

Handläggare
Örjan Lönngrén
Telefon: 08 508 28 173**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2016-08-30 p. 21

En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige

Remiss från kommunstyrelsen, Dnr: 110-1137/2016

Förvaltningens förslag till beslut

1. Godkänna och överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remiss från kommunstyrelsen
2. Justera beslutet omedelbart

Gunnar Söderholm
FörvaltningschefGustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått den statliga Miljömålsberedningens delbetänkande *En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige* på remiss från kommunstyrelsen.

I delbetänkandet *En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige* redogörs för beredningens förslag till en strategi med etappmål, styrmedel och åtgärder för en samlad och långsiktig klimatpolitik samt en strategi med etappmål, styrmedel och åtgärder för en samlad luftvårdspolitik. För sammanfattning av delbetänkandet, se bilaga 1.

Bakgrund

Regeringen beslutade den 1 juli 2010 att tillkalla en parlamentarisk kommitté med uppdrag att lämna förslag till regeringen om hur miljö kvalitetsmålen och generationsmålen kan nås. Kommittén har antagit namnet Miljömålsberedningen. Enligt tilläggsdirektiv som regeringen beslutade om den 10 juli 2014 ska beredningen föreslå en strategi för en samlad luftvårdspolitik senast den 15 juni 2016.

Den 18 december 2014 beslutade regeringen att även ge beredningen i uppdrag att föreslå ett klimatpolitiskt ramverk och en strategi för en samlad och långsiktig klimatpolitik

Den 22 juni 2016 överlämnade Miljövårdsberedningen delbetänkandet *En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige* till Miljö- och energidepartementet. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått delbetänkandet på remiss från kommunstyrelsen. Remissvar ska ha inkommit till kommunstyrelsen senast den 1 september 2016.

Ärendet

I delbetänkandet *En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige* redogörs för beredningens förslag till en strategi med etappmål, styrmedel och åtgärder för en samlad och långsiktig klimatpolitik samt en strategi med etappmål, styrmedel och åtgärder för en samlad luftvårdspolitik. Delbetänkandet kan läsas i sin helhet på http://www.sou.gov.se/wp-content/uploads/2016/06/SOU-2016_47-Del-1_webb.pdf

Förvaltningens synpunkter och förslag

Miljöförvaltningen finner att betänkandet är välskrivet och innehåller breda analyser av frågeställningarna. Från analyserna ges femtioen förslag på åtgärder inom klimatområdet och tjugosju inom luftvårdsområdet.

Nedan citerade förslag är i vissa fall förkortade. Uteslutna partier markeras med [---]

Förslag till långsiktigt klimatområde

- Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. [---]
- Senast år 2045 ska utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium, [---] 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).
- Kompletterande åtgärder för att nå nettonollutsläpp får tillgodoräknas i enlighet med internationellt beslutade regler.
- Målet år 2045 förutsätter höjda ambitioner i EU:s utsläppshandelssystem.

Förvaltningens synpunkter

De föreslagna utsläppsmålen är i stort sett i linje med stadens utsläppsmål. Stadens mål är dock skarpare i och med att det formuleras utifrån att staden ska vara fossilbränslefri till 2040.

Skillnaden mellan nettonollutsläpp till atmosfären och fossilbränslefri är att nettonollutsläpp medger utsläpp av växthusgaser som förutsätts bli upptagna av växtligheten på land och i haven. I och med att forskningen ännu inte kunnat säkert fastställa hur stora dessa upptag är, finns risk för väl optimistiska antaganden. Målet om fossilbränslefrihet, d.v.s. att användning av fossila bränslen upphör, är ett tydligare och säkrare mål.

Föreslagna etappmålen på vägen mot Nettonollutsläpp

- 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.
- En indikativ utsläppsbana från 2015 till de föreslagna etappmålen 2030, 2040 och därefter till 2045 bör användas [---]
- Den tekniska beräkningsgrunden för den icke-handlande sektorns utsläpp basåret 1990 fastställs i enlighet med beredningens förslag.
- Etappmålen behöver ses över om omfattningen av EU:s handelssystem ändras.
- De överskott som kan komma att uppstå vid ett ambitiösare nationellt mål i förhållande till ett kommande EU-åtagande 2030 och EU-bana 2021–2030, behöver annulleras.

Förvaltningens synpunkter

I utredningen konstateras att om föreslagna mål ska uppnås behövs en betydligt snabbare omställning av samhället mot låga utsläppsnivåer. Förändringar krävs rörande beteenden, teknik och samhällsbyggnad.

Förvaltningen konstaterar dock att beteendeförändringar är mycket svåra att uppnå utan effektiva styrmedel samt att det finns stora risker att teknikutvecklingen och förnyelsen av äldre anläggningar inte sker snabbt nog om ekonomiska incitament saknas. Härvidlag finner förvaltningen att det saknas konkreta förslag i utredningen.

De föreslagna målen innefattar så kallade kompletterande åtgärder som innebär att Sverige ska kunna räkna sig tillgodo utsläppsminskningar i andra länder samt ökat kolupptag i skog och mark.

Förvaltningen håller med om att det kan vara kostnadseffektivt att genomföra åtgärder utomlands jämfört med i Sverige. Globalt sett ger det större utsläppsminskningar per krona. Dock bör det tillämpas mycket restriktivt, så inte investeringar görs i enkel teknik på bekostnad av utveckling av ny teknik som kommer att behövas

om klimatförändringen globalt sett ska stanna vid en temperaturökning på 1,5 grader. Ekonomiskt resursstarka länder som Sverige behöver därvid gå före och bekosta utvecklingen av ny teknik.

Förvaltningen finner det positivt att beredningen föreslår årliga uppföljningar och handlingsplaner vart fjärde år.

Etappmål för 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.
- Särskilda uppföljningsmått bör användas för att systematiskt följa olika delar av utvecklingen i sektorn.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen håller med beredningen om att transportsektorn hör till de svåraste att ställa om till låga växthusgasutsläpp eftersom sektorn idag till mer än 80 procent är beroende av fossilbaserad energi. Beredningen menar att Sverige bör verka för att EU:s energiskattedirektiv ändras i syfte att öka miljöstyrningen och att ett ramverk skapas för beskattning på unionsnivå som tydligt tar hänsyn till de olika bränslenas inneboende klimat- och energiegenskaper. Förvaltningen menar att ett sådant regelverk är mycket viktigt för att en omställning i rätt riktning ska ske.

Förslag på förändringar av skatte- och subventionsregler för drivmedel, fordon m.m. har tidigare preciserats i miljöförvaltningens PM *EU-direktiv som hindrar utvecklingen till ett fossilbränslefritt Stockholm 2040*, 16 april 2016. Se bilaga 2.

Klimatfrågan behöver integreras i alla politikområden

- Att regeringen [---] [vid] 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.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen ser mycket positivt på de förslag som beredningen formulerat. Det är synnerligen viktigt att inte andra mål i samhället leder till ökade utsläpp av växthusgaser, samt att klimatfrågan blir central för samtliga myndigheter.

Närings- och innovationspolitik

- 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 uppdrag att utreda hur en större andel av innovationsstödet till företag kan riktas mot klimatrelevanta innovationer [---]

Förvaltningens synpunkter

Möjligheterna att få ekonomiskt stöd vid försök med nya innovationer har haft stor betydelse för framtagande av ny teknik och nya tillämpningar. Förvaltningen ställer sig därför positiv till beredningens förslag. Dock är det väl så viktigt att stöd även ges till energieffektiviseringsåtgärder. Detta för att stimulera resurseffektiva lösningar som i sin tur bidrar till att utsläppen av växthusgaser kan minskas, utan att andra miljömål som biologisk mångfald och bevarande av ekosystem äventyras. Förvaltningen vill understryka vikten av samverkan mellan näringsliv och offentlig verksamhet för test och utveckling av innovativa lösningar för att minska klimatpåverkan, där städer utgör viktiga testbäddar. Som beredningen skriver kan lagen om offentliga upphandlingar (LOU) utgöra hinder vid sådan samverkan. Det är därför viktigt att LOU ses över för att tillse att den typen av hinder undanröjs. I den mån det är den Europeiska reglerna som kräver den typen av bestämmelser bör Sverige i EU kräva motsvarande ändring.

Strategi för utvecklad bioekonomi

- En offensiv bioekonomistategi för Sverige bör utvecklas för att främja att nya hållbara biobaserade material och bränslen ersätter fossilbaserade motsvarigheter.
- Utvecklingen av styrmedel [---] bör utformas så att de långsiktigt bidrar till att öka efterfrågan av hållbara biobaserade produkter.
- Regeringen bör ge i uppdrag till Tillväxtverket att i samråd med Naturvårdsverket och Energimyndigheten, utveckla uppföljningsmått så att utvecklingen mot en mer biobaserad ekonomi och att substitutionen av fossila råvaror kan följas.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen stöder beredningens förslag om vikten av att hållbara biobaserade material och bränslen måste ersätta de fossilbaserade. Det finns en stor potential inom jord- och skogsbruket, både i Sverige och Europa, att öka produktionen av biobaserade material och biobränslen. Inom EU finns dock diskussioner om att i stället begränsa möjligheterna att utnyttja jordbruks- och skogsmark till produktion av biobränslen. Sverige måste således kraftfullt verka inom EU för att direktiv utformas så att produktion av biobränslen kan öka.

Förvaltningen har uppmärksammat att inte minst vid avfallshantering är det viktigt att produkter med fossilt ursprung

behöver begränsas. Till exempel sker stora utsläpp av växthusgaser med fossilt ursprung, framför allt fossilbaserade plaster, vid förbränning av avfall i kraftvärmeverken.

Av resurshushållningsskäl är det naturligtvis också angeläget att avfall uppstår i så liten utsträckning som möjligt. Omställningen till en ekonomi som stimulerar återbruk och återvinning är således synnerligen angelägen.

Det lokala och regionala klimatarbetet

- 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 [---] 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 [---] 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.

Förvaltningens synpunkter

Beredningen formulerar sig relativt allmänt, men förvaltningen anser att en skärpning av kraven på miljökonsekvensbeskrivningar inför byggen av infrastruktur och bebyggelse med avseende på klimatpåverkan är välkomna, liksom att de olika lagarna samordnas så lagstiftningen entydigt stöder klimatmålen.

Transporteffektivt samhälle

- 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.
- 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.

- 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.
- 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.
- För att ta tillvara de möjligheter som den pågående digitaliseringen ger bör åtgärder vidtas för att säkerställa att standarder och kritisk mängd data är öppet och fritt att använda. Hinder bör även i övrigt undanröjas för att fungerande marknader för tjänster och lösningar som optimerar person- och godstransporter ska kunna utvecklas.
- En handlingsplan för att främja resfri kommunikation och tillgänglighet bör tas fram som fokuserar på åtgärder för att öka användbarheten av digital teknik och andra tekniska lösningar, påverka beteendeförändringar och undanröja eventuella hinder i befintliga regelverk.
- 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.

Förvaltningens synpunkter

Beredningen nämner att den statliga utredningen *Fossilfrihet på väg* (FFF-utredningen) bör ligga till grund för åtgärder inom transportområdet. Förvaltningen ställer sig bakom detta och anser att regeringen skyndsammast bör komma med förslag på incitament och styrmedel utifrån vad som föreslås i FFF-utredningen. Till exempel har förvaltningen vid ett flertal tillfällen påtalat att ändringar bör göras i trafikförordningen så att det är möjligt att differentiera avgifter utifrån miljöegenskaper för fordon.

Förvaltningen menar att förslaget att kommuner ska ges möjligheter att införa miljözoner för lättare fordon samt differentiera avgiften för parkeringsplatser, kan bli avgörande för begränsad klimatpåverkan från denna fordonsstyp. Detta med tanke på att fossilbränsleberoende fordon troligen kommer att finnas i trafik i många år framöver.

Synnerligen viktigt är även förslaget om att det skapas fungerande marknader för lösningar som optimerar person- och godstransporter. I Stockholm har utsläppen av växthusgaser från personbilar minskat de senare åren, samtidigt som utsläppen från godsfordon ökar. Med en ökande befolkning i staden kan det förväntas att mängden gods också kommer att öka. Med det begränsade gatuutrymmet som finns till förfogande är det då nödvändigt att godstransporterna effektiviseras, så att mer gods kan transporteras per fordon. Det kan

också innebära att så kallade tysta fordon ska ges möjlighet till leveranser nattetid.

Beredningen föreslår att gång- cykel- och kollektivtrafikandelen ska ökas till 25 procent år 2025. I storsstadsregioner bör andelen dock vara betydligt högre. I Stockholms län utgör för närvarande resande med kollektivtrafik 49 procent.

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.
- Sverige bör även driva på för att det inom EU ska utvecklas koldioxidutsläppskrav för tunga fordon.
- 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 skäpas.
- Beredningen ser positivt på att dessa regler utformas i form av ett s.k. bonus-malus-system [---]
- 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.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen finner att beredningens förslag är synnerligen angelägna eftersom fordonsmarknaden är global och att därmed måste en omställning av fordonen ske samordnat inom EU. Dock vill förvaltningen betona att koldioxidutsläppen måste beräknas på hela livscykeln, så kallade Well-to-Wheel-utsläpp, och inte endast på de utsläpp som kommer ur avgasröret. Mätningar av avgasrörsutsläppen skiljer nämligen inte på fossila, klimatpåverkande utsläpp och förnybara utsläpp som inte ger något nettobidrag till växthuseffekten. Sverige bör också gå före med incitament som gynnar biobränsle drivna och eldrivna fordon. Så som Norge visat med elbilar och Danmark med vindkraftverk så har små länder stora möjligheter att påverka den globala marknaden.

Förvaltningen finner även att det behövs tydligare regler vid alla typer av upphandlingar så krav på energieffektiva transporter med låga utsläpp av växthusgaser kan ställas.

Förnybara drivmedel

- Regeringen bör så snabbt som möjligt för riksdagen presentera förslag till regler som ger mer långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel.
- Beredningen stödjer införandet av ett kvot- eller reduktionspliktsystem med krav på drivmedelsleverantörer att

leverera en viss andel biodrivmedel och eller viss klimatprestanda per år.

- 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.
- Hur kvot- eller reduktionspliktssystemet ska förhålla sig till energi- och koldioxidbeskattningen och andra styrmedel som stöttar övergång till förnybara drivmedel bör ingå i beredningen av kommande förslag. I det arbetet ska även beaktas hur försäljningen av höginblandade biodrivmedel kan säkras.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen tillstyrker beredningens förslag och menar att regeringen bör verka för en bred överenskommelse avseende långsiktiga villkor för biodrivmedel. Produktionen av biodrivmedel utgör idag en begränsande faktor för omställningen till fossilbränslefria transporter. Till exempel består 30 procent av fordonsgasen av naturgas. Flera projekt avseende produktion av biobränslen har lagts ner eller skjutits på framtiden på grund av kortsiktiga regelverk. Som tidigare nämnts finns det en betydande potential för produktion av biodrivmedel i Sverige, men att den begränsas av kortsiktiga regler. Förvaltningen finner att beredningens förslag syftar åt rätt håll, men vill betona att en ännu tydligare skrivning vore önskvärd. Tidsperspektivet för långsiktigt hållbara regler behöver vara minst femton till tjugo år om investeringar ska komma till stånd.

Vidare anser förvaltningen att regeringen skyndsammast bör föreslå regler om kvotplikt enligt beredningens förslag.

Förvaltningen vill också understryka att EUs kommande energipaket riskerar att avsevärt försvåra användningen av biobränslen i såväl transporter som i värme och el-sektorn. Det finns bland annat en risk med att användning av biomassa ska belastas med en schabloniserad mängd fossil koldioxid istället för att räknas som förnybar. En reglering på EU-nivå med hållbarhetsredovisning kan bli administrativt betungande och ge höga kostnader. Det finns även förslag från vissa aktörer om att inkludera värmeverkens utsläpp av förnybar koldioxid i det Europeiska utsläppshandelssystemet och att begränsa användningen av biomassa för energiändamål till en viss procent av energianvändningen.

Dessa förslag riskerar även att försvåra för andra förnybara energikällor, ss. sol- och vindkraft, vilka behöver en flexibel balanskraft som kan utjämna variationer i efterfrågan och tillgång.

EU-kommissionen avser att lämna sitt förslag under hösten 2016. Regeringen behöver driva ett proaktivt arbete inom EU för att

förklara att hållbara biobränslen och biodrivmedel är en av flera nödvändiga ingredienser i ett fossilfritt samhälle.

Arbetsmaskiner

- Sverige bör verka för gemensamma koldioxidkrav på motorer till arbetsmaskiner inom EU. [---]
- Ett samordningsansvar för att bidra till utvecklingen av arbetsmaskiner med bättre miljö- och klimategenskaper bör tilldelas en myndighet. [---] samordna insatser för en omställning till mer hållbara arbetsmaskiner [---] avseende klimatpåverkan, buller samt emissioner.
- Skattenedsättningarna på diesel för arbetsmaskiner bör fasas ut på ett sätt som tar hänsyn till de negativa effekter som kan uppstå på berörda näringars konkurrensförhållanden.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen stöder beredningens förslag. Utsläppen av växthusgaser från arbetsmaskiner i staden utgör idag nästan 20 procent av utsläppen från vägtrafikens fordon, vilket motsvarar cirka fem procent av de totala växthusgasutsläppen. Med den omfattande byggnationen som sker och kommer att fortgå under många år framöver är det viktigt att utsläppen av växthusgaser begränsas från arbetsmaskinerna. Förvaltningen anser att det i första hand är viktigt att det sker en omställning från fossila bränslen till förnybara, till exempel HVO. Med den åtgärden skulle omställningen kunna påskyndas betydligt. Dock måste påpekas att arbetsmaskiner ofta används i många år varför det också är viktigt att åtgärder riktas mot befintliga maskiner så de fasas ut eller uppgaderas för drift med biodrivmedel.

Industri

- Det bör utvecklas en bred nollutsläppsstrategi för basmaterialindustrin. [---]
- För järn- och stålindustrins omställning bör en satsning på forskning- och utveckling och demonstration av ny processteknik prioriteras.
- Strategiarbetet bör [---] omfatta förutsättningar för att införa teknik för koldioxidavskiljning och lagring (CCS) i Sverige för delar av basmaterialindustrins omställning till lågutsläppsproduktion samt [---] belysa möjligheterna [---] att tillämpa CCS på biogena utsläpp.
- Strategiarbetet behöver inledas med en förstudie och följas av beslut om satsningar på större pilotanläggningar [---] senast i mitten av 2020-talet.
- Förslag till strategi med finansiering av en förstudie bör ingå i en kommande forskningsproposition.
- Regeringen bör utse en ansvarig myndighet som ges resurser för arbetet med att driva och koordinera forsknings- och innovationsinsatserna för en nollutsläppsstrategi i basmaterialindustrin.

Förvaltningens synpunkter

Eftersom det inte finns några industrier av betydelse i Stockholm tar förvaltning inte ställning till förslagen. Det kan dock vara av intresse för staden att det utvecklas en tillförlitlig teknik för avskiljning och lagring av koldioxid (CCS). Enligt de uppskattningar som förvaltningen har gjort kommer det att kvarstå en del utsläpp av koldioxid med fossilt ursprung 2040, när staden enligt beslutat mål ska vara fossilbränslefri. Utsläppen härrör till stor del från förbränningen av avfall vid kraftvärmeverken.

Fortum Värme har visat intresse av att tillämpa CCS av de biogena utsläppen från de bioeldade kraftvärmeverken. Om det skulle förverkligas, skulle utsläppen av koldioxid till atmosfären kunna minskas ännu mer än om enbart utsläppen med fossilt ursprung helt upphör.

Förvaltningen vill dock uppmärksamma att metoden (CCS) fortfarande är under utveckling och att det är osäkert om den kommer att fungera i stor skala och till rimliga kostnader. Av den orsaken bör andra åtgärder ges högsta prioritet och uppfyllelse av klimatmål bör inte vara beroende av CCS.

Vidare vill förvaltningen framhålla vikten av att produktion av byggmaterial sker på ett hållbart sätt. Hittills har uppmärksamheten mest legat på att byggnader ska ha lågt energibehov i driftskedet. Med de energikrav som gäller för lågenergibygnader har energibehovet och därmed utsläppen av växthusgaser halverats jämfört med vad som gällde för tio år sedan. Utredningar visar att utsläppen av växthusgaser vid produktion och uppförande av byggnaden är lika stor som driften av en lågenergibygnad under femtio år. Förvaltningen anser att det är synnerligen viktigt att staten verkar för att byggsektorn stimuleras till utveckling och produktion med betydligt mindre klimatpåverkan än vad som sker idag.

Bostäder, lokaler och byggande

- 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.

Förvaltningens synpunkter

Stockholms stad har sedan juli 2012 tillämpat strängare energikrav vid överenskommelse om exploatering på stadens mark. Genom detta har byggföretag och konsulter utvecklat projektering och byggprocesser för byggande av lågenergihus betydligt tidigare än vad som annars troligen hade skett. Detta har lett till att byggnader

överlag, även utanför Stockholms stad, idag byggs med lägre energibehov än vad de statliga byggreglerna (BBR) föreskriver.

Förvaltningen anser att det är av stor betydelse för utveckling av byggnader och infrastruktur att kommuner kan ställa så kallade särkrav. Vid planering och projektering har kommuner täta kontakter med olika intressenter inom bygg- och entreprenörbranscherna. Det gör det möjligt för kommuner att ställa skarpa men samtidigt realistiska och kostnadseffektiva krav som driver utvecklingen framåt.

Enligt bedömningar som förvaltningen har gjort är staden skarpare energikrav på nybebyggelse en förutsättning om EU:s mål om en halvering av energianvändningen inom bebyggelsektorn ska kunna uppnås till 2050.

Förvaltningen ställer sig också positiv till att det inrättas ett nationellt kunskapscentrum där innovativa lösningar kan ges möjlighet till spridning i Sverige och utomlands.

Förslag till etappmål för luftföroreningar

Begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort

- 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 fördubblamarknadsandelen för gång-, cykel-, och kollektivtrafik.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen tillstyrker förslaget

Begränsade utsläpp från småskalig vedeldning

- Utsläppen av bens(a)pyren, partiklar PM_{2,5} och sot från småskaligvedeldning ska minska kontinuerligt till år 2020
- Senast år 2019 ska det vara klarlagt hur stora utsläppsminskningar från småskalig vedeldning som krävs för att preciseringarna i miljömålet *Frisk luft* ska nås. Utsläppsminskningarna ska anges i termer av minskade utsläpp av bens(a)pyren, partiklar PM_{2,5} och sot.

Förvaltningens synpunkter.

Förvaltningen tillstyrker förslagen. SLB kommer från 2017 att mäta bens(a)pyren i områden med mycket villabebyggelse.

Begränsad intransport av luftföroreningar

- Utsläppen av kväveoxider från sjöfarten i Östersjön och Nordsjönska ha halverats till år 2025 jämfört med 2010.
- Sverige ska till år 2020 ha genomfört riktade insatser mot de stora utsläpparländerna öster om EU (Ryssland, Vitryssland och Ukraina) i syfte att minska intransporten av luftföroreningar därifrån.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen tillstyrker förslaget

Uppfylla takdirektivets utsläppsåtaganden

- Utsläppen av kväveoxider, svaveldioxid, flyktiga organiskaämnen, ammoniak och partiklar PM_{2,5} ska senast år 2025 motsvarade indikativa mål för 2025² som framgår av det revideradetakdirektivet.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen tillstyrker förslaget

Förslag till styrmedel och åtgärder för en samlad luftvårdspolitik

- I den mån stadsmiljöavtal ingås bör de utvecklas till ett instrumentför hållbart samhällsbyggande och förtätning som kombinerar bostadsbyggande, infrastruktur, kollektivtrafik och minskad biltrafik och läggas in som en del i den nationella infrastrukturplanen för 2018–2027.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen tillstyrker förslaget. Det är helt i linje med Stockholms planeringsarbete.

- Trafikförordningen respektive lag om rätt för kommun att ta utavgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon och differentiera avgift på parkeringsplatser utifrån fordonsmiljöegenskaper. Vidare bör ytterligare möjligheter att delegera viss beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet utredas

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen tillstyrker förslaget. Det är ett krav som Stockholm har drivit under lång tid. Det är viktigt att utformningen ger kommunerna möjlighet att anpassa miljözonen till de lokala förutsättningarna och inte som med nuvarande regler endast vara begränsad till att besluta om zonens geografiska omfattning.

- Reseavdragsystemet bör ses över i syfte att i högre grad gynnaresor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar samtidigt som avdraget fyller sitt ursprungliga syfte.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen tillstyrker förslaget

- Sverige ska fortsätta vara pådrivande för att koldioxidkrav på personbilar och lätta lastbilar stegvis skärps jämfört med nu beslutadenivåer. Dessa krav bör på sikt innebära att nya fordonska klara nollutsläpp räknat i ett livscykelperspektiv.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen tillstyrker förslaget. Det är helt i linje med vad förvaltningens miljöbilsprojekt arbetat med i många år

- 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 skäpas. Beredningen ser positivt på att dessa regler utformas i form av ett s.k. bonus-malus-system, men tar inte ställning till det nu aktuella förslaget från Bonus-malus-utredningen.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen tillstyrker förslaget. Förvaltningen är dock starkt kritisk till utredningens förslag. (se särskilt tjänsteutlåtande till nämnden den 30 aug 2016 med yttrande över utredningens förslag)

- 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

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen tillstyrker förslaget

- Genomför riktade informationsinsatser om vinterdäckens egenskaper, särskilt mot ansvariga för offentlig upphandling och återförsäljare av däck och bilar.
- Utred skyndsamt orsakerna till bristerna i systemet med miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram för luft och ta fram förslag till förbättring av systemet.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen tillstyrker förslagen

Begränsade utsläpp från småskalig vedeldning

- Tidigarelägg införande av ekodesignkraven för vedpannor enligt Boverkets förslag och snabbutred möjligheterna att även tidigarelägga införandet av ekodesignkraven för rumsvärmare
- Ändra i Plan- och bygglovsförordningen så att även byte av eldstad omfattas av anmälningsplikt så att inga pannor ellerrumsvärmare som inte uppfyller gällande krav får installeras.
- Informationskampanj riktad såväl mot hushåll som mot kommuner om de skärpta kraven, deras respektive skyldigheter och hur eldning sker med så små utsläpp som möjligt.
- Återinför ett nationellt sotningsregister som innehåller information om eldningsutrustning och dess miljöegenskaper.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen tillstyrker förslagen. Särskilt den sista punkten är ett mycket viktigt krav. Eftersom det saknas ett nationellt sotningsregister är det svårt att kartlägga luftföroreningarna från småhus. Beräkningsarbetet skulle underlättas väsentligt och även ha betydelse för hälsoskyddsarbetet

Begränsad intransport av luftföroreningar

- Sverige tar en fortsatt aktiv roll inom EU, FN:s luftvårdskonvention och IMO i syfte att minska utsläppen och därmed importen av de långväga transporterade luftföroreningarna
- Sverige genomför riktade åtgärder mot de stora utsläpparländerna öster om EU.
- Stöd ges till forskning och utveckling kring hur tekniker som minskar utsläppen av luftföroreningar från sjöfarten kan utvecklas och implementeras
- En övergång från marina oljor till hållbara bränslen med lågautsläpp av luftföroreningar och växthusgaser påskyndas.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen tillstyrker förslaget

Uppfylla takdirektivets utsläppsåtaganden

- Regeringen bör ge Naturvårdsverket i uppdrag att, efter samråd med berörda myndigheter, ta fram nationellt program för att minska utsläpp av luftföroreningar enligt det

reviderade takdirektivet. Programmet ska senast 20193 vara fastställt av regeringen med syfte att klara utsläppstak och bidra till att varaktigt klara miljökvalitetsnormer för luftkvalitet.

- Skattenedsättningarna på diesel för arbetsmaskiner bör fasas ut på ett sätt som tar hänsyn till de negativa effekter som kan uppstå på berörda näringars konkurrensförhållanden.
- Kartlägg utsläppen från de arbetsmaskiner vars utsläpp är dåligt kartlagda (skotrar, gräsklippare, småbåtsmotorer etc.), för att på sikt kunna införa styrmedel som leder till att maskiner med stora utsläpp fasas ut.
- Stöd branschgemensam forskning, utveckling och demonstration för att utveckla och tillämpa process- och reningsteknik som leder till minskade utsläpp av luftföroreningar från industri- och energianläggningar
- Utred och föreslå lämpliga styrmedel och åtgärder utifrån den inventering av utsläpp av flyktiga organiska ämnen från hushållens användning av lösningsmedel som redovisas sommaren 2016.

Förvaltningens synpunkter
Förvaltningen tillstyrker förslagen

SLUT

Bilagor

1. *En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige*, Sammanfattning - Delbetänkande av Miljövårdsberedningen SOU 2016:47
2. *EU-direktiv som hindrar utvecklingen till ett fossilbränslefritt Stockholm 2040*, Miljöförvaltningen 16 april 2016.