



## Promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

Remissvar till Klimat- och näringslivsdepartementet

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

### Föredragande borgarråden Karin Wanngård och Åsa Lindhagen

#### Sammanfattning av ärendet

Klimat- och näringslivsdepartementet har tagit fram promemorian Sänkning av reduktionsplikt för bensin och diesel (KN 2023/03617) och remitterat den för yttrande. Stockholms stad har inte fått förslaget på remiss men har valt att ändå besvara remissen för att den har stor påverkan på stadens möjligheter att nå de lokala klimatmålen och bidra till Sveriges nationella mål.

I promemorian föreslås det att kraven på minskade utsläpp i reduktionsplikten för bensin och diesel sänks till sex procent för åren 2024–2026. Det föreslås även att reduktionsnivåerna för 2027–2030 ska slopas. I promemorian görs bedömningen att regeringen kommer att återkomma till riksdagen om reduktionsnivåer för 2027–2030. Även andra åtgärder som är samhällsekonomiskt effektiva bör övervägas. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2024.

#### Beredning

Ärendet har initierats av stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* ser mycket negativt på förslaget då det medför ökade utsläpp av växthusgaser och motverkar möjligheterna för Stockholms stad att nå sina klimatmål och därmed bidra till att de nationella klimatmålen kan nås. Förslaget motverkar också möjligheterna för Stockholms stad att uppfylla det klimatkontrakt om klimatneutralitet till 2030 som staden har åtagit sig inom ramen för EU:s gröna giv.

## Föredragande borgarrådens synpunkter

Regeringen, tillsammans med Sverigedemokraterna föreslår i remissen att reduktionsplikten kraftigt sänks och att koldioxidutsläppen som en konsekvens av detta varje år ökar med 40 000 ton inom Stockholms stads geografiska område.

Att en svensk regering ämnar fattar ett beslut med så negativa konsekvenser för klimatet och miljön, och detta i en tid då vi dagligen ser effekterna av klimatförändringarna, är häpnadsväckande. Att vi globalt befinner oss i ett klimatnödläge verkar ha gått regeringen och Sverigedemokraterna helt förbi.

Detta beslut är dessvärre bara ett av flera som försenar och stoppar omställningen av transportsektorn. Regeringens beslut att ta bort bonus för nya fordon med låga klimatutsläpp är ytterligare ett exempel. Enligt Trafikanalys kommer kombinationen av lågkonjunktur, minskad köpkraft hos hushållen och den avvecklade bonusen med stor sannolikhet att medföra en påtaglig nedgång i antalet nyregistrerade laddbara fordon. En fördröjd omställning av fordonsflottan innebär även svårigheter för staden att förbättra luftkvalitén i Stockholms stad.

Stadsledningskontoret påpekar att förslagen leder till ökade krav på kompensatoriska åtgärder för att minska utsläppen. Detta har också regeringen medgivit men trots detta lyser alternativa förslag från regeringen helt med sin frånvaro. Stockholms stad har tidigare efterfrågat nationella åtgärder som skulle stärka kommunernas möjlighet att vidta åtgärder för att minska utsläppen. Inte heller detta har hörtsammats.

Stadsledningskontoret konstaterar korrekt att detta riskerar att innebära att det som inte görs av regeringen idag behöver göras av någon annan i framtiden och att kraven då blir så mycket större. Stockholms stad svarar på eget initiativ på denna remiss trots att vi inte fått den remitterad till oss. I sak är det uppseendeväckande att inte en enda av landets 290 kommuner fått förslaget på remiss. Större osynliggörande av det miljö- och klimatarbete som görs i städer och kommuner är svårt att tänka sig.

Vi svarar oombedda på remissen för att vår stad har höga klimatambitioner. Stockholm lyfts ofta som en förebild i arbetet att ställa om till en hållbar framtid. De resultat vi sedan 1990 uppnått och de handlingsplaner vi utvecklat i linje med vad som krävs för att bidra till att nå Parisavtalets 1.5C gradersmål stärker Stockholm och Sveriges attraktionskraft och export. Vi jobbar tillsammans med näringsliv och civilsamhälle för att ställa om. Vi, och de vi samarbetar med, ser värdet av en politik som är hållbar, långsiktig och leder till minskade utsläpp. Det regeringen nu föreslår är det motsatta och kommer gravt försvåra möjligheten för Stockholm att uppnå klimatmålen.

Stockholms stad avstyrker därför regeringens förslag att, utan någon som helst alternativ politik för minskade utsläpp, föreslå 40 000 ton nya årliga fossila utsläpp i Stockholms stad.

Stockholm den 23 augusti 2023

Karin Wanngård och Åsa Lindhagen

## Bilaga

Remissen - Promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel, dnr KS 2023/854-1.1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** av borgarråden Dennis Wedin och Andrea Hedin (båda M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Att kommunstyrelsen besvarar remissen i enlighet med följande.

Stockholm behöver minska utsläppen av växthusgaser. Både för en bättre levnadsmiljö för de som bor och besöker Stockholm och för att vi måste ta vårt ansvar i att minska den globala uppvärmningen. Det var därför som det under det grönbå styret förra mandatperioden togs fram ambitiösa och viktiga klimatmål för Stockholm till år 2030 i form av Klimatkontrakt 2030.

Användningen av biodrivmedel och reduktionsplikt är medel för att minska koldioxidutsläppen, inte ett mål i sig. Dessa är särskilt viktiga för transportslag där elektrifieringen ännu inte är ett tillgängligt alternativ – exempelvis för flyget, sjöfarten och många arbetsmaskiner. Ska Sverige och Stockholm klara sina höga klimatmål måste dock alla transporter som kan elektrifieras göra det.

Just Stockholm har särskilt goda förutsättningar för att visa vägen i denna elektrifiering och det givna målet är att all vägtrafik i Stockholm måste vara elektrifierad så snart som möjligt. Redan i dag har Stockholm flest laddbara bilar i landet. Därför är det insatser för elektrifiering, snarare än reduktionsplikten, som är nyckeln till att just Stockholm ska få utsläppsfria transporter.

Vidare innebär biodrivmedel, till skillnad från elektrifieringen, enbart begränsade fördelar för dem av oss som utöver minskade koldioxidutsläpp även vill förbättra luftkvaliteten i Stockholm. Även det understryker behovet av en elektrifierad fordonsflotta. I stället för att fokusera på reduktionsplikten behöver utbyggnaden av laddinfrastrukturen skyndas på och incitamenten att byta till en elbil bli större. Det är beklagligt att detta inte är vänsterstyrets främsta fokus.

**Reservation** av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att delvis bifalla föredragande borgarrådets förslag till beslut
2. Att därutöver anföra följande

Den svenska klimatpolitiken är inriktad på att nettoutsläppen av klimatgaser ska gå ner till noll 2045. Bortom det ska vi ha ökande negativa utsläpp. Delar av industrin och delar av transportsektorn kommer dock inte att vara fossilfria förrän i början av 2040-talet. Det tar helt enkelt för lång tid att få ny fossilfri infrastruktur på plats.

Att transportsektorn måste göra stora utsläppsminskningar manifesteras genom sektorsmålet att reducera utsläppen med 70 procent mellan 2010 och 2030. Till viss del kan målet nås genom att samhället utvecklas till att bli mer transporteffektivt, men till största delen måste målet nås genom att transportererna blir fossilfria. Det är främst kombinationen av direkt elektrifiering och fossilfria bränslen som skulle kunna göra att vi når klimatmålet 2030. Som övergångslösning är därför fossilfria flytande bränslen viktiga även för de lätta fordonen. Detta gör reduktionsplikten till ett mycket viktigt verktyg för att säkerställa att utsläppen från transportsektorn minskar.

En omställning som involverar hela samhället och som ska pågå i decennier måste ha ett brett stöd. Åtgärderna och styrmedlen måste upplevas som välvägd av det stora flertalet och måste ske kontrollerat. De får inte vända vardagen upp och ned för hushållen eller driva sunda företag i konkurs.

Liberalerna anser att det är nödvändigt att i nuläget lätta på pressen uppåt för drivmedelspriserna, genom en tillfällig sänkning av reduktionsplikten. Detta har nästan samtliga partier i riksdagen varit eniga om under våren, inklusive (V) och (S), om än utifrån olika nivåer. Samtidigt får inte klimatarbetet avstanna. Justeringen bör därför vara just tillfällig. Det är viktigt att en tillfällig sänkning av reduktionsplikten kombineras med andra kompensatoriska åtgärder. Naturvårdsverket konstaterar att målen för 2045 ser ut att vara inom räckhåll, men inte målen för 2030 pga den stora minskning av reduktionsplikten som nu föreslås. Men klimatförändringarna ger redan nu allt värre konsekvenser för människors liv och hälsa runt om i världen, och därför behöver ansträngningar göras för att nå målen även för 2030. Verket har tagit fram en omfattande lista på förslag som regeringen behöver ta med i den kommande klimathandlingsplanen. Reduktionsplikten är ett av de mest effektiva verktygen för att minska transportsektorns utsläpp och det är därför nödvändigt att regeringen fastställer att den tillfälliga sänkningen behöver återställas senast 2027.

Klimatarbetet måste bedrivas globalt, nationellt, regionalt och kommunalt och Sveriges olika regioner och kommuner har sina egna klimatmål som i hög grad påverkas av den nationellt förda politiken. Vi instämmer därför i att det är märkligt att förslaget om sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel inte remitterats ut

till kommuner och regioner, inklusive Sveriges huvudstad Stockholm som under olika styren att upp ambitiösa miljö- och klimatmål.

### **Kommunstyrelsen**

**Reservation** av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson och Kristina Lutz (alla M) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

**Reservation** av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i Sverigedemokraternas yttrande.
2. Därutöver anför följande:

Det är positivt att reduktionsplikten kommer att sänkas till 6 procent vid årsskiftet, vilket innebär att det kan bli runt 5,50 kronor billigare per liter diesel att tanka redan 2024. Hushållen som pressas hårt i denna svåra ekonomiska situation får ett större utrymme i vardagsekonomin. Sverige är ett land med stora avstånd, där en stor del av befolkningen bor utanför storstäderna. För många är bilen det enda alternativet som står till buds för att livspusslet ska gå ihop. Dessutom har det visat sig att reduktionsplikten inte är effektiv klimatpolitik.

Elektrifiering är framtiden för bilismen, men elektrifiering kräver god tillgång på pålitlig, billig och miljövänlig el genom stabila och fossilfria energikällor som kärnkraft. Enligt en livscykelanalys från Vattenfall har kärnkraften i Sverige under hela sin livstid det lägsta koldioxidutsläppet jämfört med andra energislag. En omställning av fordonsflottan behöver både av ekonomiska och ekologiska skäl få ta tid och ske utifrån marknadens villkor. Idag har inte alla möjlighet att köpa en elbil. Utifrån en livscykelanalys vore det inte heller nödvändigtvis av godo att snabbt ställa av stora delar av fordonsflottan.

Svensk klimatpolitik bör baseras bland annat på utvecklingen av klimateffektiva produkter och teknik som konkurrerar med andra länders produktion som innebär mångdubbla utsläpp. De fem länderna med högst koldioxidutsläpp släpper nästan ut lika mycket kiloton koldioxidekvivalenter som resten av världen tillsammans. Med Sveriges 3,4 ton koldioxidutsläpp per capita ligger vi under genomsnittet ur ett globalt perspektiv. Med det senaste mätvärdet från 2022 är stockholmarnas koldioxidutsläpp nere på 1,6 ton per capita. Att pressa fram minimala globala minskningar av koldioxidutsläpp på bekostnad av våra medborgares sociala och ekonomiska hållbarhet är inte längre rimligt.

**Reservation** av Jan Jönsson (L) som är likalydande med Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

**Reservation** av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att delvis godkänna promemorian som svar på remissen
2. Att därutöver anföra följande

Regeringen, med stöd av Sverigedemokraterna, föreslår i remissen att reduktionsplikten kraftigt sänks från dagens 30 procent till endast 6 procent. Som en konsekvens av detta skulle koldioxidutsläppen varje år öka med 40 000 ton inom Stockholms stads geografiska område. Vilket förstås skulle vara förödande i arbetet med att nå stadens klimatmål.

Centerpartiet finner det högst oroande att vi i en tid av globalt nödläge har en regering som fattar beslut med negativa konsekvenser för klimat och miljö. Beslut som i hög grad försenar den absolut nödvändiga klimatomställning vi står inför.

Centerpartiet är istället övertygade om att det inte behöver finnas en motsättning mellan att klara klimatmålen och att se till att de som behöver bilen har råd att tanka. Vår modell "Tanka svenskt!" är ett paket bestående av flera skarpa förslag som både är bra för klimatet, för landsbygden och för Sverige. Förslaget går i korthet ut på:

- att sänka momsen för biobränsle (1 kr/l lägre pris)
- att sänka avgifter och skatter kopplade till reduktionsplikten (2 kr/l lägre pris)
- att öka den svenska produktionen av biodrivmedel (1 kr/l lägre pris)

Med vår modell skulle det vara möjligt att sänka priset med fyra kronor per liter vid pump och fortfarande närma oss de klimatmål vi åtagit oss att nå. Det finns idag en jättestor potential för svenska biodrivmedel som sänker både priset och utsläppen. De nya förslagen säkerställer att biobränslet inte bara blir lösningen för att klara klimatet, utan också lösningen för att få ner priset. Samtidigt skapas nya jobb på landsbygden och gör oss mindre beroende av olja från skurkstater.

Stockholm ligger i framkant beträffande den gröna omställningen. Och ska fortsätta att göra det. Politik, näringsliv och civilsamhälle vet att en hållbar stad också är en attraktiv stad och har därför också valt att kroka arm, både på övergripande nivå såväl som exempelvis specifikt hur elektrifieringen av fordonsflottan ska gå till. Dessvärre kommer det förslag regeringen nu föreslår på ett betydande sätt försvåra möjligheten för staden att uppnå klimatmålen. Centerpartiets modell "tanka svenskt" skulle däremot möjliggöra för både Stockholm och Sverige att ta det ansvar klimatet behöver. Med huvudstadens bibehållna attraktionskraft som följd.

**Ersättaryttrande** av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

Sverige har kommit långt i omställningen till ett hållbart samhälle. Oavsett om man ser till andel av BNP eller utsläpp per person, är Sveriges utsläpp bland de lägsta i OECD. Bortsett från dagens ekonomiska utmaningar och skenande inflation har svensk ekonomi kunnat påvisa att tillväxt, välfärd och omställning till hållbarhet kan gå hand i hand. Detta ska vi naturligtvis inte nöja oss med – arbetet är inte färdigt än.

Vägen mot ett fossilfritt samhälle behöver ske resolut men samhällsekonomiskt hållbart för att inte knäcka svenska hushåll, industrin eller bland världens mest hållbara och antibiotikasnåla lantbruk. Vi har därför stor förståelse för samhällets behov av en sänkt reduktionsplikt. Precis som promemorian framhåller gäller sänkningen åren 2024-2026, samt ska regeringen återkomma till riksdagen om framtida nivåer för 2027-2030. Reduktionsplikten som metod kommer med andra ord inte fasas ut, snarare pausas den bevisligt ohållbara ökningstakten mot bakgrund av de stora utmaningar svensk ekonomi nu genomgår.

Vi välkomnar att regeringen även lyfter behovet av att överväga andra åtgärder som är samhällsekonomiskt effektiva. Målet för svensk klimat- och miljöpolitik behöver i större grad utgå från att åstadkomma så stor effekt som möjligt per skattekrona.

## Ärendet

I lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel (reduktionspliktslagen) finns bestämmelser om att drivmedelsleverantörer ska minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel (reduktionsplikt). Som en del av den överenskommelse som träffats mellan de partier som ingår i regeringen och Sverigedemokraterna (det så kallade Tidöavtalet) ska åtgärder riktade till hushållen bland annat ha en inriktning som leder till lägre drivmedelspriser. Regeringen har i budgetpropositionen för 2023 aviserat att reduktionsplikten sänks till EU:s lägstanivå den 1 januari 2024, vilket ska gälla under mandatperioden.

Klimat- och näringslivsdepartementet har remitterat promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel (KN 2023/03617). I promemorian lämnas förslag om sänkta krav i reduktionsplikten för bensin och diesel 2024–2026. Det föreslås även att reduktionsnivåerna för 2027–2030 ska slopas. Bedömningen görs att det bör analyseras vidare vilka krav som ska ställas på drivmedelsleverantörer att minska utsläppen av växthusgaser 2027–2030 och att även andra åtgärder än reduktionsnivåer som är samhällsekonomiskt effektiva styrmedel ska övervägas. Regeringen kommer att återkomma till riksdagen om reduktionsnivåer för 2027–2030.

## Remissammanställningen

Ärendet har initierats av stadsledningskontoret.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 10 augusti 2023 har i huvudsak följande lydelse.

### **Stockholms stads klimatmål och åtaganden**

Städerna spelar en viktig roll både för Sveriges och Europas möjligheter att ställa om till ett fossilfritt samhälle. Städerna står för 70 procent av världens utsläpp av växthusgaser, och inflyttningen av människor ökar hela tiden.

Av kommunfullmäktiges budget för 2023 framgår att Stockholms stad ska vara klimatpositiv senast år 2030 och att staden ska ha som målsättning att fram till år 2030 minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent jämfört med år 2010. Med sina höga klimatambitioner och åtgärder för att snabbt minska utsläppen från transportsektorn i staden menar stadsledningskontoret att Stockholms stad är en motor i Sveriges klimatarbete.

Stockholms stads arbete bidrar till att Sveriges övergripande klimatmål och det nationella etappmålet för inrikes transporter kan nås, liksom att Sverige uppfyller åtagande inom EU.



EU-kommissionen har inom ramen för den gröna given skapat initiativet ”EU missions – Climate-neutral and smart cities”. Inom initiativet har kommissionen pekat ut 100 europeiska städer som ska bidra särskilt i arbetet med att nå EU:s klimatmål och Stockholms stad är en av dessa städer. Stockholms stad har skrivit under ett klimatkontrakt inom initiativet med en färdplan där Stockholms stad åtar sig att bli klimatneutralt till 2030. Stockholms stad är också, tillsammans med 22 andra kommuner och 6 statliga myndigheter, del av det statliga innovationsprogrammet Viable Cities.

Transportsektorn står för ungefär hälften av utsläppen av växthusgaser inom Stockholms stad, 880 000 ton koldioxidekvivalenter år 2022. Av de totala utsläppen från transporter står vägtrafiken för cirka 84 procent. Reduktionsplikten har utgjort ett viktigt styrmedel för att Stockholm stad ska kunna nå sina klimatmål.

### **Stadsledningskontorets synpunkter och förslag**

Regeringen föreslår att kraven på den som har reduktionsplikt för bensin och diesel ska sänkas till 6 procent 2024–2026. Stadsledningskontoret ser mycket negativt på förslaget.

Reduktionsplikten har stor betydelse för att uppfylla de åtaganden som Sverige har enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning, ESR. Av promemorian framgår att ju lägre reduktionsnivåerna sätts för år 2024-2026 desto högre krav behöver sannolikt ställas på drivmedelsleverantörerna 2027-2030 så att de ackumulerade utsläppen 2021-2030 inte blir högre än vad som är tillåtet för Sverige. Stadsledningskontoret anser att detta riskerar att orsaka kostsamma förseningar i klimatarbetet och bli ännu mer kännbart för både näringslivet och hushållen i Stockholms stad, såväl som i hela landet.

Den paus i höjningen av reduktionspliktsnivån som regeringen genomförde för 2023 har medfört uteblivna utsläppsminskningar som Stockholms stad nu behöver kompensera för. Den pausade reduktionsplikten för 2023 beräknas leda till en årlig utsläppsökning av koldioxid från fossila källor inom Stockholms stads geografiska område med 40 000 ton. På samma sätt beräknas den föreslagna sänkningen av reduktionsplikten som regeringen nu remitterar att leda till ett betydande utsläppsgap inom Stockholms stad. Stadsledningskontoret anser att regeringens förslag innebär att en orimligt stor del av ansvaret för klimatarbetet förskjuts till lokal nivå.

Förslaget att sänka reduktionsplikten kommer nära i tid efter att andra förändringar som motverkar utsläppsminskningar från vägtrafiken har genomförts, bland annat slopad bonus för nya fordon med låga klimatutsläpp. Enligt Trafikanalys kommer kombinationen av lågkonjunktur, minskad köpkraft hos hushållen och den avvecklade bonusen med stor sannolikhet att medföra en påtaglig nedgång i antalet nyregistrerade laddbara fordon. Stadsledningskontoret konstaterar att båda dessa förändringar sammantaget får stor inverkan på Stockholms stad och andra kommuners möjligheter att nå sina klimatmål.

Regeringen föreslår att reduktionsnivåerna för bensin och diesel för 2027–2030 slopas. Stadsledningskontoret ser mycket negativt på förslaget.

För att uppfylla de krav som ställs i EU:s förnybartdirektiv behöver Sverige ha en plikt på drivmedelsleverantörer. Regeringen avser att återkomma till riksdagen om reduktionsnivåer för 2027-2030, och även analysera hur andra styrmedel kan säkerställa att Sveriges åtaganden i EU nås, liksom de nationella etappmålen. Stadsledningskontoret menar att det kommer att krävas kraftfulla åtgärder för att kompensera för de ackumulerade uteblivna utsläppsminskningarna som kommer att ske till följd av regeringens remitterade förslag. Stadsledningskontoret noterar också att dessa åtgärder ska träda i kraft och hinna bli verkningfulla inom en mycket kort tidsram, endast tre år. Stadsledningskontoret menar att det sammantaget medför en mycket stor osäkerhet som gör det svårt för Stockholms stad att förlita sig på nationella styrmedel i arbetet med att nå målet om en klimatpositiv stad 2030 och åtaganden inom EU om klimatneutralitet till 2030.

Eftersom reduktionsplikten i sin utformning tar hänsyn till olika drivmedels klimatpåverkan och gynnar de alternativ som reducerar mest koldioxid, menar stadsledningskontoret att det också är ett viktigt styrmedel för att stimulera inhemsk produktion av de hållbara drivmedel som behövs i klimatarbetet. Inhemsk produktion av hållbara drivmedel är också viktigt ur självförsörjningssynpunkt. Långsiktiga spelregler är en förutsättning för företag att våga investera i nya produktionsanläggningar och distributionssystem. Svenska aktörer, och framförallt näringslivet inom drivmedelsbranschen, har länge efterlyst långsiktighet i styrmedel för biodrivmedel. Stadsledningskontoret anser att regeringens förslag att sänka reduktionsplikten ger negativa signaler till de aktörer som vill öka inhemsk produktion av biodrivmedel.

Om förslaget ändå genomförs anser stadsledningskontoret att den kraftfulla utsläppsökningen till följd av den sänkta reduktionsplikten behöver kompenseras skyndsamt, dels för att ökande utsläpp drabbar klimatet, dels för att säkra att de nationella klimatmålen och etappmålet för inrikes transporter kan nås med viss förutsägbarhet. Stadsledningskontoret anser att regeringens kommande klimatpolitiska handlingsplan bör presentera åtgärder som fullt ut kompenserar för de ökade utsläppen redan år 2024 och därefter varje år för att inte en orimligt stor del av ansvaret för att nå nationellt fastslagna mål och åtaganden inom EU ska förskjutas till lokal nivå.

Stadsledningskontoret anser också att kommunerna behöver större rådgighet att hämta igen uteblivna utsläppsminskningar till följd av pausad reduktionsplikt 2023 och sänkning av reduktionsplikten kommande år. Möjlighet för kommunerna att besluta om annan utformning av trängselskatt och differentierade parkeringsavgifter i trafikstyrande syfte är två exempel på åtgärder som skulle öka kommunernas rådgighet över utsläpp från trafiken. Stadsledningskontoret anser att regeringen bör möjliggöra för detta genom ändringar i aktuella lagstiftningar.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad i enlighet med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.