

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Motion 2007:7 av Åke Askensten och Viviann Gunnarsson (mp) om utsläppsrätter

Föredragande landstingsråd: Gustav Andersson

Ärendet

Motionärerna föreslår att landstingsstyrelsen får i uppdrag att köpa och ”låsa” utsläppsrätter i enlighet med intentionerna i motionen samt komplettera reglementet för tjänsteresor så att det mest miljöanpassade resealternativet används.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att avslå motionen.

att uppdra till landstingsstyrelsen att utreda om köp och låsning av utsläppsrätter i syfte att klimatneutralisera tjänsteresor är förenligt med kommunallagen

Stockholm läns landsting har en uttalad målsättning att minska sina utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser. Landstinget har ett ambitiöst och bra miljöprogram som har goda möjligheter att nå uppsatta mål 2011. Då kommer landstinget att ha minskat sina utsläpp av växthusgaser med över 50 procent. Landstingsstyrelsens bedömning är att köp av utsläppsrätter kan få en negativ påverkan på landstingsbolagens och förvaltningarnas ambitionsnivå när det gäller att gå vidare med egna, faktiska koldioxidreducerande åtgärder. Det är inte heller utrett huruvida användning av skattemedel för inköp av utsläppsbegränsningar i andra länder är förenlig med kommunallagen. Ett obligatoriskt

Bilagor

- | | | |
|---|---|------------|
| 1 | Motion | |
| 2 | Färdtjänstnämndens yttrande | 2007-05-31 |
| 3 | AB Storstockholms lokaltrafiks yttrande | 2007-05-10 |
| 4 | Mp-ledamotens uttalande i SL:s styrelse | 2007-05-10 |
| 5 | WÅAB:s yttrande | 2007-05-10 |

LS 0702-0182

inköp av utsläppsrätter/utsläppscertifikat innebär också en merkostnad och effekter som inte kan överblickas.

Motionärerna föreslår också att landstinget ska komplettera reglementet för tjänsteresor så att det mest miljöanpassade resealternativet används. Enligt landstingets gällande Rese- och representationspolicy ”ska det färd sätt väljas som med hänsyn till restid, miljö och totalkostnad är mest effektivt”.

I policyn kan man också läsa att ”ett av de övergripande målen i landstingets miljöpolitiska program är att minska luftföroreningar och buller från väg-, spår- och sjötrafik i Stockholmsregionen. Förbränning av konventionella fordonsbränslen ger utsläpp av såväl växthusgaser som försurade och hälsoskadliga ämnen. Hänsyn till miljön ska därför präga val av resealternativ”. Landstingsstyrelsen menar att nuvarande reglemente väl täcker in motionärens intention.

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 12 mars 2008.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 15 april 2008.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till s- och v-ledamöternas förslag exkl första attsatsen, dels till mp-ledamotens förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

S- och v-ledamöterna reserverade sig:

”Socialdemokraterna och vänsterpartiet föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att uppdra till landstingsstyrelsen att utreda om köp och låsning av utsläppsrätter i syfte att klimatneutralisera tjänsteresor är förenligt med kommunallagen, att i övrigt anse motionen besvarad.

Motionens första förslag om att landstinget via utsläppsrätter ska kompensera för de utsläpp som tjänsteresor förorsakar, förefaller inte vara helt färdigberett av föredragande landstingsråd. Argumentet framförs att detta skulle kunna möta hinder av kommunallagens bestämmelser, men frågan är inte närmare belyst i ärendet och någon slutsats kan inte dras. Innan beslut fattas vore det rimligt att klara ut om några legala hinder finns eller inte.

Intentionerna bakom motionens förslag om att landstinget bör klimatkompensera sina tjänsteresor via utsläppsrätter är i grunden goda. I ärendet finns ett utlåtande från landstingsdirektören som ger vid handen att förhållandevis måttliga merkostnader skulle uppkomma genom förslaget. Innan beslut kan fattas bör dock beslutsunderlaget redogöra för de legala möjligheterna.

Motionens andra förslag till ändring av landstingets reglemente avseende tjänsteresor förefaller inte vara mer ändamålsenlig än den redan rådande policyn om att det färdigberett ska väljas 'som med hänsyn till restid, miljö och totalkostnad är mest effektivt'.

Mp-ledamoten reserverade sig:

”Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige att fatta följande beslut att landstinget ska klimatkompensera för sina flygresor, båtresor och bilresor, att landstingsstyrelsens förvaltning (LSF) utarbetar ett förslag om köp av utsläppsrätter alternativt Certified Emission Reductions (CERs) antingen inom ramen för EU:s system eller FN:s system eller bådadera, att pengarna från klimatkompensationen tills vidare läggs i en klimatfond som inrättas av landstinget, att LSF utarbetar ett alternativ där gjord klimatkompensation kan medfinansiera extraordinära åtgärder inom landstingets verksamhet för att minska utsläppen av växthusgaser, att ge LSF i uppdrag att i reglementet för tjänsteresor tydliggöra att de mest miljöanpassade alternativen ska användas.

Alternativ

Energimyndigheten ger rekommendationer om klimatkompensation och publicerar också en lista på företag och organisationer som det är lämpligt att köpa utsläppsrätter från.

Det finns två huvudalternativ för klimatkompensation genom utsläppsrätter, antingen att köpa utsläppsrätter som omfattas av EU:s regelverk eller CERs som omfattas av FN:s regelverk och har sin grund i Kyotoprotokollet.

Landstingsstyrelsen förvaltning (LSF) bör utreda vilket system – eller båda – som landstinget bör använda. I avvaktan på LSF:s förslag läggs pengarna i en klimatfond som inrättas av landstinget genom LSF.

En grundläggande idé med EU-systemet är att för varje utsläppsrätt som säljs och 'låses' (enligt motionens förslag) minskar antalet tillgängliga utsläppsrätter, något som innebär att priset på återstående utsläppsrätter stiger. När priset stigit tillräckligt mycket ökar företagens intresse för att investera i utsläppsminskande åtgärder.

En annan viktig idé med EU-modellen är att de som redan har reducerat sina utsläpp av växthusgaser ska gynnas genom att de inte behöver köpa utsläppsrätter. I den nya period som börjar 2008 kommer det totala antalet utsläppsrätter att minska och antalet branscher som tvingas ingå i systemet att öka, vilket medför att det blir mer verkningsfullt att köpa utsläppsrätter, vilket ännu mer driver på mot en mer miljöanpassad utveckling. I detta system finns även en viss andel av Kyotoprotokollets projektbaserade mekanismer för ren utveckling (Clean Development Mechanism, CDM).

Flygtrafiken kommer att ingå i EU-modellen.

Idén med FN-systemet är att finansiera konkreta åtgärder/projekt i utvecklingsländer eller i Östeuropa för att minska utsläppen av växthusgaser. Projekten genomgår en gedigen granskning.

Steg på vägen

Köp av utsläppsrätter eller annan klimatkompensation är – om köpen görs via EU och FN rekommenderade mäklare – steg mot ett samhälle som successivt blir klimatneutralt genom att åtgärder vidtas för att minska utsläppen av växthusgaser.

Att hävda att köp av utsläppsrätter skulle få en negativ inverkan på landstingets bolag och förvaltningars ambitionsnivå när det gäller att sätta in egna koldioxidreducerande åtgärder, det är att grovt underskatta landstingspersonalens engagemang i miljöfrågorna. Tvärtom är det så att landstinget måste intensivifiera sitt miljö- och klimatarbete och förhoppningsvis ser landstingets majoritet den uppgiften som högt prioriterad. Att använda de verktyg som finns för att minska verkningarna av landstingets tjänsteresor är en del av arbetet med att förverkliga målen i miljösteg 5.

Föredömen

Stockholms läns landsting ska stärka sin ställning som ett föredöme i arbetet för bättre klimat och miljö. Det finns ett stort goodwillvärde i att leda utvecklingen.

På den kommunala sidan har Växjö blivit ett sådant föredöme och har belönats av EU för sina miljöinsatser. Nu går kommunen vidare genom att klimatkompensera för flygresor som politiker och tjänstemän gör i tjänsten. Avsikten är att pengarna från klimatkompensationen antingen ska användas för köp av utsläppsrätter inom EU-systemet eller för inrättande av en lokal klimatfond.

Den svenska regeringen har beslutat om klimatkompensation av regeringskansliets internationella flygresor. Det sker genom köp av Certified Emissions Reductions (CER) enligt FN-modellen.”

Ärendet och dess beredning

Åke Askensten och Viviann Gunnarsson (mp) har i en motion (bilaga), väckt den 13 februari 2007, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att uppdra åt landstingsstyrelsen att komma med förslag till köp och låsning av utsläppsrätter i enlighet med intentionerna i motionen,

LS 0702-0182

att komplettera reglementet för tjänsteresor så att det mest miljöanpassade resealternativet bör användas vid tjänsteresor.

Yttranden har inhämtats från landstingsdirektören, färdtjänstnämnden, AB Storstockholms Lokaltrafik och WÅAB.

Landstingsdirektören har i tjänsteutlåtande den 11 april 2007 föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att avge följande yttrande.

”Motionens första förslag är att ge landstingsstyrelsen i uppdrag att komma med förslag till köp och låsning av utsläppsrätter för att klimatneutralisera tjänsteresor med flyg, båt och bil.

Under år 2006 beräknas landstingets 3700 tjänsteresor med flyg har genererat ca 900 ton koldioxidutsläpp, medan motsvarande för ca 17000 tågresor beräknas till ca 50 kg. Till förmåns- och tjänstebilar har inköpts ca 500.000 l fossila drivmedel, motsvarande 1300 ton fossil koldioxid. Sammanlagt kan alltså utsläpp för tjänsteresor med flyg, tåg och bil uppskattas ha genererat utsläpp av fossil koldioxid motsvarande ca 2200 ton. Uppgift om tjänsteresor med båt saknas.

En utsläppsrätt för koldioxid kostar i april 2007 ca 7 kr/ton för utsläpp under 2007 och ca 150 kr/ton för utsläpp under 2008 (uppgifter från Energi-myndigheten). Att köpa och låsa utsläppsrätter för koldioxid motsvarande 2007 års tjänsteresor inom landstinget skulle då kosta ca 15.000 kr och för 2008 ca 330.000 kr, förutsatt att resornas omfattning och fördelning på trafikslag, liksom kostnaden för utsläppsrätter, inte förändras under 2008 jämfört med 2007. Förvaltningen har för egen del ingen uppfattning i frågan om huruvida landstinget genom köp av utsläppsrättigheter bör göra tjänsteresorna klimatneutrala, utan hänvisar detta till politisk bedömning.

Ang. motionens andra förslag, att komplettera reglementet för tjänsteresor så att det mest miljöanpassade resealternativet bör användas hänvisar förvaltningen till landstingets gällande rese- och representationspolicy:

’Vid tjänsteresa ska det färd sätt väljas som med hänsyn till restid, miljö och total kostnad är mest effektivt.’

’Ett av de övergripande målen i landstingets miljöpolitiska program är att minska luftföroreningar och buller från väg-, spår- och sjötrafik i Stockholmsregionen. Förbränning av konventionella fordonsbränslen ger utsläpp av såväl växthusgaser som försurande och hälsoskadliga ämnen. Hänsyn till miljön ska därför präglade val av resealternativ.’

LS 0702-0182

Förvaltningen bedömer att policyns föreskrift om en sammanvägning av restid, miljö och total kostnad övergripande är mer ändamålsenligt för verksamheten än att alltid använda det mest miljöanpassade resealternativet. Särskilt vid längre utlandsresor skulle ett ensidigt val av mest miljöanpassade resealternativ kunna förlänga restiden på ett oacceptabelt sätt. Förvaltningen anser därför att nuvarande resepolicy ej bör förändras.

Miljökonsekvenser av beslutet

Inga väsentliga miljökonsekvenser beräknas uppkomma med anledning av beslutet.”

Färdtjänstnämnden har den 31 maj 2007 avgett yttrande enligt förvaltningens förslag (bilaga).

AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse har den 29 maj 2007 avgett yttrande enligt förvaltningens förslag (bilaga).

Mp-ledamoten antecknade särskilt uttalande (bilaga).

Waxholms Ångfartygs AB:s styrelse har den 10 maj 2007 avgett yttrande (bilaga).

Bilagor

Motionen

I ett försök att minska utsläppen av växthusgaser tillämpas internationellt ett system med köp och försäljning av utsläppsrätter för koldioxid. Den svenska utsläppshandeln bedrivs inom ramen för EU. Handeln sker enligt en överenskommelse i Kyotoprotokollet. Varje land förfogar över ett visst antal utsläppsrätter.

För närvarande är det endast koldioxid som omfattas av handeln med utsläppsrätter. Men en förändring av koldioxidutsläppen förändrar också utsläppen av andra skadliga ämnen.

Handeln med utsläppsrätter innebär i korthet att ett företag eller en organisation etc som köper en utsläppsrätt därmed har rätt att öka sina egna utsläpp i motsvarande grad medan säljarens rätt minskar i motsvarande grad. Men det är inte nödvändigt att använda utsläppsrätten till att öka de egna utsläppen. Istället kan köparen "låsa" den köpta utsläppsrätten, d.v.s. inte använda den. Därmed minskas utsläppen i det aktuella landet eller området i motsvarande grad.

På Energimyndighetens hemsida finns utförlig information om hur man köper utsläppsrätter.

Det bör understrykas att köp av utsläppsrätter inte av miljömedvetna organisationer och företag ses som ett skäl att minska det kontinuerliga arbetet med att minska utsläppen.

Flyget är en stor källa till utsläpp av växthusgaser.

Stockholms läns landsting har en uttalad målsättning att minska sina utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser. Då bör tåg mer än hittills ses som ett alternativ till mer miljöskadliga transporter. Ett annat alternativ kan vara videokonferens. I reglementet för tjänsteresor bör anges att det mest miljöanpassade resealternativet bör användas och att landstinget ska köpa utsläppsrätter motsvarande utsläppen vid flyg-, båt- och bilresor.

För att minska utsläppen från resor bör landstinget minska antalet tjänsteresor med flyg. I de fall då sådana resor ändå görs bör landstinget köpa utsläppsrätter i motsvarande grad. Därefter låses utsläppsrätterna. På samma sätt kan utsläppsrätter köpas och låsas när det gäller båtresor eller resor med tjänstebil.

LS 0702-0182

Hanteringen är enkel eftersom det hos exempelvis Naturskyddsföreningen finns beräkningar av hur stora koldioxidutsläppen är för en flygresa mellan två städer.

Motsvarande beräkningar kan också göras för resor med båt eller bil. Några exempel från IVL Svenska Miljöinstitutet:

Personbil. 2,75 kg koldioxid per lite dieselolja.

Personbil. 2,48 kg koldioxid per liter bensin.

Färjor (15 knop) 0,65 kg koldioxid per personkilometer.

FÖRSLAG

Landstingsfullmäktige beslutar

att ge landstingsstyrelsen i uppdrag att komma med förslag till köp och låsning av utsläppsrätter i enlighet med intentionerna i motionen.

att komplettera reglementet för tjänsteresor så att det mest miljöanpassade resealternativet bör användas vid tjänsteresor

Stockholm den 13 februari 2007

Åke Askensten

Viviann Gunnarsson

Färdtjänstnämndens yttrande

Förvaltningens synpunkter

Färdtjänstens tre övergripande miljömål för år 2007 är att

- Upphandla färdtjänststrafik till bästa möjliga miljöprestanda
Det innebär att miljökrav ska ligga i framkant med hänsyn tagen till juridiska, tekniska och marknadsmässiga förutsättningar.
- Arbeta för att minska färdtjänstresornas belastning på miljön
Det innebär att inom ramen för gällande avtal i samarbete med leverantörer uppnå minsta möjliga miljöbelastning genom tex. god planering och kunskapsutbyte
- Minska färdtjänstresenärernas behov av att resa med särskild kollektivtrafik.
Det innebär att minska taxiresor till förmån för en tillgänglig och anpassad kollektivtrafik och samtidigt bibehålla livskvalitet för de boende i Färdtjänstens närtrafikområden. Det innebär även att anvisa miljövänligare resesätt.

Dessa miljömål är behandlade och ingår i Färdtjänstens handlingsplan 2007.

Miljö Steg 5

Enligt landstingets miljöprogram - Miljö Steg 5, ska minst hälften av landstingets person- och varutransporter utföras med förnybara drivmedel år 2011. Kollektivtrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider ska reduceras kraftigt. Som ett delmål för 2007 ska 30 % av alla transporter inom landstinget ske med förnybart bränsle.

Andelen miljöbilar har ökat dramatiskt under 2006 tack vare dels extra stimulansinsatser från Färdtjänsten, dels Luftfartsverkets förändrade regler vid Arlanda flygplats. Vid årets slut rullade totalt 476 miljöbilar (drygt 10 % av fordonsparken). Det innebär att drygt 6 % av körsträckan 2006 har utförts med miljöbilar med möjlighet till förnybart bränsle. Med bibehållen tillströmning av miljöbilar beräknas antalet miljöbilar vid utgången av 2007 till ca 1 000, d.v.s. runt 30 % av fordonsparken. Med motsvarande beräkningar som för 2006 kommer ungefär 20 % av 2007 års resor ha utförts med miljöbilar. Sannolikt kan landstingets delmål på 30 % uppnås för en enskild dag först vid utgången av 2007.

Landstingsfullmäktiges mål till år 2012 är att 50 % av Färdtjänstens färdtjänst- och sjukresor ska utföras med förnybara drivmedel. Färdtjänsten kommer att följa upp och redovisa andelen utförda färdtjänst- och sjukresor

LS 0702-0182

med förnybara drivmedel i förhållande till det totala antalet utförda färdtjänst- och sjukresor från år 2006 och framåt.

Färdtjänstens koldioxidutsläpp har minskat under åren. Förvaltningen beräknar att koldioxidutsläppet ska fortsätta minska under 2007 förutsatt att förutsättningarna inte förändras. Förvaltningen räknar med en reducering på 30 % under perioden 2003-2007.

Tjänsteresor

Enligt Färdtjänstens delegationsordning ska vid tjänsteresa ”det färd sätt väljas som med hänsyn till restid, miljö och total kostnad är mest effektivt”.

”Alternativ till att resa - som t.ex. telefon- och videomöte – bör alltid övervägas.”

”I princip ska tjänsteresor inom Stockholms län ske med kollektiva trafikmedel.”

”För inrikes resor bör tåg väljas i första hand.”

”De hotell och konferensanläggningar som landstinget anlitar bör ha ett dokumenterat miljöengagemang samt rök- och allergifria rum.”

Inom ramen för Färdtjänstens miljöledningssystem följs omfattningen av tjänsteresorna upp årligen.

Utsläppsrätter

I strävan att minska belastningen på miljön och i första hand reducera koldioxidutsläppen diskuteras för närvarande olika styrmedel. Ett sätt att prissätta miljöförstörelsen är det av motionärerna redovisade systemet med köp och försäljning av utsläppsrätter.

Huruvida landstinget ska använda sig av systemet med utsläppsrätter för att minska belastningen på miljön undandrar sig färdtjänstförvaltningens bedömning.

AB Storstockholms Lokaltrafiks yttrande

SLs synpunkter

SLs arbete med att införa förnybara drivmedel i bussflottan var det i allt överskuggande bidraget till att landstingets miljömål om 25 % förnybart drivmedel till utgången av år 2006 kunde nås. SL arbetar nu vidare med de mål som Landstingsfullmäktige och SLs styrelse har satt upp: att nå en förnybar drivmedelsandel, spårtrafiken oräknad, om minst 50 % till utgången av 2011. Den spårbundna trafiken kommer fortsatt att drivas med miljöanpassad (fossilfri) el och därigenom vara klimatneutral.

I ovan nämnda motioner föreslås klimatneutralitet, d.v.s. att koldioxidutsläppen från verksamheter som inte drivs med energi från förnybar källa t.ex. dieseldrivna bussar, ska neutraliseras genom inköp av s.k. certifikat eller utsläppsrätter. Idén med utsläppsrätter och certifikat är att organisationer som finner det för dyrt att åtgärda egna utsläpp ska kunna köpa sina utsläppsminskningar genom investeringar i andra organisationers utsläppsreduktioner. Det finns en gradskillnad i effekt mellan EUs utsläppsrätter och certifikat men generellt har frivillig handel med sådana ”koldioxidpapper” blivit ett populärt sätt för vissa företag att redovisa noll koldioxidutsläpp för produkter som sätts på marknaden. Bl.a. kan en större, tämligen bränsletörstig bilmodell idag köpas med utsläppsrätter som ”neutraliserar” de första 1000 milens koldioxidutsläpp. Miljöorganisationer uttrycker skepsis mot denna typ av handel och betraktar den snarast som en handel med avlatsbrev.

I de två motionerna föreslår Miljöpartiet fyra åtgärder.

Förslaget om att komplettera reglementet för tjänsteresor så att det mest miljöanpassade resealternativet väljs vid tjänsteresor ligger helt i linje med av landstinget år 2004 antagna policyn för resor i tjänsten. Policyn anger att ”vid tjänsteresa ska det färd sätt väljas som med hänsyn till restid, miljö och total kostnad är mest effektivt”.

De övriga förslagen om att genomföra ”klimatneutralitet” är intressanta men kan eventuellt få en negativ påverkan på landstingsbolagens och förvaltningsars ambitionsnivå när det gäller att gå vidare med egna, faktiska koldioxidreducerande åtgärder. Det kan vara frestande att köpa sig ur besvärliga situationer istället för att arbeta fram nya lösningar tillsammans med tekniska entreprenörer. Det kan även vara svårt att bedöma framtida kostnader för utsläppsrätter/certifikat och det behöver dessutom utredas om användning av skattemedel för inköp av utsläppsbegränsningar i andra länder är förenligt med kommunallagen.

LS 0702-0182

Sammanfattningsvis kan det konstateras att inget i motionerna står i direkt motsatsförhållande till SLs uppdrag eller mål. Dock innebär ett obligatoriskt årligt inköp av klimatcertifikat en merkostnad och effekter som inte kan överblickas. Det finns eventuellt en risk för att sådana inköp kan få negativ påverkan på landstingsbolagens och förvaltningarnas möjligheter att nå redan uppställda klimatmål.

LS 0702-0182

Mp-ledamotens uttalande i SL

Jag respekterar om förvaltningen ser köp av utsläppsrätter som kontra-produktivt gentemot SL:s pågående miljöarbete, men vill med detta uttalande fördjupa diskussionen om klimatneutral verksamhet genom certifikat.

SL:s förvaltning ger ett i stora delar positivt svar på motionen men oroar sig i första hand över två saker. Det ena är att inköp av certifikat ”kan få en negativ påverkan på landstingsbolagens och förvaltningens ambitionsnivå när det gäller att gå vidare med egna faktiska koldioxidreducerande åtgärder”. Den andra invändningen är att ”obligatoriskt årligt inköp av klimatcertifikat en merkostnad och effekter som inte kan överblickas”.

Miljöpartiet ser ett inköp av certifikat i andra länder, men också i Sverige, som ett sätt att gå vidare och sprida det goda, framåtsyftande och framgångsrika miljöarbete som pågår inom Stockholms läns landsting. Vår uppfattning är att prognoserna angående klimatförändringarna är av sådan vidd att alla offentliga organ, landsting, kommuner och riksdag, måste gå vidare och vara både kreativa och modiga då det gäller att hitta vägar att begränsa effekterna av dessa. Miljöpartiet i Stockholms läns landsting är övertygade om att förvaltningen kan använda ett verktyg som certifikat, att i samarbete med andra aktörer, arbeta mot en utveckling där vi snarast överger de fossila bränslena för att övergå till förnyelsebara dito.

SL lyfter i svaret på motionen fram faran med utsläpps- och certifikats-handel, och hur den kan missbrukas. Miljöpartiet håller med miljöorganisationerna att en del företags användande skulle kunna ses som avlatsbrev. Det är just därför Miljöpartiet i motionen lyfter fram att kompensation endast ska göras efter det att allt har gjorts för att minska de egna utsläppen och att det återstår det som för tillfället inte är tekniskt möjligt att åtgärda (eller inte hunnits med). Det är dessutom helt nödvändigt att kompensationen/certifikaten ingår i ett program där organisationen (SL i det här fallet) öppet och med ett fastställt mål, redovisar sina utsläpp och arbetar stegvis för att fasa ut sin användning av fossil energi.

Den ökade kostnaden gör det lönsamt att tidigare införa de nya tekniska lösningar som SL arbetar fram med sina entreprenörer. Certifikaten tydliggör internt att fortsatt fossilanvändning har en extern kostnad i form av klimatstörningar.

WÅAB:s yttrande

Waxholmsbolagets synpunkter

I båda fallen har motionärerna samma ambition som även återfinns i landstingets Miljöprogram 2007-2011 att minska sina utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser.

Förslagen i motionerna förefaller inbördes motstridiga. En gruppering vill ha utsläppsrätter och den andra certifikat för utsläppsminskningar då utsläppsrätter inte anses fungera .

Utsläppsrätterna infördes som ett handelssystem för energisektorn och den tunga processindustrin. Av olika skäl har det inte lyckats att begränsa systemet till de sektorer som ursprungligen avsågs. Systemet sväller ut med påtagliga risker för att kostnaderna för energi och transporter ökar. Detta är något som i framtiden måste beaktas.

Landstinget har ett ambitiöst och bra Miljöprogram som har goda möjligheter att nå uppsatta mål 2011 och även nya mål för 2015.

Waxholmsbolagets bidrag till att nå miljöprogrammets mål är delta i och bidra till utvecklingen av förnybara bränslen i båtarna. Tills vidare sker detta genom inblandningar där andelar av drivmedlet blir förnybart. Möjligheter finns att ganska snart kunna köra delar av flottan på 100 % förnybart bränsle.

Waxholmsbolaget anser att landstingets miljöprogram bör vara inriktningen för utsläppsminskningen från transporterna.