

Handläggare
Björn Sigurdson

Datum
2011-03-15

Diarienummer
KSN-2010-0574

Kommunstyrelsen

Motion av Niclas Malmberg (MP) att inrätta en inomkommunal klimatfond för att ge ekonomiska styrmedel till klimatsmart beteende

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att besvara motionen med hänvisning till föredragningen i ärendet.

Sammanfattning

I en motion föreslås att kommunfullmäktige beslutar att uppdra till kommunstyrelsen att återkomma till kommunfullmäktige med förslag till inomkommunal klimatfond utifrån motionens intentioner.

I kommunstyrelsens handlingsplan för klimatarbetet "Klimatutmaningen 2007-2011" är inriktningen att de växthusgasutsläpp som följer av flygresor som företas i tjänsten ska klimatkompenseras. Kommunstyrelsen har infört ett IT-baserat stöd för uppföljning av klimatutsläpp som också möjliggör ett effektivt administrativt handhavande av inomkommunal klimatkompensation. Från och med år 2012 förutsätt ett system med klimatkompensation vara i bruk i för hela kommunkoncernen avseende tjänsteflygresor som ett första tillämpningsområde.

Ärendet

I en motion av Niclas Malmberg (MP) väckt den 25 oktober 2010 föreslås att kommunfullmäktige beslutar att uppdra till kommunstyrelsen att återkomma till kommunfullmäktige med förslag till inomkommunal klimatfond utifrån motionens intentioner, **bilaga 1**.

Erfarenheter från andra kommuner har inhämtats i beredningen.

Föredragning

I motionen föreslås en inomkommunal klimatfond. Som förebild anges Örebro där avgifter samlas när förvaltningar använder bil eller flyg i tjänsten.

Kommunstyrelsen beslutade i oktober 2007 om handlingsplan för klimatarbetet "Klimatutmaningen 2007-2011". Klimatutmaningen har fem fokusområden där inriktningen för det fortsatta arbetet utvecklas. Inom fokusområde två, trafiken, anges bland annat att kommunens resepolicy bör få en än striktare tillämpning. Kommunstyrelsen ska därför utveckla styrningen i riktning mot klimatmedvetna tjänsteresor. Bland annat ska de CO₂-utsläpp som följer av flygresor som företas i tjänsten kompenseras genom inköp av utsläppsrätter. Ett ärende avseende förslag till revidering av resepolicyen är under beredning.

Kommunstyrelsen har de senaste åren utvecklat ett kommunövergripande IT-baserat systemstöd för energi- och klimatuppföljning kallat Hållbarhetsportalen. Huvudsyftet är att uppfylla kommunstyrelsens uppdrag i Klimatutmaningen att följa upp energi och klimat, samt åstadkomma ett systematiskt klimatarbete i hela organisationen. Ett delsyfte har varit att möjliggöra klimatkompensation och att kunna hantera det på ett administrativt effektivt sätt.

Stödsystemet är nu på plats och kan börja användas för att hantera en mekanism för klimatkompensation. Det som återstår är att besluta om de exakta formerna.

Systemet för energiuppföljning ska efterlikna ekonomisk bokföring, och på samma sätt bokföra energianvändning fördelat på organisation och lägsta möjliga enhetsnivå. I systemet bokförs idag framförallt direkta inköp av energi (i kWh) för värme, el och kyla samt bränslen för egna fordon, antal kilometer (km) för egen bil i tjänst, antal km tjänsteresor med flyg och tåg. Energi, km och bränslen räknas sedan om till växthusgaser i koldioxidekvivalenter. Det är möjligt att lägga till fler utsläppskällor. Ett exempel är det som kontoret för vård, hälsa och omsorg redan gör. Entreprenörerna som är auktoriserade i det fria vårdvalet, rapporterar in hur många km med vilken slags bil de har kört varje månad för sina hemtjänstupdrag.

Klimatutmaningen anger att kompensation kan ske genom köp av utsläppsrätter. Det som avses är då att köpa utsläppsrättigheter på den europeiska marknaden för koldioxid, för att sedan annullera dessa. På så sätt förhindrar man i teorin att dessa utsläppsrätter används av något företag som vill släppa ut mer än vad de har fått rätt till. Det är ett trubbigt instrument och det är tveksamt om det har någon effekt. Vilket inte är att säga att utsläppshandeln i sig inte skulle kunna vara ett verkningsfullt instrument.

Ett mer direkt sätt att kompensera är att köpa certifikat eller andelar i FN-godkända projekt i utvecklingsländer som syftar till konkreta utsläppsminskningar. Systemet kallas Clean Development Mechanism (CDM). Varje projekts planer och resultat verifieras av tredje part.

Klimatkompensation har de senaste åren blivit allt mer aktuellt. Det har därför också förts en diskussion om det är lagligt för en kommun att köpa utsläppsrätter eller CDM-certifikat. Exempelvis kommer Sveriges kommuner och landsting respektive Stockholms län landsting till olika slutsatser.

Det finns dock ett tredje sätt att klimatkompensera som flera kommuner tillämpar. Den erlagda klimatkompensationen kanaliseras tillbaka i den egna organisationen till åtgärder som minskar utsläppen. Fördelen är att det blir en tydlig klimatnytta som kommunen självt kan styra. Men framförallt uppnås dubbel styrning – klimatstörande aktiviteter kostar mer samtidigt som klimatvänliga aktiviteter stöttas och kan genomföras.

De etablerade principerna för klimatkompensation är att först mäta de egna klimatutsläppen, sedan åtgärda och planera för fler åtgärder, och till sist kompensera för de utsläpp som ändå sker eller som inte går att undvika. Kommunen uppfyller kraven då utsläppen beräknas löpande genom systemstödet för energi- och klimatuppföljning, och det finns handlingsprogram och andra beslutade åtgärder.

Det är dock inte meningsfullt att klimatkompensera för alla utsläpp i organisationen. Istället bör fokus vara på de aktiviteter där detta styrmedel har särskild effekt, eller där andra styrmedel inte finns, är få eller har liten effekt. Generellt sett gäller detta i högre grad inom transportsektorn och i mindre grad inom fastighetssektorn. Styrmedlet bör kombineras med mål, riktlinjer och liknande för de områden som ska omfattas.

Klimatkompensationen betalas i form av en avgift per utsläpp av kg växthusgaser (koldioxidekvivalenter - CO₂e). Avgiften erläggs i kronor per kg CO₂e. Avgiften administreras via ett särskilt konto årligen. Medel för åtgärder som minskar utsläppen bör kunna sökas av vilken del av kommunorganisationen som helst. Samma system, Hållbarhetsportalen, kan användas för att simulera klimateffekten av föreslagna åtgärder. Kommunledningskontoret utarbetar nu underlag för kommunstyrelsens ställningstagande avseende avgiftsstorlek och principerna för medelstildelning

Kommunstyrelsen har i Klimatutmaningen pekat ut flygresor som ett prioriterat område att kompensera för växthusgasutsläpp. Från och med år 2012 kan ett system med klimatkompensation vara i bruk för hela kommunkoncernen avseende tjänsteflygresor. Systemet som helhet bör utvecklas fortlöpande. Fler områden bör övervägas efter hand.

Som framgår pågår arbete för att förändra resandet så att utsläppen minskar. Den väg som motionären föreslår är en som prövas. Något uppdrag med anledning av motionen erfordras därför inte. Kommunstyrelsen föreslår därför fullmäktige besluta att besvara motionen med hänvisning till det pågående arbetet.

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Förslaget i detta ärende innebär inte några ekonomiska konsekvenser.

Kommunledningskontoret

Åsa Morén
vice stadsdirektör

Inrätta en inomkommunal klimatfond för att ge ekonomiska styrmedel till klimatsmart beteende

Miljöpartiet har tidigare initierat frågan om att inrätta en inomkommunal klimatfond för att stimulera klimatsmarta val och samtidigt förbättra de ekonomiska förutsättningarna för åtgärder som leder till minskade utsläpp. Kommunfullmäktige var då inte moget att låta Uppsala kommun vara pilotkommun för ett sådant system, men när andra kommuner nu kan visa upp fördelar med ett sådant system vore det enkelt för Uppsala kommun att kopiera andras framgångsrecept.

En kommun som infört en sådan klimatfond är Örebro. Intäkterna till fonden kommer ifrån avgifter som förvaltningarna betalar när man använder bil eller flyg i tjänsten. Tjänsteresa med bil kostar 59 öre per liter bensin. Inrikes flygresor kostar 20 procent av biljettpriset. Utrikes flygresor kostar 10 procent av biljettpriset. På ett år ger det 700 000 kr till kommunens centrala klimatkonto. Dessa medel kan sedan sökas av de förvaltningar som vill genomföra åtgärder för att minska den egna klimatbelastningen. Under det första året har det i Örebro inte funnits någon nedre gräns för dessa ansökningar, vilket gjort att en del ansökningar rört mycket små summor, som rimligtvis förvaltningen klarat utan extra bidrag. Denna "barnsjukdom" åtgärdas genom att införa ett lägsta bidragsbelopp. Givetvis är det vidare beräknad klimatnytta och kostnadseffektivitet som prioriteras vid bedömningen.

Argumentationen mot att införa ett sådant system i Uppsala när Miljöpartiet tidigare väckte frågan handlade i första hand om att med de möjligheter som finns att köpa klimatkompensation vid flygresor behövs inget eget kommunalt system. Sveriges kommuner och landsting (SKL) anger dock att det är tveksamt om kommunallagen medger att en kommun köper utsläppsrätter som leder till minskade utsläpp någon annanstans. Med en sådan invändning från SKL är det rimligt att införa ett inomkommunalt system för att ge ekonomiska incitament till ett klimatsmart beteende. Att intäkterna i fonden sedan stannar i kommunen ger dubbel nytta.

En generell diskussion mot den här typen av ekonomistyrning är att fondens intäkter minskar efter hand som allt fler väljer bort den typ av beteenden som kostar och att det minskar nyttan med klimatfonden. Men en sådan invändning missar att själva poängen med systemet är att få till stånd ett ändrat beteende, och måttet på hur framgångsrikt systemet varit är därför hur låga intäkterna till fonden blir.

Mot bakgrund av detta yrkar jag att kommunfullmäktige beslutar

att uppdra till kommunstyrelsen att återkomma till kommunfullmäktige med förslag till inomkommunal klimatfond utifrån motionens intentioner.

Uppsala 20/10 2010


Niclas Malmberg (MP)

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink.	2010-10-22
Dokumentnr.	KSN-2010-0574
	Ämbil. 1