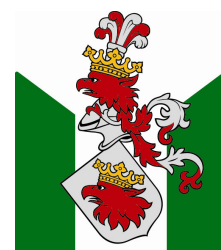


Översikt över ekonomiska styrmedel och andra kontrollmöjligheter i Sverige och Malmö för att skapa ett hållbart energisystem på lokal nivå

Intelligent Energy  Europe



Malmö stad

Inledning och syfte

Kommuner, regeringen och EU har en rad styrmedel till sitt förfogande för att styra klimat- och energipolitiken på ett önskat sätt. Denna rapport syftar till att ge en överblick över de olika styrmedel som finns och peka på hur den lokala och nationella nivån samspelar. Fokus ligger på styrmedel på det lokala planet.

Olika typer av styrmedel, avgränsning

Styrmedel kan vara ekonomiska, i begreppet omfattas skatter och avgifter som t.ex. koldioxidskatt, bensinskatt, trängselavgifter, parkeringsavgifter, subventioner och bidrag. Det finns även tekniska styrmedel som innefattar produktutveckling av miljöanpassade drivmedel, bättre och bekvämare bussar, och fler cykelbanor, t.ex. Administrativa styrmedel kan vara olika regler som lokala begränsningar av tomgångskörning, upphandlingsregler, och liknande. Sist men inte minst är även kommunikation ett styrmedel, där man kan använda sig av kampanjer, personlig påverkan, utbildningar etc.

Det är viktigt att poängtera att dessa styrmedel oftast måste samverka för att ge effekt. Kommunikation i sig är t.ex. ett svagt styrmedel, men kan å andra sidan vara det som leder till att andra styrmedel bär frukt. Ny forskning har även visat att piskan som styrmedel (t.ex. skatter och avgifter) är mer effektiv än morötter (t.ex. premier).

I denna rapport ligger fokus på ekonomiska och administrativa styrmedel i Sverige och Malmö, där fokus ligger på den lokala nivån. När det gäller styrmedel som föreligger som EU-direktiv och likande hänvisas till en sammanställning från Länsstyrelsen i Skåne län, som finns tillgängligt på deras hemsida.

Nationella styrmedel

Ekonomiska styrmedel på nationell nivå

I sin roll som lagstiftare besitter staten de starkaste styrmedlen inom klimatområdet. De viktigaste ekonomiska styrmedlen som ägs av staten är skatter, avgifter och bidrag.

Skatter: Energiskatt, koldioxidskatt inklusive bensin- och dieselskatt, fordonsskatt

Dagens energiskattesystem baseras på en kombination av koldioxidskatter, energiskatter på bränsle, effektskatt på kärnkraft och konsumtionsskatt på el. För delar av näringslivet samt vid produktion av kraftvärme utgår reducerad skatt. För att skapa bättre förutsättningar för användning av alternativa drivmedel i Sverige är sedan år 2004 koldioxidneutrala drivmedel befriade från både koldioxidskatt och energiskatt. Den årliga fordonsskatten för nya personbilar av modellår 2006 och för bilar i miljöklass 2005, el och hybrid är från 1 oktober 2006 differentierad efter utsläppen av koldioxid.

Koldioxidskatten infördes 1991 och har ökat från 25 öre/kg koldioxid till 91 öre/kg koldioxid år 2005. Den tillverkande industrin, kraftvärmeanläggningar, jordbruk, skogsbruk och vattenbruk betalar en lägre nivå än den generella nivån. Därutöver finns särskilda regler för ytterligare nedsättning av skatten för energiintensiv industri.

Regeringen har hösten 2005 föreslagit att verksamheter som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter ska omfattas av särskilda nedsättningsregler/undantag från koldioxidskatten.

Skatt på energi har funnits i Sverige sedan 1950-talet. Skatten omfattade inledningsvis olja och kol. Redan på 1920-talet infördes en skatt på bensin. Nivån på energiskatten har ändrats med tiden och varierar även mellan olika bränslen. 2005 uppgick energiskatten för naturgas till 2,2 öre/kWh, för kol 4,3 öre/kWh och för eldningsolja 7,4 öre/kWh. Biobränslen är dock helt befriade från energiskatt. Tillverkningsindustrin samt användning av bränslen för produktion i kraftvärmelanläggningar betalar ingen energiskatt. Bränslen som används vid produktion av el är befriade från såväl energi- som koldioxidskatt.

Trängselavgiften

Försöket med trängselavgiften i Stockholm pågick mellan den 3 januari och 31 juli 2006 och permanentades 2008. Även om det kallas avgift är det formellt en skatt som betalas. Huvudmålen för Stockholmsförsöket var:

- minskad trafik med 10 – 15 procent under rusningstid till och från innerstaden
- ökad framkomlighet i Stockholmstrafiken
- minskade utsläpp av koldioxid, kväveoxider och partiklar
- att invånarna ska uppleva att stadsmiljön förbättras.

Försöksperioden visade att målet om trafikminskning uppnåddes, och därmed även miljömålet. Läget för stadsmiljömålet är mer svårtolkat. Försöket har minskat trafikflödena, till och med mer än förväntat. Dessutom har effekterna märkts längre ut från avgiftszonen än vad man från början kunde tro. Det betyder också att flera av de befarade ”biverkningarna” inte infunnit sig. Framkomligheten har ökat, och det har haft stor positiv inverkan på restiderna och också medfört att man nu kan vara säkrare på att resan tar en viss förväntad tid. Stockholmsförsöket har minskat utsläppen av såväl koldioxid som partiklar. För att vara orsakad av en enskild åtgärd är minskningen stor. Eftersom trafikminskningen har skett där koncentrationen av invånare är stor, så har minskningen av främst partiklar fått en stor hälsoeffekt för länet som helhet. Hälsoeffekten är ungefär tre gånger så stor som den man skulle ha fått om minskningen orsakats av en bensinprishöjning.

Den utökade kollektivtrafiken under försöket minskade inte biltrafiken i någon påvisbar utsträckning. En väl fungerande kollektivtrafik är däremot nödvändig för att ta hand om det ökade antalet kollektivtrafikresenärer.

Den regionala ekonomin har inte påverkats i någon större utsträckning och det är heller inte troligt att så skulle ske på lång sikt. Samhällsekonomiskt är ett system med trängselavgifter lönsamt efter fyra år.

Trängselavgift tas ut för svenskregistrerade bilar som körs in i och ut ur Stockholms innerstad måndag - fredag, klockan 06.30 - 18.29. Skatt tas inte ut helgdag, dag före helgdag eller under juli månad. Vissa bilar är undantagna från trängselavgift.

Under de tider som trängselavgift tas ut registreras bilar automatiskt vid så kallade betalstationer. Varje passage in till eller ut från Stockholms innerstad kostar 10, 15 eller 20 kronor, beroende på tidpunkt. Det maximala beloppet per dag och bil är 60 kronor.

Skatten betalas i efterskott, och ska finnas på Vägverkets konto för trängselavgift senast 14 dagar efter passagen. Det går inte att betala vid betalstationen. Det är bilägaren som ansvarar för att skatten blir betald.

Elcertifikat

Den 1 maj 2003 infördes elcertifikatsystemet i Sverige. Elcertifikatsystemet ska ge Sverige en ökad elproduktion från förnybara energikällor. Målet med elcertifikatsystemet är att öka den årliga elproduktionen från förnybara energikällor med 17 TWh år 2016 jämfört med 2002 års nivå.

Elcertifikatsystemet var, när systemet infördes, en ny form av stöd inom energisektorn. Elcertifikatsystemet är ett marknadsbaserat stödsystem där handel sker mellan producenter av förnybar el och kvotpliktiga. Systemet syftar till att öka produktionen av förnybar el på ett kostnadseffektivt sätt. Det sker genom att konkurrens uppstår mellan de förnybara energikällorna. Den inkomst som elproducenterna får när de säljer elcertifikat ersätter tidigare investeringsbidrag och driftsstöd. Genom elcertifikatsystemet ökar de förnybara energikällornas möjlighet att konkurrera med icke förnybara energikällor.

Systemet är uppbyggt så att producenter av förnybar el får ett elcertifikat för varje producerad MWh el. För att skapa efterfrågan på elcertifikat är det obligatoriskt för elleverantörer och vissa, i lagen definierade, elanvändare att köpa en viss mängd elcertifikat i förhållande till sin elleverans/elanvändning, den så kallade kvotplikten. I och med försäljningen av elcertifikat får producenterna en extra intäkt utöver intäkterna från elförsäljningen, vilket skapar bättre ekonomiska villkor för miljöanpassad elproduktion.

De energikällor som har rätt att tilldelas elcertifikat är:

- vindkraft
- viss vattenkraft
- vissa biobränslen
- solenergi
- geotermisk energi
- vågenergi
- torv i kraftvärmeverk

För att en anläggning ska kunna tilldelas elcertifikat måste den ansöka om godkännande till Energimyndigheten. Grundkrav för att en anläggning ska kunna godkännas för tilldelning av elcertifikat är att den använder någon av de i lagen godkända energikällorna, är anslutet till ett elektriskt nät samt att den har timvismätning. En anläggning som är drifttagen efter utgången av april 2003 kan tilldelas elcertifikat under en period av maximalt 15 år. Nya anläggningar som kommer in i systemet efter år 2016 tilldelas elcertifikat till och med år 2030.

Kvotplikt

Efterfrågan på elcertifikat skapas genom att en kvotplikt införts. Kvotplikten innebär att elleverantörer och vissa elanvändare måste köpa elcertifikat i förhållande till sin totala elleverans/elanvändning. För att skapa en växande marknad för elcertifikaten varierar kvotplikten årligen. Kvotnivåerna är fastställda till och med år 2030 samt justerade för år 2007-2010.

Handel med utsläppsrätter

Handel med utsläppsrätter för koldioxid omfattar drygt 730 svenska anläggningar inom industri och energiproduktion. Totalt berörs cirka 13 000 anläggningar i hela EU motsvarande cirka 40 procent av de totala utsläppen av koldioxid inom unionen. På EU-nivå tas en rad initiativ för att utveckla utsläppshandeln så att fler länder, sektorer och växthusgaser

ska kunna omfattas. Utsläppshandel bygger på att ett tak sätts för de totala utsläppen. Varje år ska de utsläpp företagen orsakar kompenseras med erforderligt antal utsläppsrätter.

EU:s utsläppshandel är världens första större handelssystem för växthusgaser. Handelssystemet inleddes i januari 2005 och omfattar cirka 12 000 anläggningar inom industri- och energiproduktion i EU. Totalt omfattas drygt 40 procent av unionens utsläpp av växthusgaser. EU:s handel med utsläppsrätter regleras genom ett särskilt direktiv och omfattar alla EU:s medlemsländer.

Inom EU pågår just nu ett intensivt arbete för att utveckla handelssystemet. I januari 2008 presenterade kommissionen ett konkret förslag till hur handelssystemet ska vara utformat efter år 2012 när Kyotoprotokollets första åtagandeperiod går ut. Flyget kommer sannolikt att inkluderas redan 2012, däremot finns för närvarande inga förslag om att inkludera sjö- och vägtransporter.

Bidrag

Statliga bidrag har under de senaste åren betalats ut till olika målgrupper, offentliga aktörer som kommuner, företag och privata aktörer.

Lokala investeringsprogram(LIP) och Klimatinvesteringsprogram (Klimp)

De lokala investeringsprogrammen, LIP, är Sveriges största enskilda satsning på miljön. Riksdagen avsatte under åren 1998–2002 6,2 miljarder kronor i bidrag till LIP med syfte att öka den ekologiska hållbarheten. Ett underordnat syfte har varit att bidra till ökad sysselsättning.

Under perioden 1998 till 2002 startade 211 investeringsprogram i 161 kommuner. Programmen har spänt över hela miljöområdet – från energieffektivisering och energiomställning till projekt för att skapa goda boendemiljöer, rena utsläpp till luft och vatten, samt öka den biologiska mångfalden. De 211 program som beviljats bidrag omfattar 1 835 åtgärder. Arbetet med LIP har pågått i tio år och 2007 genomfördes de sista programmen. Under 2008 fastställdes de slutliga bidragen. Nästan 4,4 miljarder av bidragsmedlen har kommit till användning.

Totalt investerades det mer än 16 miljarder kronor i miljö- och klimatprojekten i programmen, vilket innebär att varje krona i bidrag genererade tre kronor i investeringar. Summeringen av resultaten visar bland annat på minskade utsläpp av växthusgaser med mer än en miljon ton om året.

Som efterföljande stödform avsattes 2003–2008 knappt två miljarder kronor av riksdagen för stöd till klimatinvesteringar som minskar växthuseffekten, Klimp. Det har resulterat i 126 klimatinvesteringsprogram i samtliga 21 län och en investeringsvolym på totalt åtta miljarder kronor. Arbetet med Klimp bygger på samverkan mellan nationell och lokal nivå. Tanken är att kommuner, företag och andra aktörer ska stimuleras att göra långsiktiga investeringar som minskar miljöbelastningen och uppmuntrar lokalt engagemang och lokala initiativ. Ett klimatinvesteringsprogram består av åtgärder som till största delen utgörs av fysiska investeringar. Genom att minska utsläppen av växthusgaser bidrar Klimp till att vi når det svenska klimatmålet, samtidigt som det stärker det lokala klimatarbetet. Bidragen administreras av Naturvårdsverket och beslutas av Rådet för investeringsstöd.

Stöd till energieffektivisering och konvertering i offentliga lokaler

Byggnadens ägare kan få stöd till energibesparande åtgärder i lokaler som används för offentlig verksamhet.

Följande åtgärder kan få stöd:

- Energikartläggningar
- Konverteringar av uppvärmningssystem eller del av system som innebär att el eller fossila energikällor ersätts med förnybara energikällor, värmepump eller fjärrvärme
- Anslutning till fjärrkyla eller installation av system för frikyla
- Installation av eleffektivt belysningsystem
- Installation av eleffektivt ventilationssystem
- Installation av utrustning för effektiv styrning, mätning, övervakning, reglering och drift av motorer eller uppvärmningssystem
- Energieffektiviserande åtgärder som avser en byggnads klimatskal eller som innebär en förbättring av värmeåtervinningen i lokalen
- Installation av solcellssystem

Stödet kunde sökas fram till den 30 juni 2008.

Stöd till solceller på offentliga byggnader

Sedan den 15 maj 2005 finns det stöd för att öka användningen av solceller i bebyggd miljö. Förutsättningarna för stödet till solceller är följande: Bidraget är på 70 % och gäller hela solcellsinstallationen, både material och arbete. Stödet utgår endast för solceller på byggnader med offentlig verksamhet. Stödet söks hos Länsstyrelsen och erhålls som en kreditering på skattekontot. Det maximala stödbeloppet är 5 miljoner kronor per byggnad. Det totala beloppet som avsatts för stödet är 150 miljoner kronor. Stödet gäller till den 31 december 2008.

Stöd till installation av energieffektiva fönster i befintliga småhus

Stödet kan sökas av enskild person som bor i småhus, dvs. en- eller tvåbostadshus, men också av bostadsrättsföreningar och andra privatbostadsföretag. Hela fönster med karm och båge måste bytas. Stödet uppgår till 30 procent av material- och arbetskostnader som överstiger 10 000 kronor. Det maximala stödet uppgår till 10 000 kronor. Arbetet ska påbörjas tidigast den 1 januari 2006. Arbetet ska senast den 31 december 2008. Stödet söks hos länsstyrelsen i det län där byggnaden finns.

Konverteringsbidrag

Stöd ges till installation av biobränsleeldade uppvärmningssystem i nya småhus. Stödet kan sökas av enskild person som bygger småhus, dvs. en- eller tvåbostadshus, men också bostadsrättsföreningar och andra privatbostadsföretag. Stödet uppgår till 30 procent av material- och arbetskostnader som överstiger 10 000 kronor. Det maximala stödet ligger på 15 000 kronor. Arbetet ska tidigast påbörjas den 1 januari 2006. Arbetet ska senast vara avslutat den 31 december 2008. Stödet söks hos länsstyrelsen i det län där byggnaden finns.

Konverteringsstöd från direktverkande elvärme i bostadshus

Stödet kan sökas av ägare till småhus, flerbostadshus och bostadsanknutna lokaler som byter direktverkande elvärme till ett vattenburet värmesystem som värms med fjärrvärme, biobränsle eller jord-, berg- eller sjövärmepump. Stödet ges till material och arbetskostnader för radiatorer, abonnentcentral, värmeväxlare, skorsten och utrustning för

värmeackumulering. Stöd ges ej till värmepump eller bibränslepanna. Om man vid konverteringen samtidigt installerar solvärme kan man även få stöd till solvärmeinstallationen. Stödet uppgår till 30 procent av stödberättigande kostnader. Det maximala stödet ligger på: 30 000 kronor per lägenhet/bostadsanknuten lokal för konvertering från direktverkande elvärme, 7 500 kronor per småhus och 5 000 kronor per lägenhet/bostadsanknuten lokal för installation av solvärme. Arbetet ska tidigast påbörjas den 1 januari 2006 och ska senast vara avslutat den 31 december 2008. Stödet söks hos länsstyrelsen i det län där byggnaden finns

Stöd till installation av solvärmeanläggningar i bostadshus

Kan sökas av: Den som installerar solvärmeanläggningar i småhus, flerbostadshus och bostadsanknutna lokaler som exempelvis bostadsanknutna dagis och hobbylokaler. Stöd: Bestäms av solfångarnas årliga energiproduktion. Maximalt stöd: 7 500 kronor per småhus, 5 000 kronor för flerbostadshuslägenhet eller bostadsanknuten lokal. Arbetet ska påbörjas: Tidigast 1 juni 2000 Sök stöd hos: Länsstyrelsen i det län där fastigheten finns.

Miljöbilspremie

År 2007 införde regeringen en premie för alla privatpersoner som köper en miljöbil. Premien uppgår till 10 000 kronor och administreras av Vägverket. Miljöbilar måste ha låga utsläpp av koldioxid, vara energieffektiva och ha låga utsläpp av hälsofarliga partiklar. Bränsleförbrukningen måste vara låg vare sig bilen drivs med alternativa bränslen eller fossila.

En alternativbränslebil (vanligen kallad etanol-, gas-, hybrid- eller elbil) ska ha en bränsleförbrukning per 100 km som motsvarar högst

- 9,2 liter bensin (etanolförbrukning registreras inte centralt)
- 9,7 kubikmeter gas
- 37 kWh el

En alternativbränslebil ska också i huvudsak tankas med alternativt bränsle och inte fossilt bränsle. En bil som drivs med fossila bränslen kan kallas miljöbil om utsläppen av koldioxid är max 120 g/km. För att klara det kravet måste bränsleförbrukningen per 100 km vara högst cirka 4,5 liter diesel eller 5,0 liter bensin. Observera att det är koldioxidkravet som styr.

För dieselmotorer finns dessutom ett partikelkrav på max 5 mg partiklar/km. I praktiken innebär det att bilar med dieselmotorer måste ha partikelfilter för att klassas som miljöbil.

Miljöbilspremien omfattar endast nya bilar som aldrig tidigare har varit tagna i bruk vare sig i Sverige eller i ett annat land. Miljöbilspremien kommer endast att utbetalas till privatpersoner som köper en ny bil.

Regeringen har sedan tidigare avsatt 250 miljoner kronor för utbetalning av miljöbilspremier. 50 miljoner för 2007, 100 miljoner för 2008 och 100 miljoner för 2009. I sin tilläggsbudget har regeringen anslagit ytterligare 240 miljoner för 2008, vilket gör den totala summan för 2008 340 miljoner kronor.

Administrativa styrmedel på nationell nivå

Plan- och bygglagen, PBL

Plan- och bygglagen ger enbart ett litet utrymme när det gäller att kräva vissa energistandarder i byggnader, eller uppvärmningsformer för hus. Det är t.ex. möjligt att skriva

in i en detaljplan att en viss infrastruktur för uppvärmning ska läggas, t.ex. fjärrvärmeledningar, men det är inte möjligt att tvinga husägarna att ansluta sig till det dragna nätet. Andra styrmedel såsom Boverkets Byggregler spelar en större roll när det gäller dessa frågor.

Boverkets Byggregler, BBR

Genom att ge ut och skärpa gällande byggregler har Boverket möjlighet att styra energieffektivitet i nybyggnation och andra miljöaspekter. Reglerna uppdateras med jämna mellanrum. De aktuella reglerna gäller från den 15 juli 2008. För södra Sverige gäller att energianvändningen i småhus inte får ligga över 110 kWh per m², för lokaler gäller 100 kWh per m² i södra Sverige.

Kommunikativa styrmedel på nationell nivå

Nationell klimatkampanj

Under 2003 genomförde Naturvårdsverket en stor nationell klimatkampanj. Syftet var att få upp klimatförändringarna på agendan. Sedan dess gör man även undersökningar om svenskarnas kunskap och attityd till klimatförändringar. Idag känner 100 procent av de tillfrågade till klimatförändringar, 80 procent tror att de själva kan göra något för att bromsa klimatförändringen, och minst 50 procent kan "absolut" tänka sig att genomföra åtgärder för att reducera utsläppen genom att t.ex. köpa energisnåla hushållsapparater, köra bil på ett snålt sätt eller åka tåg istället för att flyga.

Bli energismart

Under 2008 genomförde Energimyndigheten, Boverket och Naturvårdsverket en informationsturné med ett energismart visningshus. Tillsammans med bland annat kommunala energi- och klimatrådgivare informerade myndigheterna om hur du blir energismart i ditt hem. Det handlar om allt från att välja ett lämpligt uppvärmningsalternativ, till enkla vardagstips så att du inte använder energi i onödan. Kampanjens turné startade i mars och mässor över hela landet har besökts under året.

Uthållig kommun

Programmet Uthållig kommun startades av Energimyndigheten 2003 som ett pilotprojekt med fem deltagande kommuner. Syftet var att göra energi- och klimatfrågorna till en naturlig del av den kommunala verksamheten och därigenom bidra till det globala och nationella klimatarbetet. Fem kommuner deltog i pilotfasen. Kommunerna fick med egna initiativ och krafter arbeta fram ett ekonomiskt, ekologiskt och socialt långsiktigt hållbart samhälle med utgångspunkt från deras egen lokala energianvändning. Energimyndighetens roll var att fungera som stöd åt kommunerna och bistå med bland annat expertkunskap, kunskapsspridning, samverkan och nätverksbyggande. Pilotetappen avslutades 2007 och en utvärdering som gjorts visar att samarbetet varit mycket framgångsrikt. Resultatet har sedan legat till grund för utformningen av etapp 2008-2011.

Energimyndighetens program Uthållig kommun 2008-2011 är ett unikt samarbete mellan Energimyndigheten och mer än 60 kommuner. Det utgår från den medverkande kommunens egna ambitioner att göra det lokala samhället mer uthålligt. Det övergripande målet för programmet Uthållig kommun 2008-2011 är att bidra till en hållbar energianvändning inom ett energisystem som är tryggt, kostnadseffektivt och ger låg negativ inverkan på hälsa, miljö och klimat.

Programmet ska leda till följande effekter som bidrar till det övergripande målet:

- att de deltagande kommunerna inom programmets ram och fortsatt efter programperiodens slut:
 - genomför de åtgärder för energieffektivitet och energihushållning i sina verksamheter, fastigheter osv, som är lönsamma,
 - tydliggör, prioriterar och åtgärdar energiaspekter inom kommunens ansvars- och verksamhetsområden i enlighet med en energi- och klimatstrategi,
 - stimulerar medborgare och företag att genomföra lönsamma åtgärder för energieffektivitet och energihushållning. Dessa effekter uppnås främst genom kommunens etablerade energi- och klimatrådgivning och näringslivsutveckling;
- att resultat och goda exempel från programmet når och inspirerar även aktörer som inte deltar i programmet att åstadkomma motsvarande effekter; samt
- att programmets effekter ska nås resurseffektivt.

Kommunal energirådgivning

Under energikrisen bestämde staten att privatpersoner behövde stöd och hjälp för att klara sin energiförsörjning och minska energianvändningen, eftersom man befارade en allmän energibrist. Ur detta föddes energirådgivarna. Kommunerna fick finansiellt bidrag för att anställa experter som invånarna kunde vända sig till. 2008 utvidgades energirådgivarnas uppdrag till att bli en energi- och klimatrådgivning. Man fick även utökade möjligheter att stödja energieffektivisering i kommunens egen verksamhet och bland småföretagen, samt att utöka sin rådgivning att omfatta hållbara transporter. Idag finns energirådgivare i princip i alla kommuner, dock delar ofta mindre kommuner på en tjänst.

Lokala styrmedel i Malmö

Ekonomiska styrmedel på lokal nivå

Miljöbilsparkering

Den 15 oktober 2007 införde Malmö en gratis parkeringstimme för alla miljöbilar med tillstånd. Tanken är att ge miljöbilsmarknaden ytterligare en liten knuff och öka andelen miljöbilar i Malmö. Malmös system baserar sig på den miljöbilsdefinitionen som Vägverket tagit fram och som också används i Göteborg och Stockholm. Den som har en miljöbil som är högst tre år gammal får ansöka om tillståndet som kostar 300 kronor. Den som har tillståndet får parkera sin miljöbil på kommunägd mark i Malmö gratis den första timmen. Sedan kan man köpa till tid som vanligt om man vill stå längre parkerad.

Miljözon

Den 1 september 2007 fick Malmö stad en större så kallad miljözon för tunga transporter. Kommunen ställer krav på avgasrening på tunga fordon som vill köra in i centrala delar av staden, för att åstadkomma en renare luft. Under hösten har Malmös miljözon utvidgats kraftigt, den har faktiskt ungefär fördubblats mot sin tidigare storlek. Nu innefattar den hela centrala Malmö innanför Inre Ringvägen. Miljözonerna ställer miljökrav på de tunga fordon som trafikerar städernas centrala delar. Miljözonen leder till bättre luftkvalitet och mindre buller.

Malmö, Göteborg, Lundoch Stockholm har infört gemensamma regler, vilket gör det enklare för åkerier som arbetar över hela landet. Alla nya tunga dieseldrivna fordon får köra i

miljözonen i sex år från registreringsdatumet. Fordon där motorn som uppfyller Euro 5-kriterierna får köra in ända fram till år 2020

Administrativa styrmedel på lokal nivå

Kommunal energiplanering

Enligt den svenska lagen om kommunal energiplanering från 1977 måste alla svenska kommuner ha en giltig energiplan. Det har dock i undersökningar visat sig att många kommuner antingen inte har någon plan alls eller att den inte har uppdaterats på länge. I en energiplan belyser kommunen sin energiförsörjning och har även möjlighet att driva fram minskad klimatpåverkan och effektiv energianvändning. Malmö kommer att anta en ny energiplan 2009.

Kommunala planer och program

Det finns även andra planer och program där en kommun kan driva fram ett hållbart energisystem. I Malmö är Miljöprogrammet viktigast när det gäller denna fråga. Här sätts klimatmål upp och man föreslår åtgärder som ska det möjligt att nå dessa mål. Programmet tas fram i ett arbete tillsammans med andra berörda förvaltningar. Det nuvarande miljöprogrammet sträcker sig från 2003 till 2008 och det nya Miljöprogram 2009 till 2015 kommer att antas nästa år.

Utöver miljöprogrammet finns det även Trafikmiljöprogrammet 2005-2010, avfallsplanen, dagvattenstrategin och Miljöbygghet SYD som leder Malmö stads arbete för ett hållbart energisystem.

Markanvisningsavtal vid försäljning

En av de tydligaste möjligheter för kommuner att påverka en byggnads energistandard är att skriva in tydliga krav vid markanvisningen, dvs. när kommunen har kommit överens med en byggherre om försäljning av en tomt. Det är det sättet som kommunen har använt framgångsrikt vid exploateringen av framför allt Västra Hamnen och Hyllievång. I samband med det genomförs oftast en dialog med byggherrarna som härstammar från det nationella projektet ByggaBo-dialogen.

Lokala miljöföreskrifter – tomgångskörning

Malmö stad antog 2000 lokala miljöföreskrifter. Dessa innehåller bland annat regler kring tomgångskörning. Så är det inte tillåtet att låta motorn stå på mer än en minut, om det inte är så att man står i en trafikkö.

Kommunikation

Klimatkampanj

Kommunikation är ett mjukt styrmedel som, när det står ensamt, oftast inte kan påverka mycket. Samtidigt är kommunikation oundgänglig för att stödja andra styrmedel. Vad hjälper långa fina cykelvägar när ingen känner till dem?

Malmö stad genomförde en stor klimatkampanj 2006-2007, som dels var nyskapande, eftersom man använde sig av ovanliga kanaler som bioreklam, dels var framgångsrik eftersom man i mätningar efteråt kunde fastställa att malmöborna hade uppmärksammat kampanjen.

Hemsida

Malmö stad har en väl uppdaterad hemsida med konkret information om hur man som privatperson kan minska sina koldioxidutsläpp. Här finns tips om vad man kan göra i hemmet, på resa, när det gäller maten, och andra områden.

Mobilitetsarbete

Ändrade resvanor och hållbara transportsystem är ett område som man har arbetat intensivt med i Malmö sedan 2005. Kommunikation är här oftast ett viktigt styrmedel, men det får användas på rätt sätt. När man länge har trott att människor kommer att överge ett beteende med stor miljöpåverkan bara de får information om konsekvenserna har man här använt sig av insikten att det är mer framgångsrikt att ändra ett beteende först, genom t.ex. prova-på-aktiviteter, och sedan kan fylla på med information. Bland en lång rad insatser genomförde Malmö en kampanj Löjligen bilresor, som väckte stor uppmärksamhet. Kampanjen tar sin utgångspunkt i faktumet att över hälften av alla bilresor i Malmö är under 5 km långa. Kampanjen Löjligen bilresor gick ut på att hitta den i särklass kortaste och därmed löjligaste bilresan som folk har gjort. Malmöborna nappade på den humoristiska tonen och anmälde egna och andras bilvanor.

Miljötillsyn

Malmö stad liksom alla svenska kommuner utövar miljötillsyn över verksamheter i kommunen. Under 2006 och 2007 utvecklade man ett arbetsmaterial kring hur man skulle kunna ta upp frågan kring energianvändning och transporter när man utövar tillsynen. Detta skedde inom Miljösamverkan Skåne, ett regionalt samarbete. I Malmö permanentades arbetssättet och håller nu på att utvidgas så att alla miljöinspektörer regelbundet tar upp dessa frågor.

Källor

Malmö stad: www.malmo.se

Boverket: www.boverket.se

Naturvårdsverket: www.naturvardsverket.se

Energimyndigheten: www.energimyndigheten.se

Vägverket: www.vv.se

Länsstyrelsen i Skåne län: www.m.lst.se