030-sekretariatet föreslår även en koldioxidskattdifferentiering för drivmedel. Denna bör grundas i respektive drivmedels klimatreduktion enligt de värden Energimyndigheten presenterar utifrån förnybarhetsdirektivets beräkningsmodell.

PARKERING OCH LADDPLATSER FÖR MILJÖBILAR

Flera Klimatkommuner satsar på att utveckla laddinfrastruktur för elbilar. I allmänhet upplever kommuner ett otydligt regelverk med många tveksamheter när det kommer till att gynna miljöbilar genom olika förmåner och genom att etablera laddstolpar på gatumark/allmän platsmark. Detta skapar osäkerheter och hindrar kommuner från att agera.

På frågan om kommuner får avsätta gratis parkeringsplatser till miljöbilar finns inget entydigt svar. Högsta Förvaltningsdomstolen beslutade i en dom från 2014 att kommuner inte får avgiftsdifferentiera eller avgiftsbefria vid parkering, i andra fall än vad som idag anges i rådande lagstiftning. Med andra ord får kommuner inte gynna miljöbilsägare genom att erbjuda dem gratis parkeringsplatser. Domen i Högsta Förvaltningsdomstolen är numer ett prejudicerande fall som tagit ifrån kommunerna deras kanske viktigaste styrmedel för att gynna miljöbilar.

Å andra sidan finns en dom från Länsrätten i Stockholm 2006, som säger att det får "anses ligga i allmänhetens intresse att främja en hållbar miljöutveckling, som i ett vidare perspektiv kommer alla kommunmedlemmar till del". Domen

kom mot bakgrund av att vissa kommuner hade infört avgiftsfria parkeringsplatser för miljöbilar, något som föranledde en diskussion om huruvida detta gick emot likställighetsprincipen. Likställighetsprincipen i Kommunallag 1991:900 2 kap § 2 säger att: "kommuner och landsting ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat".

De två domarna pekar alltså i olika riktning när det gäller frågan om kommuners möjlighet att erbjuda avgiftsfri parkering för miljöbilar. Hur lagen ställer sig till att avsätta parkeringsplatser till elbilar och laddinfrastruktur är svårt att avgöra. I parkeringsutredningen från 2006 nämns inte orden "elbil" eller "laddstolpe", vilket visar på att utredningen är föråldrad i en värld där utvecklingen gått framåt.

► KLIMATKOMMUNERNAS FÖRSLAG

Klimatkommunerna anser att lagstiftningen är i behov av att uppdateras och förtydligas. De otydliga regelverken blir ett hinder i strävan mot en fossilbränsleoberoende fordonsflotta 2030. Utöver det som redan nämnts finns det även brister i trafikskyltsjuridiken som gör det svårt att dedicera parkeringsplatser till just laddande elbilar och inte bara elbilar i allmänhet. Om det i bilregistret fanns information om vilka bränslen olika fordon kan köra på skulle vissa osäkerheter kring parkeringsdebitering kunna styras upp eftersom debiteringen idag blir alltmer digital.

I avsnitt 3.2.1 nämndes vikten av att delegera fler styrmedel till den lokala nivån. Möjligheten att kunna dedicera parkeringsplatser till miljöbilar är ytterligare ett exempel. Idag saknas lagligt stöd för detta, vilket lett till att det hela blivit en tolkningsfråga.

BRISTEN PÅ STATLIGA RIKTLINJER OCH MÅL

Klimatkommunernas medlemmar är medvetna om konsumtionens utmaningar, och flera pekar på att ett stort hinder i arbetet är bristen på statliga riktlinjer om vad som gäller. Det är viktigt att kunna stödja det kommunala arbetet på nationella mål och det är viktigt att målen går att kommunicera 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 hitta på och genomföra sina egna åtgärder.

En kommuns konsumtion kan delas in i två delar. Den ena delen är kommunens egen konsumtion av varor och tjänster. Här har kommunen ett stort inflytande och förmåga att påverka genom krav i upphandlingen. Den andra delen är kommuninvånarnas konsumtion. Att styra kommunens egen konsumtion är enklare än att styra medborgarnas konsumtionsmönster. Hur mycket en kommun kan påverka och hur mycket den ska påverka invånarnas konsumtion är en svår

balansgång som kommunerna ställs inför.

De inhemska utsläppen i Sverige har, sett ur ett produktionsperspektiv, minskat under de senaste åren. Om varor som produceras i andra länder och som konsumeras i Sverige inkluderas har utsläppen snarare ökat enligt Naturvårdsverket. För att nå de uppsatta miljö- och klimatmålen krävs ändrade konsumtionsmönster och då främst inom områdena äta, bo, resa och shoppa.

► KLIMATKOMMUNERNAS FÖRSLAG

Naturvårdsverket publicerade 2014 sin redovisning av regeringsuppdraget om åtgärder som kan leda till en mer hållbar konsumtion. Många av de förslag som Klimatkommunerna presenterar nedan och i kommande avsnitt finns omnämnda i Naturvårdsverkets redovisning:

- Inför en grön skatteväxling som gör att produkter och tjänster får bära sina klimatkostnader.
- Ge statliga myndigheter möjligheten att ge forskningsbaserade råd om konsumtionsmönster som påverkar hälsa och klimat.
- Det är viktigt att staten tar sitt ansvar och inför relevanta styrmedel även om det ibland kan vara svårt att

mäta de kausala sambanden, det vill säga kopplingen mellan ett visst styrmedel och en viss effekt i ändrade köpmönster. Vid införandet av styrmedel är det också viktigt att ha i åtanke att informativa styrmedel ofta är verkningslösa om de inte kombineras med incitament av exempelvis ekonomisk karaktär.

Att genomföra en eller flera åtgärder skulle ge en stor effekt då det pekar på att staten är beredd att ta sitt ansvar och underlätta arbetet med att uppfylla de nationella miljö- och klimatmålen. En grundförutsättning för att nå en mer hållbar konsumtion är att miljökostnaderna avspeglas i priset på varor och tjänster.

PLAST OCH AVFALLSHANtering

En ökad konsumtion resulterar idag till en ökad mängd avfall och arbetet med återvinning och återanvändning är en viktig del i omställningen till ett hållbart samhälle. Idag saknas det en underliggande struktur och strategi för hur avfallsmängderna ska minska. Det finns en brist på riktlinjer för vad som gäller för begagnade produkter, hur dessa ska hanteras vid upphandling osv. och denna övergripande osäkerhet försvårar arbetet med avfallshantering.

Idag eldas avfall, innehållande en hel del fossilplast, i fjärrvärmeverk runt om i landet. Plasten räknas i flera fall som ett fossilt bränsle och Stockholm räknar med att plasten blir ett av de svåraste bränslena att fasa ut för att uppnå målen om nollutsläpp till 2040. Baserat på mätningar från olika avfallsförbränningsanläggningar har Naturvårdsverket tagit fram siffror som säger att den fossila andelen av avfallet är 36 procent och den biogena 64 procent.

Utsläpp från fossil plast i avfall som gått till energiåtervinning är en komplicerad fråga. Vilken roll har kommunen i att plasten bränns och vilket ansvar kan läggas på kommunen i denna fråga? Plasten som idag eldas upp har antingen för dålig kvalitet för att materialåtervinnas, eller så har den sorterats fel av konsumenterna, och för denna plast är energiåtervinning det bästa alternativet. Energiåtervinning är i vissa fall också att föredra, när plasten kan innehålla ämnen som samhället inte vill ha tillbaka i omlopp och som gjort att materialåtervinning inte hade varit ett alternativ. Då deponering är förbjuden är åtgärden att elda upp plasten, ur ett större perspektiv, ändå att föredra. Det är därför viktigt att arbeta med att öka sorteringsgraden, men framförallt arbeta med att minska volymen fossilplast som används i samhället.

► KLIMATKOMMUNERNAS FÖRSLAG

Klimatkommunerna vill se initiativ från staten för att på lång sikt minska mängden fossil plast i samhället. Det är viktigt att här även inkludera styrmedel för producenter och återförsäljare. Att också se över hur infrastrukturen kring hanteringen av avfall skulle kunna utvecklas för att reducera mängden avfall i allmänhet och göra det enklare att köpa och hantera begagnade produkter är något som Klimatkommunerna efterfrågar. Dessutom föreslår Klimatkommunerna:

- Att det ställs högre krav på återanvändning och återvinning och att producentansvaret kring avfall ökar. Exempelvis genom att ändra kraven från hur stor andel som är insamlat till hur stor andel som återvinns.
- Tydlig vägledning och mål för att minska matsvinn, exempelvis hur man ska hantera matrester utan att äventyra matsäkerheten.
- 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 förbättras. Exempelvis ett beräkningssystem för att illustrera klimatnyttan med secondhand-inköp.

BRISTEN PÅ KONSUMTIONSBASERAD KLIMAT-STATISTIK; ETT HINDER PÅ ALLA NIVÅER

Att beräkna en kommuns klimatpåverkan från konsumtionen är ett omfattande arbete. Idag saknas det tillförlitliga metoder för att göra detta. Om en fullskalig inventering av samtliga produkter ska genomföras saknas det bra underlagsmaterial. Verktøget REAP (Resources and Energy Analysis Programme) är ett exempel på ett existerande verktyg som kan användas. Nackdelen med REAP är att resultatet blir en grov uppskattning eftersom metoden redovisar ett genomsnitt för varje sektor.

Det finns verktyg för att beräkna klimatpåverkan från livsmedel, och exempelvis Malmö Stad och Lunds kommun följer upp hur stor klimatpåverkan livsmedelinköpen till kommunens verksamheter har. För att kunna beräkna privatkonsumtionens klimatpåverkan behövs det information om hur stor mängd mat som köps in eller ta fram något nyckeltal som kan spegla det.

Om en kommun genomför en klimatåtgärd behöver kommunen kunna följa upp om de skattemedel som satsas har gett önskat resultat. Det är idag svårt att formulera mål och mäta effekten av olika åtgärder och kampanjer som syftar till att påverka invånarnas konsumtion, då det inte finns tillräckligt med lokal statistik som går att använda som underlag. Bristen på konsumtionsbaserad klimatstatistik är idag ett hinder både på nationell och på kommunal nivå.

Det är en stor utmaning att komma fram till hur stor påverkan en viss produkt har på miljön och klimatet då produktion, utvinning, förädling, transporter och avfallshantering av olika varor är spridda över världen. Var dras gränserna vid beräkningarna och går all påverkan faktiskt att beräkna? ●

► KLIMATKOMMUNERNAS FÖRSLAG

Kommunerna kan idag få lokal energistatistik för bland annat bostads-, transport, industri-, service- och energiförsörjningssektorn via Statistiska Centralbyrån. För att inte glömma bort eller nedprioritera den klimatpåverkan som konsumtionen har, och för att effektivt kunna mäta förändringar, krävs det motsvarande data om olika varors klimatpåverkan.

Arbetet hade underlättats om det fanns tillgång till trovärdigt underlagsmaterial (exempelvis livscykelanalyser eller beräkningar av de ekologiska fotavtrycken för olika varugrupper) gärna i en databas som var fri för alla kommuner att använda.

Från Klimatkommunernas sida finns det en förståelse för att en sådan databas inte tillkommer över en natt. Ett förslag är att låta arbetet ske successivt med en sektor i taget, exempelvis genom att börja med ett par nyckelvaror i livsmedelssektorn, och sedan utvidga systemet till flera livsmedel och andra sektorer.

Litteraturförteckning

- 2030-sekretariatet, 2015a. *Biodrivmedel skattefria till 2019: 2030-sekretariatet välkomnar arbetet för långsiktig politik*. [Online]
- 2030-sekretariatet, 2015b. *Remissvar gällande Promemoria - Anläggningsbesked för biodrivmedel*. [Online]
- Andersson, M. & Bergqvist, A., 2015. *Lagrädsremiss - Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016*, Stockholm: Regeringen.
- Avfall Sverige, 2015. *Mejlkonversation med Jakob Sahlén, Rådgivare Energiåtervinning* [Intervju] (4 december 2015).
- Biogasportalen, 2015. *Gällande styrmedel*. [Online]
- Borgström-Hansson, C. & Wirtén, H., 2014. *Svenskarnas konsumtion pressar jorden allt hårdare*. [Online]
- Borås Stad, 2015b. *Tema: Hållbar konsumtion*. [Online]
- Boverket, 2011. *Lägsta möjliga energianvändning i nya byggnader och kostnadskonsekvenser*, Karlskrona: Boverket.
- Boverket, 2015. *Förslag till svensk tillämpning av nära-nollenergibyggnader - Definition av energiprestanda och kvantitativ riktlinje*, Karlskrona: Boverket.
- Dagens Nyheter, 2015. *Ny skatt bromsar satsningar på solenergi*. [Online]
- Eklund, K., 2009. *Vad ska Sverige göra?: i: Vårt Klimat, ekonomi, politik, energi*. Stockholm: Norstedts Akademiska Förlag, pp. 176-203.
- Energigas Sverige, 2015. *Hantering av frågan om fortsatt skattebefrielse för biogas*. Stockholm: Energigas Sverige.
- Energimyndigheten, 2014. *Fjärrvärme*. [Online]
- Energimyndigheten, 2014. *Fjärrvärmens roll i ett hållbart Lund*, Eskilstuna: Energimyndigheten.
- Eskilstuna kommun, u.d. *Solkartan över Eskilstunakommun*. [Online]
- European Commission, 2015a. *SA.43301 Tax exemptions and tax reductions for liquid biofuels*. [Online]
- European Commission, 2015b. *SA.43302 Tax exemptions for biogas used as motor fuel*. [Online]
- European Union, 2010. *Directive 2010/31/EU of the European parliament and of the council. Official Journal of the European Union*, pp. 13-35.
- Göteborg Energi, u.d. *Solkartan*. [Online]
- Helsingborgs Stad, 2015. *Placeringsriktlinjer för Helsingborgs Stads stiftelse och donationsförvaltning*, Helsingborg: Helsingborg Stad.
- Högsta Förvaltningsdomstolen, 2014. *Högsta Förvaltningsdomstolens dom, Mål nr 6647-13*. Stockholm: Högsta Förvaltningsdomstolen.
- International Energy Agency, 2014. *Technology Roadmap - Solar Photovoltaic Energy*, Paris: International Energy Agency.
- IPCC, 2013: Summary for Policymakers. In: *Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [Stocker, T.F., D. Qin, G.-K. Plattner, M. Tignor, S. K. Allen, J. Boschung, A. Nauels, Y. Xia, V. Bex and P.M. Midgley (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA.
- Karlstads kommun, 2015. *Premiär för Karlstads första elbussar*. [Online]
- Klimatkommunerna, 2012. *Lokala spjutspetsar och utmaningar. Klimatkommunernas erfarenheter och idéer till arbetet med Färdplan 2050*, Lund: Klimatkommunerna.
- Klimatkommunerna, 2014. *Klimatkommunernas nyhetsbrev 2014-2015*. [Online]
- Kommuninvest, u.d. *Avtalade Gröna lån*. [Online]
- Kommunallag 1991:900 2 kap § 2
- Krafringen, 2015. *Bor du på Lunds soligaste adress?:* [Online]
- Kristianstad kommun, 2015b. *Biogasstrategi - vision, mål och handlingsplan*, Kristianstad: Kristianstad kommun.
- Linköping kommun, 2015. *Solkartan*. [Online]

Lunds kommun, 2015a. *Skolor belönades för sina energibesparingar*. [Online]

Malmö stad, u.d. *MalmöExpressen - nytt busskoncept i Malmö*. [Online]

Naturskyddsföreningen, 2006. *Orättvisa reseavdrag*. [Online]

Naturskyddsföreningen, 2014. *Stattlig cykelpolitik - på pappret och i realiteten*, Stockholm: Naturskyddsföreningen.

Naturvårdsverket, 2013. *Kraftfulla satsningar behövs på kollektivtrafik och cykelbanor*. [Online]

Naturvårdsverket, 2014. *Förslag till åtgärder för en mer hållbar konsumtion*, Stockholm: Naturvårdsverket.

Naturvårdsverket, 2015a. *Konsumtion och utsläpp av växthusgaser*. [Online]

Naturvårdsverket, 2015b. *Utsläpp av växthusgaser från svensk konsumtion i Sverige och andra länder*. [Online]

Naturvårdsverket, 2015c. *Konsumtion och klimat*. [Online]

Naturvårdsverket, 2015d. *Beräkna dina luft- och klimatutsläpp*. [Online]

Naturvårdsverket, 2015d. *Styrmedel för hållbar konsumtion - perspektiv från ett urval av utvärderingar*, Stockholm: Naturvårdsverket.

ReTuna, u.d. *ReTuna - återbruksgalleria*. [Online]

SCB, 2015. *Kommunal och regional energiskatt*. [Online]

Solar Region Skåne, 2015b. *Svar på vanliga frågor om: Energiskatt i solcellsanläggningar*. [Online]

Sollentuna kommun, 2015a. *Miljöredovisning i Sollentuna för 2014*, Sollentuna: Sollentuna kommun; Miljö- och byggnadsnämnden.

SOU 2006:109, 2006. *Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering*, Stockholm: Statens Offentliga Utredningar.

SOU 2012:86, 2012. *Ökat bostadsbyggande och samordnade miljökrav - genom enhetliga och förutsägbara byggregler*, Stockholm : Statens Offentliga utredningar.

Stockholm Environment Institute, 2012. *Resources and Energy Analysis Programme (REAP) Användarmanual/User guide*, Stockholm: Stockholm Environment Institute.

Stockholm Stad, 2015c. *Regeländringar för ökad kraft i stadens klimatarbete*, Stockholm: Stockholm Stad.

Stockholms stad, 2015a. *Stockholms solkarta*. [Online]

Supermiljöbloggen, 2015. *Uppsala divesterar från fossilindustrin*. [Online]

Sweden Green Building Council, 2014. *Miljöbyggnad - Miljöcertifiering utifrån svenska förhållanden*. [Online]

Svensk Fjärrvärme, u.d. *Om oss*. [Online]

Sveriges Kommuner och Landsting, 2013. *Samlade laster - Nyckelfaktorer för framgångsrik samordning av godstransporter*, Stockholm: SKL.

Sveriges Centrum för Nollenergihus, 2012. *Kommentarer angående Boverkets rapport 2011:31 om kostnader för energieffektivt byggande*. u.o.:Sveriges Centrum för Nollenergihus.

Sveriges Kommuner och Landsting, 2014. *Cirkulär 14:36*, Stockholm: SKL.

Sveriges Kommuner och Landsting, 2015. *Förslag till svensk tillämpning av nära-nollenergibyggnader*. Stockholm: SKL.

Sveriges Regering, 2015. *Regeringens proposition 2015/16:1*, Stockholm: Sveriges Regering.

Sveriges Riksdag, 2015. *Betänkande 2015/16:FiU1 Statens budget 2016 - Rambeslutet*, Stockholm: Sveriges Riksdag.

Trafikverket, 2015. *Fyrstegsprincipen*. [Online]

United Nations Conference on Climate Change, 2015. *More details about the agreement*. [Online]

Uppsala kommun, 2015. *Insatallera solceller*. [Online]

Vellinge kommun, 2015. *Solpotentialkarta*. [Online]

WSP Sverige AB, 2012. *Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter - Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?*, Stockholm: WSP.

WWF, 2014. *Living Planet Report 2014 - Species and spaces, people and places*, Gland, Schweiz: World Wildlife Fund.

Värmlands Folkblad, 2015. *"Resecentrum ska bli en knutpunkt där man hänger"*. [Online]

Västerås Stad, 2015. *Beslut - Finanspolicy för Västerås kommunkoncern 2015*. [Online]

Örebro kommun, 2014. *Placeringspolicy för Örebro kommun*, Örebro: Örebro kommun.

Örebro kommun, 2015a. *Solkarta*. [Online]

Östersunds kommun, 2010. *En vegetarisk rätt i veckan*. [Online]

INTERVJUER

Borås stad, 2015a. *Susanne Möller Arneborg, Energisammordnare på Borås stad* [Intervju] (6 oktober 2015a).

Eskilstuna kommun, 2015. *Mejlkonversation med Lars Wiklund* [Intervju] (27 november 2015).

Göteborgs stad, 2015. *Skriftliga svar erhållna från Peter Rydberg, Göteborgs stad* [Intervju] (12 oktober 2015).

Hässleholm kommun, 2015. *Mejlkonversation med Eva Hedenfält* [Intervju] (2 december 2015).

Kristianstad kommun, 2015a. *Lennart Erfors, Kristianstad kommun* [Intervju] (5 oktober 2015a).

Lidköpings kommun, 2015. *Yvonne Träff, Miljöstrateg, Lidköpings kommun* [Intervju] (19 oktober 2015).

Lunds kommun, 2015b. *Linda Birkedal, energistrateg, Lunds kommun* [Intervju] (9 oktober 2015b).

Lycksele kommun, 2015. *Jamal Monuneimne, Lycksele kommun* [Intervju] (12 oktober 2015).

Malmö Stad, 2015. *Skriftliga svar erhållna från Malin Norling, klimatstrateg, Malmö stad* [Intervju] (16 oktober 2015).

Solar Region Skåne, 2015a. *Mejlkonversation med Johan Nyqvist* [Intervju] (8 december 2015a).

Sollentuna kommun, 2015b. *Malin Möller, Miljöstrateg på Sollentuna kommun* [Intervju] (2 oktober 2015b).

Stockholm Stad, 2015b. *Charlotta Hedvik* [Intervju] (19 oktober 2015b).

Stockholms Stad, 2015d. *Mejlkonversation med Rikard Warlenius* [Intervju] (30 november 2015d).

Upplands Väsby kommun, 2015. *Mejlkonversation med Andrea Rishaug* [Intervju] (2 december 2015).

Örebro kommun, 2015b. *Intervju och skriftliga svar erhållna från Per Elvingson, klimatstrateg på Örebro kommun* [Intervju] (15 oktober 2015b).

KLIMAT
KIK
KOMMUNERNA