

Verksamhetsintern klimatkompensation

- En studie om att synliggöra klimatskador



Carbon Offsetting within Organisations

- A study on how to visualize climatic consequences

Sammandrag

Idag är det få som motsäger sig att människan är ansvarig för de klimatförändringar vi börjat uppleva. Globala överenskommelser visar sig vara svåra att formulera men regioner såsom EU har infört handeln med utsläppsrätter och allt fler enskilda nationer och verksamheter sätter nu upp egna mål för reduktioner av skadliga utsläpp. Vissa verksamheter går steget längre och har skapat interna kompensationssystem för sina aktivitetens klimatkonsekvenser.

Studien har med hjälp av kvalitativa intervjuer undersökt sex verksamheter i Sverige som frivilligt valt att klimatkompensera internt. Här presenteras bakgrunderna till det interna valet, hur arbetena utformats liksom vilka lärdomar som kan dras från deras erfarenheter. Resultatet visar på en viss misstro till externa kompensationsprojekt men främst en vilja att ta ansvar och förbättra på hemmaplan först. Utformningarna skiljer sig och det är många praktiska omständigheter att ha i åtanke när verksamhetsintern klimatkompensation ska införas. Klimatnyttan av dessa arbeten är svår att beräkna, men verksamheterna vittnar om att det skapar en medvetenhet, vilken på sikt kan leda till förändrat beteende som sparar både pengar och miljö.

Nyckelord: frivillig klimatkompensation, verksamhetsintern kompensation ekonomiska styrmedel, utsläppsrätter

Abstract

Nowadays, few people resist the fact that mankind is responsible for the climatic changes we are now beginning to experience. Global agreements seem difficult to form, but regions like the European Union has introduced an Emissions Trading Scheme, EU ETS. More and more nations and organizations are now also setting up their own emission reduction goals. Some organizations takes it even further and have created systems of carbon offsetting within their own organizations.

This study has executed qualitative interviews with six Swedish organizations that have chosen internal carbon offsetting. Here you find their motives to compensate internally, how the work is designed and what lessons to be learned from their experiences. The results show a certain mistrust in external compensation-projects, but they mainly report a desire to take responsibility and to start improvements locally. The design of these works vary and there are many aspects of practicality to bear in mind when implementing internal carbon offsetting. The climatic benefits from these works are difficult to calculate, but the organizations claim that it creates a an awareness that, in the long run, can lead to an altered behavior, saving both money and the environment.

Keywords: voluntary carbon offsetting, financial instruments, internal carbon offsetting, emissions trading

Innehåll

Sammandrag	2
Abstract	3
Förord	5
1. Inledning	6
1.1 Syfte och forskningsfrågor.....	6
1.2 Avgränsningar	6
1.3 Disposition	6
1.4 Ordlista	7
2. Klimatkompensation: Motiv, utformningar & utmaningar	8
2.1 Ekonomiska styrmedel för en minskad global uppvärmning	9
2.2 Hur mycket pengar bör vi satsa?	11
2.3 Klimatkompensation och den oreglerade marknaden.....	12
2.4 Kompensationsprojekt och fördelningsfrågor	14
2.5 Varför klimatkompensera om man inte måste?	14
2.6 Verksamhetsintern klimatkompensation	16
2.7 Teoretisk sammanfattning	19
3. Studiens design	20
3.1 Val av undersökningsmetod	20
3.2 Urval	20
3.3 Genomförande	21
3.4 Analysmetod.....	22
3.5 Forskningsetik & källkritik	23
4. Verksamhetsintern klimatkompensation – en studie	24
4.1 Intervjupersonerna i deras verksamheter.....	24
4.2. Utformningar	26
4.2.1 Avgifter och åtgärder.....	26
4.2.2 Kommunikation, mål och additionalitet.....	30
4.2.3 Sammanfattande analys och tolkning av utformningarna.....	32
4.3 Bakgrunder till det interna valet	33
4.3.1 Verksamheternas beskrivning av bakgrunden till det interna valet	33
4.3.2 Sammanfattande analys och tolkning av bakgrunderna till det interna valet.....	35
4.4 Övergripande lärdomar	36
4.4.1 Liknande lärdomar.....	36
4.4.2 Individuella svar på de övergripande lärdomarna	37
4.4.3 Sammanfattande analys och tolkning av de övergripande lärdomarna.....	38
5. Sammanfattande diskussion	39
6. Vidare studier	42
Litteraturförteckning	43
Bilaga 1. Intervjuguide	46

Förord

Globaliseringen har lett till att det är allt svårare att koppla ihop orsak med verkan och vi behöver nya verktyg för att få hjälp att se kopplingarna. Hösten 2010 studerade jag en kurs i miljöekonomi och ekologisk ekonomi vilken inspirerade mig att fördjupa mig i konkreta ekonomiska styrmedel såsom utsläppshandel och andra vägar att använda det ekonomiska språket för att synliggöra externaliteter såsom klimatskador. Att klimatkompensera i lokala åtgärder kan vara ett sätt och jag kände att det tilltalade mitt synsätt. Det var därför med glädje jag fick veta att ABB Sverige arbetar med verksamhetsintern klimatkompensation kopplat till sitt affärsresande och jag förstod att fler verksamheter arbetade på liknande vis. Därefter fann jag att konsultföretaget Trivector Traffic i Lund också såg ett intresse i frågan och jag har haft ett givande utbyte med dem under studiens gång.

Jag vill rikta ett stort tack till Max Hanander på Trivector Traffic som agerat som en extra handledare till mig. Min lärare, Alan Harkess, har givit inspirerande föreläsningar och utgjort ett mycket bra stöd under hela processen med mitt examensarbete och jag vill därför också tacka honom. Jag är också tacksam för att intervjupersonerna avsatt dyrbar tid för att möjliggöra denna studie. Självfallet riktar jag ett stort tack till min familj som under hela min studietid alltid stöttat och funnits där för mig.

1. Inledning

Tvingande ekonomiska styrmedel kan vara en väg att motverka den globala uppvärmningen. Men det finns också verksamheter som frivilligt väljer att klimatkompensera¹ i lokala åtgärder för att motverka de negativa externa effekter² som deras aktiviteter medför. Denna studie undersöker sex sådana verksamheter i Sverige.

1.1 Syfte och forskningsfrågor

Syftet med denna studie är att studera arbeten med verksamhetsintern³ klimatkompensation. Med hjälp av kvalitativa intervjuer ska svar sökas till studiens tre huvudfrågor:

- ✓ Vilka är bakgrunderna till verksamheternas interna klimatkompensation?
- ✓ Hur är dessa verksamhetsinterna klimatkompensationsarbetena utformade?
- ✓ Vilka lärdomar kan dras från dessa interna klimatkompensationsarbeten?

1.2 Avgränsningar

Klimatkompensation beskrivs ofta som ett sista steg då ytterligare minskningar inte längre anses möjliga. Denna studie ämnar inte beskriva de föreliggande, reducerande stegen i verksameters klimatarbeten, utan tar avstamp i detta avslutande steg. Studien riktar också fokus åt klimatfrågan och går inte in på djupet på andra miljöproblem.

1.3 Disposition

Studien är indelad i fem kapitel där kapitel 1 kortfattat beskriver undersökningens problemområde samt syftet och problemställningar. Därefter förklaras begrepp och förkortningar som används i texten. Kapitel 2 beskriver och förklarar de teoretiska perspektiv och utgångspunkter som är relevanta för undersökningen. I kapitel 3 redogörs för studiens metod, material och genomförande. Kapitel 4 innehåller en analys av de kvalitativa intervjuer som genomförts. Denna är uppdelad i rubriker kopplade till studiens problemställningar. I kapitel 5 sammanfattas de resultat som framkommit av intervjuerna och en summerande slutsats görs. Avslutningsvis utvecklas tankar om fortsatta studier i kapitel 6.

¹ Utsläpp belastas ekonomiskt och finansieras i en åtgärd avsedd att motverka motsvarande mängd utsläpp.

² Effekter på människors välfärd som inte kommer till uttryck i betalningar på marknaden

³ Klimatkompensation som avsätts i åtgärder inom den egna verksamheten.

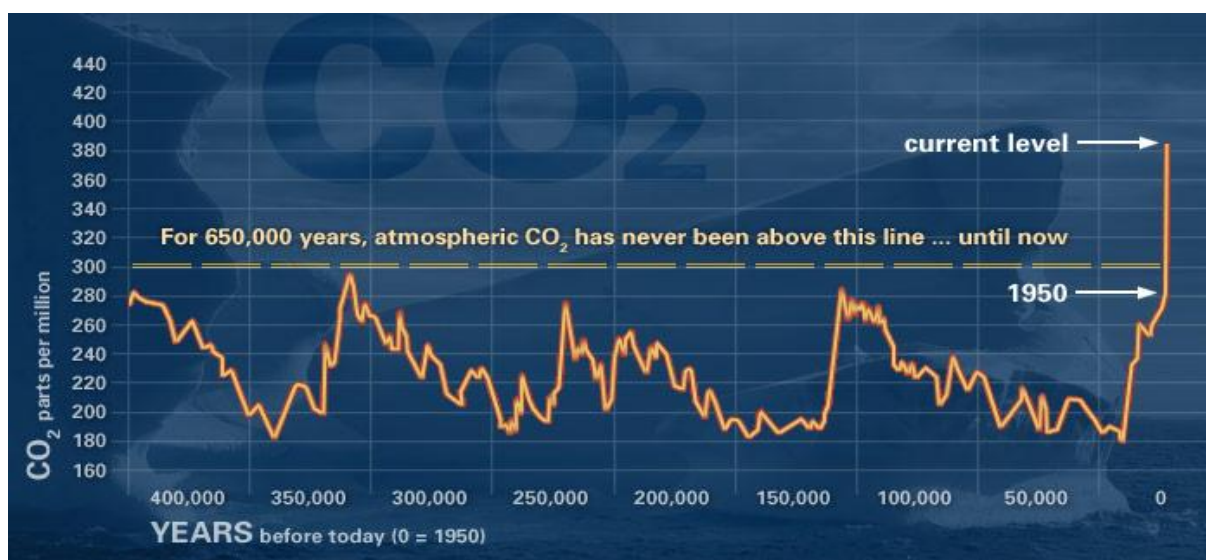
1.4 Ordlista

Additionalitet	Additionalitet innebär att reduktionerna uppstår tack vare projektet och skulle inte ha uppstått i projektets frånvaro.
CDM-projekt	Utsläppsminskande projekt i länder <i>utan</i> åtaganden i Kyotoprotokollet. Utgör en av de tre flexibla mekanismerna.
De allmänna tillgångarnas tragedi	Så länge det finns incitament för att fortsätta öka den egna nyttan gör man det, även om den marginella nyttan minskar hela tiden, pga. det kollektiva överutnyttjandet. Institutioner som begränsar utnyttjandet saknas.
Diskontering	För att kunna jämföra nytta och kostnader vid olika tidpunkter omräknas värden till samma tid. Omräkningen sker med hjälp av en given räntesats, diskonteringsräntan.
EU ETS	Handelssystemet med utsläppsrätter inom EU.
Externa effekter	eller Externaliteter . Effekter på människors välfärd som inte kommer till uttryck i betalningar på marknaden.
Extern klimatkompensation	Klimatkompensation som avsätts i åtgärder utanför den egna verksamheten.
JI-projekt	Utsläppsminskande projekt i länder <i>med</i> åtaganden i Kyotoprotokollet. Utgör en av de tre flexibla mekanismerna.
Klimatkompensation	Utsläpp belastas ekonomiskt och finansieras i en åtgärd avsedd att motverka motsvarande mängd utsläpp.
Klimatneutral	Att leva eller verka på ett sätt som inte producerar något nettotillskott av växthusgaser. Detta uppnås genom att reducera den egna klimatpåverkan och använda kompensation för att neutralisera återstående utsläpp.
Koldioxidekvivalenter	Enskilda gasers påverkan omräknas i dess motsvarande effekt i koldioxid
Kyotoprotokollet	Internationell överenskommelse där länder åtagit sig att reducera sina utsläpp av växthusgaser. Handel sker enligt varje lands åtagande.
Relativpriser	Priset på en viss vara eller varugrupp i förhållande till andra priser.
Transaktionskostnad	Kostnad för att genomföra t.ex. ett köp eller en försäljning, bl.a. kostnader för att samla information eller skriva kontrakt.
Verksamhetsintern klimatkompensation	Klimatkompensation som avsätts i åtgärder inom den egna verksamheten.
Växthuseffekten	Den värmande inverkan som atmosfären utövar på jordytan. Utsläpp av växthusgaser till atmosfären ökar växthuseffekten, vilket ger ett varmare klimat.
Växthusgaser	Gaser som finns i atmosfären och bidrar till växthuseffekten. De viktigaste växthusgaserna är vattenånga, koldioxid, metan, dikväveoxid och ozon.

Källor: Klimatordlistan.se, Nationalencyklopedin, Svenska energimyndigheten, Sveriges Riksbank, Ammenberg (2008), UNEP (2008), Pihl (2007)

2. Klimatkompensation: Motiv, utformningar & utmaningar

Genomsnittstemperaturen för den norra hemisfären var under den andra halvan av 1900-talet varmare än någon annan 50-årsperiod de senaste 500 åren och sannolikt den varmaste för de senaste 1300 åren (IPCC, 2007). Den globala uppvärmningen beror på kraftigt ökade halter av växthusgaser⁴ i atmosfären vilka uppkommit genom mänsklig påverkan som exempelvis förbränning av fossila bränslen och en förändrad markanvändning (ibid.). En varmare värld innebär omfattande förändringar för våra livsbetingelser på jorden. Forskare flaggar för att en uppvärmning av klimatet med mer än två grader skulle få mycket allvarliga konsekvenser (ibid.). Figur 1 visar tydligt att halten av koldioxid, CO₂, ökat kraftigt sedan andra världskriget (NASA, 2011). Mätdata som sträcker sig 650 000 år tillbaka visar att halten CO₂



Figur 1. Utvecklingen av atmosfäriskt CO₂

Källa: NASA, 2011

i atmosfären fluktuerat, men att den aldrig tidigare överstigit 300 miljondelar. Idag ligger halten på ca 380. Klimatforskning säger nu att I-länderna måste minska utsläppet av växthusgaser med 80-95 % per person mellan år 2000 och 2050 för att ha en chans att begränsa den globala uppvärmningen till två grader (The Copenhagen Diagnosis, 2009). För att det ska ske krävs det många och svåra omställningar mot ett mer hållbart samhälle.

Under FN:s konferens i Rio de Janeiro, Brasilien år 1992 utvecklades riktlinjer för att motverka farliga klimatförändringar och stabilisera mängden växthusgaser i atmosfären (Miljödepartementet, 1999). Fem år senare skrevs i Kyoto, Japan, en internationell överenskommelse till dessa FN:s riktlinjer. Överenskommelsen kom att kallas

⁴ Gaser som finns i atmosfären och bidrar till växthuseffekten, Ökad andel växthusgaser leder till ett varmare klimat.

Kyotoprotokollet och innebär att länderna som innefattas av avtalet ska minska sina utsläpp av växthusgaserna koldioxid, metan, dikväveoxid, fluorkolväte, perfluorkarboner och svavelhexafluorid. De enskilda gasernas effekt på växthuseffekten⁵ omräknas i dess motsvarande effekt i koldioxid, s.k. koldioxidekvivalenter⁶. Minskningen ska ske med 5,2 procent under perioden 2008-2012 jämfört med 1990 års nivåer och avtalet trädde i kraft år 2005 då minst 55 länder, vilka motsvarade 55 procent av 1990 års utsläpp, ratificerat avtalet (ibid.).

Kyotoavtalet tillåter handel med reduktionsenheter i de tre flexibla mekanismerna (Sverige. Miljödepartementet, 1999):

- ❖ mellanstatlig handel för länder med bindande åtaganden i avtalet
- ❖ handel med utsläppsreduktion i projekt inom gemensamt genomförande (JI⁷)
- ❖ handel med utsläppsreduktion i projekt inom mekanismen för ren utveckling (CDM⁸)

2.1 Ekonomiska styrmedel för en minskad global uppvärmning

I Miljöbalkens allmänna hänsynsregel står det att den som orsakar negativ påverkan ansvarar för att avhjälpa detta. Internationellt känns denna igen som *Polluter Pays Principle* (Ammenberg, 2008). Luften är fri för alla att nyttja, men om den förorenas drabbas också alla.

I den miljöekonomiska teorin förklaras problemet med att luften är en vara från vilken ingen kan exkluderas samtidigt som vi alla rivaliserar om att konsumera den (Pihl, 2007; Brännlund & Kriström; 1998, Hahn 1997). Föroreningen utgör i detta fall en negativ extern effekt av förorenarens aktivitet. Den påverkade har inte något inflytande över föroreningen och kompenseras heller inte för skadan eller kostnaden den drabbats av. Då marknadens parter inte bär den fulla kostnaden resulterar detta i ett marknadsmisslyckande. Detta beror på konflikter mellan privat och kollektivt handlande och kan leda till *de allmänna tillgångarnas tragedi*⁹, såvida inte fungerande ingrepp sätts in (ibid.).

⁵ Den värmande inverkan som atmosfären utövar på jordytan. Utsläpp av växthusgaser till atmosfären ökar växthuseffekten, vilket ger ett varmare klimat.

⁶ Enskilda gasers påverkan omräknas i dess motsvarande effekt i koldioxid

⁷ Utsläppsminskande projekt i länder *med* åtaganden i Kyotoprotokollet.

⁸ Utsläppsminskande projekt i länder *utan* åtaganden i Kyotoprotokollet.

⁹ Så länge det finns incitament för att fortsätta öka den egna nyttan gör man det, även om den marginella nyttan minskar hela tiden, pga. det kollektiva överutnyttjandet. Institutioner som begränsar utnyttjandet saknas.

Ingreppen kan vara ekonomiska eller administrativa styrmedel vilka alla förenas med mer eller mindre transaktionskostnader¹⁰(Pihl, 2007; Brännlund & Kriström, 1998; Hahn 1997). Ekonomiska styrmedel, såsom skatter, avgifter och subventioner, påverkar prisbilden och kan användas av fiskala skäl eller för att styra mot specifika mål. I Sverige finns exempelvis en koldioxidskatt, vilket är en punktskatt som tas ut på bränslen för motordrift och vissa bränslen enligt lagen om skatt på energi. År 2011 uppgår skatten till 110 öre/kg koldioxid (Svensk energi, 2011). Administrativa medel, såsom lagar och regleringar, kan användas av myndigheter för att kvantitativt begränsa eller eliminera ett utsläpp (Pihl, 2007). Den generella slutsatsen är att det finns starka argument för de ekonomiska styrmedlen eftersom de utnyttjar prismekanismens informations- och incitaments fördelar (ibid.). Administrativa styrmedel ger i regel inte möjlighet för enskilda att påverka sin utsläppsnivå (ibid.).

Klimatkompensation kan beskrivas som ett ekonomiskt styrmedel, där utsläpp belastas ekonomiskt och finansieras i en åtgärd avsedd att motverka motsvarande mängd utsläpp. Därigenom får skador på luften och klimatet ett pris.

Samma år som Kyotoprotokollet trädde i kraft införde EU ett handelssystem med utsläppsrätter kallat *Emissions Trading Scheme*, EU ETS (Pihl, 2007; Statens Energimyndighet 2007). Handelssystemet omfattar i nuläget cirka 12 000 anläggningar inom industri- och energiproduktion, vilka tillsammans orsakar cirka 40 procent av EU ländernas totala koldioxidutsläpp (Statens energimyndighet, 2010 s.13). Systemet kom till för att minska utsläppen av växthusgaser och går till så att varje verksamhet som inkluderas i systemet kostnadsfritt tilldelades en viss mängd utsläppsrätter (ibid.). En utsläppsrätt innebär rätten att släppa ut ett ton koldioxidekvivalenter och i slutet av april 2011 kostade en europeisk utsläppsrätt, 16,4 euro vilket motsvarade 146 svenska kronor (Miljöbörsen, 2011). Precis som i FN:s system ska reduktionsenheterna uppfylla vissa kriterier såsom additionalitet dvs. reduktionerna uppstår tack vare projektet och skulle inte ha uppstått i projektets frånvaro (Pihl, 2007; Statens Energimyndighet 2007). Därutöver ska projekten vara verifierade, övervakade och registrerade. Antalet utsläppsrätter som tilldelades baserades på hur mycket koldioxid verksamheterna släppt ut tidigare. Om företaget inte förbrukar alla rätter kan dessa säljas vidare och om utsläppen blir större måste företaget omvänt förvärva fler rätter.

¹⁰ Kostnad för att genomföra t.ex. ett köp eller en försäljning, bl.a. kostnader för att samla information eller skriva kontrakt.

Systemet utgör en kombination av ett ekonomisk och administrativt styrmedel där unionen sätter ett tak för de maximala utsläppen och där marknadsstyrd handel tillåts inom detta tak, s.k. *Cap and trade*. Fördelen är att de totala utsläppen inom ett område kan kontrolleras samtidigt som det skapas ekonomiska incitament att jämföra kostnaderna för ytterligare reningsåtgärder mot marknadspriset på utsläppslicenserna. Tanken är att takets gräns successivt ska sänkas för att EU ska nå sitt mål om 20 procent lägre utsläpp av växthusgaser (ibid.). Kritik som riktats mot EU ETS är att utsläppsrätterna tilldelats gratis, att reduceringen av taket går för långsamt, att fler sektorer borde inkluderas samt att tilldelningen, då den beräknats på tidigare utsläpp, missgynnat verksamheter som redan reducerat sina utsläpp (Pihl, 2007). Vidare kan skadan som uppkommit från en sektor kompenseras med åtgärder i en annan sektor, vilket också medför olika förutsättningar för enskilda sektorer att klara sina miljömässiga åtaganden (Åkerman, 2011).

Från och med 2012 kommer även flygsektorn att ingå i EU ETS (Åkerman, 2011). Flygresor är inte belagda med avgifter och skatter i samma utsträckning som buss- och tågresor, vilket i praktiken innebär en subventionering av flyget i förhållande till andra transportsätt (Åkerman, 2011; Kågeson, 2008). Detta innebär att de relativa¹¹ priserna för olika transportmedel inte utsätts för likvärdiga villkor och flygets biljettpriser därigenom inte inkluderar de externa effekter som transportmedlet medför. En justerad prissättning, där flygresor inkluderas i utsläppshandeln, kan skapa bättre förutsättningar för transportmedel med mindre miljöbelastning (Åkerman, 2011).

2.2 Hur mycket pengar bör vi satsa?

Men hur mycket pengar skulle det kosta att stoppa den globala uppvärmningen? Världsbankens tidigare chefsekonom, Nicolas Stern, utkom i oktober år 2006 med en omfattande samhällsekonomisk utredning, nu välkänd som Stern-rapporten (Stern Review, 2006). För att stabilisera halterna av växthusgaser beräknades det årligen kosta en procent av världens samlade bruttonationalprodukt, GDP, under förutsättning att vi agerar omgående (ibid.).

Denna analys har setts som kontroversiell, men har fått stort inflytande bland beslutsfattare i hela världen. Thomas Sterner, professor vid Enheten för Miljöekonomi, Göteborgs Universitet och Martin Persson, doktorand vid Avdelningen för Fysisk resursteori, Chalmers Tekniska

¹¹ Priset på en viss vara eller varugrupp i förhållande till andra priser.

Högskola, lyfter fram två viktiga poänger i sin analys av Stern-rapporten som de kallar ”*An even Sterner review*” (Sterner & Persson, 2008). Den ena är att det är och förblir en värderingsfråga hur mycket vi bör satsa, varför valet av diskonteringsränta¹² har stor betydelse och de finner Stern-rapporten mycket rimlig i denna bedömning. Den andra poängen de lyfter fram är att de anser att Stern (2006) utelämnar aspekter såsom den ojämna fördelningen av klimateffekterna mellan världens fattiga och rika samt att förändrade relativpriser inte tas med i tillräckliga mått. Om dessa aspekter hade inkluderats, hade det lett till ännu högre uppskattningar av kostnaderna för klimatförändringarna (Sterner & Persson, 2008). Därför fastslår Sterner och Persson att kraftfulla och snara åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser är ekonomiskt berättigade (ibid.).

2.3 Klimatkompensation och den oreglerade marknaden

Det är viktigt att påtala att undvikandet av utsläpp i alla lägen är bättre än en kompensation. Därutöver är det diskutabelt om vem som egentligen har rätt att avgöra att just deras aktivitet ändå är värd skadan? Att klimatkompensera kan ses som ett sätt att köpa sig fri och jämförs ibland med avlatsbrev. Det finns alltså en politisk risk med möjligheten att klimatkompensera, eftersom det kan tolkas som att beteendeförändring inte är nödvändig (Henryson, 2006). Trots detta blir klimatkompensation allt vanligare (Statens energimyndighet, 2007).

Verksamheter och privatpersoner som inte inkluderas i EU:s obligatoriska handel kan även de köpa utsläppsrätter från EU ETS, för att sedan annullera dem så att de inte kan omsättas i föreningar. Detta leder till att antalet utsläppsrätter på marknaden minskas, vilket kan öka priserna på utsläppsrätterna och göra det mer lönsamt för företagen att istället investera i energieffektiviseringar och förnybara bränslen. I Sverige kan sådana köp göras av bland annat Svenska Naturskyddsföreningen eller Miljöbörsen.

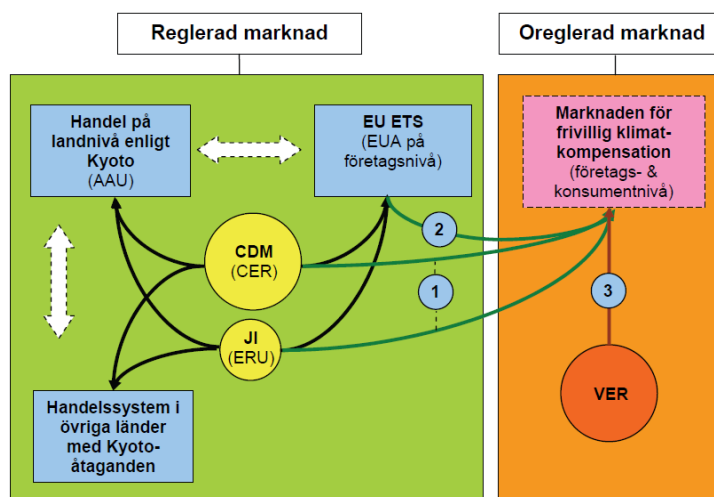
De första ländernas ratifikation av Kyotoprotokollet år 1997 bidrog till uppkomsten av en oreglerad marknad av reduktionsenheter (Caisse des Dépôts, 2007). Den innefattade företag som specialiserade sig på att sälja klimatkompensation till verksamheter eller individer som frivilligt vill kompensera sin negativa miljöpåverkan. Företagens huvudsakliga aktivitet är ofta att sälja kompensationsprodukter, men många erbjuder också hjälp för att beräkna utsläpp av växthusgaser och konsultation gällande hållbarhetsarbete i stort (ibid.). Marknaden växte långsamt för att år 2005 fullkomligen explodera i antal företag, sannolikt beroende av

¹² Diskontering används för att kunna jämföra nytta och kostnader vid olika tidpunkter. Värderna omräknas till samma tid. Omräkningen sker med hjälp av en given räntesats, diskonteringsräntan.

introduktionen av EU ETS (ibid.). Flertalet studier och rapporter säger nu att branschen innefattar en del oseriösa aktörer, vilka gör att det förekommer en oskäligen prissättning, olämpliga försäljningsmetoder samt försäljning av reduktionsenheter från icke existerande eller ens planerade projekt (PwC, 2011; Gössling et al., 2009; Statens energimyndighet 2009; Henryson, 2006; Taiyab, 2005). En fransk forskningsrapport analyserade 70 leverantörer av klimatkompensation och fann att priserna varierade mellan 0.1 euro till 52 euro per ton koldioxidkvivalenter (Caisse des Dépôts, 2007, s.20). Detta har skapat en misstro bland köpare, vilket kan äventyra hela denna nya bransch (ibid.).

Den ökade efterfrågan tillsammans med en osäkerhet om vilka åtgärder som kan anses lämpliga, resulterade i att den svenska statens energimyndighet, utkommit med rekommendationer gällande frivilliga köp av klimatkompensationer (Statens energimyndigheten 2007 samt 2009).

Figur 2 visar en schematisk översikt av reglerade och oreglerade marknader för klimatkompensation. FN:s och EU:s handel visas i den reglerade marknaden vid sidan av den oreglerade marknaden för frivillig klimatkompensation.



Figur 2. Schematisk översikt av reglerad och oreglerad marknad.
Källa: Sverige. Statens energimyndighet, 2007, s.14

Energimyndigheten skriver att klimatkompensation kan resultera i ökat antal projekt och åtgärder som reducerar utsläpp, men att det "[...]kan även bidra till en förbättrad allmän kunskapsnivå om klimatfrågan och om vilka möjligheter som finns att minska klimatpåverkan" (Statens energimyndighet, 2007 s.9). Myndigheten rekommenderar att verksamheter och privatpersoner initialt inventerar och reducerar sin klimatpåverkan och att de därefter kan välja att kompensera resterande påverkan genom att köpa reduktionsenheter. Då marknaden för frivillig klimatkompensation beskrivs inrymma oseriösa aktörer, rekommenderar energimyndigheten endast utsläppsreduktioner som säljs inom FN:s eller EU:s handelssystem (Statens energimyndighet 2007).

2.4 Kompensationsprojekt och fördelningsfrågor

Klimatkompensation sker vanligen i projekt inom energibesparing, ökad förnybar energi eller investeringar i biomassa som exempelvis trädplantering (Gössling et al, 2007; Taiyab, 2005). Gössling et al. (2007) beskriver energiprojekten som de med mest positiva effekterna för klimatet. Taiyab (2005) anger att plantering av träd utgör majoriteten av projekten inom den oreglerade marknaden. Att träd motverkar den globala uppvärmningen är en relativt enkel logik, vilket gör sådana projekt lättare att sälja (ibid.). Taiyab (2005) liksom Gössling et al. (2007) ser trädplanteringsprojekt som de kompensationsåtgärderna med de största nackdelarna då de menar att stora områden i främst utvecklingsländer beskogas vilket ofta sker utan kontroll för lokalbefolkningarna. I praktiken innebär detta en begränsning för dessa människors möjligheter att bestämma över sin närmiljö vilket inte ligger i linje med Brundtlandrapportens definition, som säger att hållbar utveckling innebär "[...] att tillfredsställa dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov"(World Commission on Environment and Development, 1987, s.8). Problematiken beskrivs även av Alf Hornborg, professor i humanekologi vid Lunds universitet, när han hävdar att "utveckling helt enkelt inte är tillgänglig för alla" (2010, s.164), och han anger att miljöproblemen utgör fördelningsfrågor där problematiken förflyttas i tid och rum. Hornborg talar om ett nollsummespel där "[...] en utbytesrelation, även då den ingåtts frivilligt, kan innebära en kontinuerlig urholkning av den ena partens resurser, självständighet och utvecklingsmöjligheter" (ibid. s. 36). Hornborg beskriver att vi hanterar motstridiga budskap och talar om vikten av att vi "[...]återfår möjligheten att överblicka våra handlingar.[...]vi har behov av modeller för att förstå relationerna mellan ekologi, samhälle och medvetande" (ibid., s. 211) .

2.5 Varför klimatkompensera om man inte måste?

Men hur kommer det sig att allt fler verksamheter väljer att klimatkompensera frivilligt? Den franska forskningsrapporten "*The emergence of voluntary carbon offsetting*" beskriver orsaken till efterfrågan med fyra huvudsakliga faktorer(Caisse des Dépôts, 2007):

- **Social eller etisk nödvändighet**, vilket beskrivs som det underliggande motivet för de flesta kompensationsåtgärderna, oavsett om det gäller individer eller en verksamhet. Ens principer ska stämma överens med hur man uppträder.

- **Kommunikation och rykte:** För företag är målet ofta att stärka varumärket. Rapporten berättar om en studie från år 2007 som visar att många av köparna är villiga att betala extra för dessa indirekta fördelar.
- **Skapa extra värde:** En del verksamheter utvecklar CO₂-neutrala produkter eller tjänster för att möta sina kunders förväntningar (se Posten Norden i denna studie)
- **Proaktiv lärotid inför framtida inkludering i regelverk:** Här anges flygbolagssektorn utgöra ett exempel. Detta alltsedan EU presenterat planen om att integrera sektorn inom EU ETS from 2012.

Kolk & Pinkse (2004) har också analyserat verksameters drivkrafter och sätt att arbeta med klimatfrågan. Analysen bygger på en enkätundersökning i vilken världens 500 största multinationella företag ingår. Drivkrafterna kategoriseras i risker och möjligheter. Riskerna beskrivs främst som risk att drabbas av kommande statlig reglering, men istället för att reagera genom att försöka påverka regeringsbeslut visar analysen att företagen accepterar denna risk som en verklighet de kommer tvingas leva med. Denna risk tillsammans med risken att drabbas av väderrelaterade katastrofer är också tydligt beroende på vilken sektor bolaget tillhör. I det stora hela anses möjligheterna med klimatförändringarna vara större än riskerna, bl.a. eftersom utsläppsreduktioner ofta sammanfaller med kostnadsreduktioner. Vidare återges att en övervägande majoritet av företagen tror att deras konkurrenskraft kommer att öka genom att de produkt- och processutvecklar som ett resultat av klimatförändringarna. Analysen beskriver också att det finns bakomliggande ekonomiska drivkrafter i att vara sedd som ett socialt ansvarsfullt företag eftersom det ökar bolagets konkurrenskraft. Sättet att arbeta med klimatförändringarna inom företagen varierar, men de flesta inleder med en inventering av utsläpp av växthusgaser och därefter utvecklas interna miljöprogram och ofta sätts mätbara reduktionsmål upp. Hur utsläppen beräknas samt vilka mål som sätts varierar dock kraftigt mellan bolagen. Kolk & Pinkse (2004) berättar också att multinationella företags hållning till klimatförändringarna visar sig direkt korrespondera med deras hemlands regeringars ställningstagande till Kyotoprotokollet. Europeiska företag visade sig ha en mer utarbetad klimatpolicy än företag i USA, vilket är ett land som ännu inte ratificerat Kyotoprotokollet (ibid.).

Idag finns det många nationer som klimatkompenserar. Vid FN:s miljökonferens i Monaco år 2008 lanserades UNEP¹³:s nätverk *Climate Neutral Network* där Costa Rica var det första

¹³ FN:s miljöprogram

landet som anslöt sig och siktar på att vara koldioxidneutralt år 2021 (UNEP, 2011). Fler länder i UNEP:s nätverk för klimatneutrala¹⁴ är nu Etiopien, Island, Maldiverna, Monaco, Nya Zeeland, Norge, Pakistan och Portugal (ibid.). Storbritannien introducerade utsläppskompensation relaterat till den Brittiska administrationens flygresor redan år 2006 (Caisse des Dépôts, 2007). Svenska Regeringskansliet kompenserar för de klimatutsläpp som genereras vid tjänsteresor för ministrar och tjänstemän genom att köpa certifierade utsläppsreduktionsenheter i CDM - projekt (Miljödepartementet, 2008). Caisse des Dépôts (2007) angav att år 2007 utgjorde offentliga aktörer en blygsam andel av den totala efterfrågan gällande frivillig kompensation, men att denna sektor sannolikt skulle komma att utgöra en stark kraft för framtida klimatkompensationsinitiativ (Caisse des Dépôts, 2007). Utöver offentliga aktörer ser vi allt oftare klimatneutrala företag, klimatneutrala konferenser och events, liksom kändisar och musikband som klimatkompenserar sina utsläpp (Henryson, 2006; Taiyab, 2005).

Utsläpp från flygresor har dragit till sig särskilt stort intresse när det gäller klimatkompensation (Caisse des Dépôts, 2007; Statens energimyndighet, 2007). Jonas Åkerman, transportforskare vid avdelningen för miljöstrategisk analys på Kungliga Tekniska Högskolan, ägnar speciell uppmärksamhet åt flygtransporterna i sin doktorsavhandling inom infrastruktur (Åkerman, 2011). Han hävdar att dess snabba ökning är mycket svår att förena med klimatmålen och att om inte kraftfulla åtgärder tas riskerar växthusgasutsläppen från flyget fördubblas inom de närmsta 25 åren, trots användningen av mer bränsleeffektiva flygplan (ibid.). FN:s klimatpanel bedömde att flygets klimatpåverkan kan vara 2-4 gånger högre än dess utsläpp av enbart koldioxid eftersom utsläpp på hög höjd av bland annat kväveoxider och vattenånga ger extra klimatpåverkan (ibid.).

2.6 Verksamhetsintern klimatkompensation

Bakgrunderna som beskrivits i tidigare avsnitt kan utgöra bidragande förklaringar till att det idag återfinns verksamheter som klimatkompenserar i interna åtgärder. Denna studie erfar att omfattningen av sådana arbeten ännu inte är stor i Sverige, men ser en tendens att arbetssättet börjar sprida sig, främst inom den offentliga sektorn. Detta avsnitt inleder med ett

¹⁴ Att leva eller verka på ett sätt som inte producerar något nettotillskott av växthusgaser. Detta uppnås genom att reducera den egna klimatpåverkan och använda kompensation för att neutralisera återstående utsläpp.

internationellt perspektiv och beskriver sedan olika åsikter och vissa juridiska hinder för verksamhetsintern klimatkompensation i Sverige.

Kolk & Pinkse's (2004) internationella studie berättar att vissa verksamheter går steget längre och skapar interna utsläppshandelssystem för sina aktiviteter miljökonsekvenser. Analysen beskriver att möjligheterna för sådana system är störst i multinationella företag, där de inkluderar klimatindikatorer i verksamheternas investeringsprocesser (ibid. s.308). Men även om inte regelrätta utsläppshandelssystem upprättats anges att verksamhetsinterna kompensationssystem har genomförts bland annat i Frankrike och USA. Som exempel har franska vägprojekts utsläpp kompenserats med investeringar i lokal kollektivtrafik. Ett annat exempel är att utsläpp från Seattles statliga elbolag har kompenseras lokalt i biobränsle och utsläppsminskingsarbeten (ibid. s. 9).

Sveriges kommuner och landsting, SKL, har tillsammans med Trafikverket nyligen utformat en skrift för att inspirera till hållbart resande (Sveriges kommuner och landsting, 2010). I den står det bland annat:

Det finns ett behov av att bli mera innovativ i sin finansiering eftersom det tycks vara svårt att utan mycket stora ansträngningar få ökade medel till denna typ av verksamhet, trots att kostnadseffektiviteten är hög. Exempel på nytänkande idéer som finns i vissa kommuner är att införa en form av lokal klimatfond som finansieras genom kommunintern klimatkompensation. Resor som till exempel avviker från den kommunala resepolitiken får betala en särskild avgift till fonden vars medel sedan kan användas för att finansiera hållbart resandeåtgärder eller liknande. (Sveriges kommuner och landsting, 2010, s. 25)

De beskriver här kommunintern klimatkompensation som en innovativ lösning för att finansiera arbetet med hållbart resande, ett arbete som annars beskrivs som svårfinansierat. Tricorona Climate Partner AB är ett företag i Sverige som säljer projektrelaterade utsläppsreduktioner inom ramen för Kyotoavtalet. I företagets handbok gällande klimatkompensation(Tricorona, 2010), beskriver de sin syn på verksamhetsintern klimatkompensation:

Många organisationer, inklusive en del kommuner, väljer att beräkna sin klimatpåverkan och utifrån ett egenvärd pris för koldioxid, sätta av en summa pengar i en intern fond för utsläppsreducerande åtgärder. Ibland kallas dessa fonder för "klimatkompensationsfonder", trots att tanken är att medlen ska användas inom den egna organisationen, och trots att det sällan finns någon koppling till en kvantifierad klimatnytta. Det är viktigt att investera inom den egna organisationen för att minska sina utsläpp. Samtidigt är det viktigt att se till att pengarna – framförallt när det är skattepengar – används på ett kostnadseffektivt sätt. Det är alltså avgörande att ställa krav på den interna fonden att redovisa och följa upp effektiviteten – alltså hur många ton koldioxid som man undvikit eller kommer att undvika för en viss investering – för att kunna jämföra mellan olika interna åtgärder, och mot externa åtgärder. I många fall blir

det tydligt att kostnaden för att ”klimatkompensera” med interna åtgärder är så hög att initiativet mest blir en dyrbar politisk symbol, utan nämnvärd nytta för klimatet(Tricorona, 2010, s. 40).

Tricorona påtalar genom detta vikten av att utvärdera klimatnyttan och kostnadseffektiviteten i de fall verksamhetsintern klimatkompensation införs. När man läser detta är det dock viktigt att ha i åtanke att Tricorona är ett vinstdrivande bolag som har ett intresse i att istället få verksamheter att investera pengar i de projekt Tricorona stödjer.

Liksom kritik mot den oreglerade marknaden för klimatkompensation, kan även verksamhetsintern klimatkompensation kritiseras, då dessa kan ses som mindre kontrollerade och granskade. Caisse des Dépôts forskningsrapport (2007) anger dock att mindre kontrollerade projekt kan utgöra potentiella källor för innovation och har en möjlighet att stödja småskaliga projekt, vilka om de kopplats till CDM hade inneburit alltför höga transaktionskostnader. Rapporten drar paralleller till andra nischmarknader såsom ekologisk odling och rättvisemärkt, vilka finner stöd hos ett fåtal ansvarsfulla konsumenter, men som på sikt kan komma att öka kunnandet och medvetandet hos allmänheten och därigenom underlätta för framtida ekonomiska styrmedel (Caisse des Dépôts, 2007).

För att stödja svenska kommuner, regioner och landsting som vill arbeta aktivt med klimatfrågan finns idag föreningen Klimatkommunerna, vilken inleddes som ett nätverk 2003(Klimatkommunerna, 2011). Föreningens övergripande syfte är att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige. På föreningens hemsida berättas att inköp av extern klimatkompensation¹⁵ möjligen inte är förenligt med svensk kommunallag. SKL, tolkar lagen i en juridisk bedömning (Sveriges Kommuner och Landsting. Wikell, 2008). I den skrivs:

När det gäller kommunala frivilliga förvärv av utsläppsrätter på marknaden för att kompensera för eget resande så skall det bedömas mot bakgrund av de grundläggande kompetensreglerna i 2 kap. kommunlagen (KL). För att kommuner och landsting frivilligt skall få bedriva eller stödja en verksamhet krävs att det finns ett kommunalt allmänintresse[...]. Detta kravet är enligt vår bedömning inte uppfyllt. (Sveriges Kommuner och Landsting. Wikell, 2008, s. 1).

Denna tolkning kan vara en bidragande orsak till det ökade antalet verksamhetsinterna klimatkompensationsarbeten inom kommuner och landsting. På Klimatkommunernas hemsida återfinns även en annan tolkning som kommer från det tidigare nämnda företaget Tricorona:

Tricorona däremot anser att köp av reduktionsenheter kan jämföras med inköp av annan tjänst såsom avfallshantering eller köp av exempelvis ekologiska/rättvisemärkta produkter. Avfallshantering ligger inte alltid i den egna kommunen och med fallet rättvisemärkt betalar man en liten merkostnad för produkten för att sociala åtgärder ska vidtas i andra länder. Den

¹⁵ Klimatkompensation som avsätts i åtgärder utanför den egna verksamheten.

juridiska bedömningen borde därför kunna vara densamma, anser Tricorona.(Klimatkommunerna, 2011)

Tricorona likställer här inköp av extern klimatkompensation med andra inköp av tjänster, vilket då skulle innebära att sådan kompensation inte har något hinder i svensk kommunlag. Frågan är ännu inte prövad juridiskt och fram till dess är det upp till kommuner och landsting att själva avgöra vilken tolkning de vill tro på. SKL omfattas inte av kommunlagen och köper själva extern klimatkompensation för alla flygresor med förbundsanknytning.(Sveriges Kommuner och Landsting, 2010).

2.7 Teoretisk sammanfattning

Avslutningsvis sammanfattas här de teoretiska ramverk denna studie tar sin utgångspunkt i. Att klimatkompensera kan beskrivas som ett sätt att korrigera det marknadsmisslyckande där negativa externa effekter inte inkluderats i priset på marknaden. Hur stor denna kompensation bör vara är och förblir en värderingsfråga, men ovan nämnd forskning talar för omfattande och snara åtgärder om vi ska ha en chans att begränsa den globala uppvärmningen.

Klimatkompensation beskrivs kunna leda till ett ökat antal projekt och reducerade utsläpp, men ses även kunna bidra till att förbättra kunskapsnivån om klimatfrågan och vad som kan göras för att minska klimatpåverkan. På sikt kan detta lärande underlätta för framtida ekonomiska styrmedel. Idag vill allt fler klimatkompensera och goda exempel sprider sig bland nationer, regioner och lokalt. Caisse des Dépôts (2007) har studerat orsakerna till efterfrågan och listar fyra faktorer vilka beskrivits ovan. Samma studie påtalar också att mindre kontrollerade projekt kan bidra till innovation och stödja småskaliga projekt. Extern klimatkompensation kritiserar ibland för att utgöra ett sätt att köpa sig fri. Den oreglerade marknaden för klimatkompensation innefattar en del oseriösa aktörer vilka skapat en misstro mot denna nya bransch. Detta sammantaget kan utgöra bidragande orsaker till att verksamheter istället väljer interna lösningar.

Verksamhetsintern klimatkompensation beskrivs kunna utgöra en innovativ lösning för att finansiera hållbarhetsarbete. Möjligen är det också så att extern klimatkompensation inte är förenlig med svensk kommunallag, vilket kan förklara de ökade intresset för kommunintern klimatkompensation. Samtidigt kan kostnadseffektiviteten och klimatnyttan av dessa interna arbeten ibland ifrågasättas. Denna studie har med hjälp av kvalitativa intervjuer undersökt sex verksamheter i Sverige som genomfört verksamhetsintern klimatkompensation.

3. Studiens design

Denna studie har undersökt verksamheter i Sverige som valt att införa verksamhetsintern klimatkompensation. Det visade sig vara svårt att finna verksamheter med sådana erfarenheter, vilket innebär att studiens objekt kan beskrivas som pionjärer inom området i Sverige. Flertalet kommuner tolkar kommunlagen som att de inte får kompensera externt vilket sannolikt kommer leda till att allt fler kommunala verksamheter i framtiden kommer arbeta på liknande sätt som de verksamheter som studeras här.

3.1 Val av undersökningsmetod

Kvalitativa intervjuer har genomförts då syftet med studien har varit att beskriva och analysera hur verksamheter i Sverige idag arbetar med intern klimatkompensation. Kvalitativa intervjuer syftar till att skapa en förståelse för och en förklaring av ett problem utifrån den intervjuades situation (Kvale, 1997). Metoden valdes för att skapa en bred förståelse för hur dessa personer beskriver sin verksamhets arbete med intern klimatkompensation, där även nyanser och samband kan fångas upp. Därutöver visade det sig tidigt att ett stort urval, lämpat för kvantitativ analys, skulle vara näst intill omöjligt att hitta, då erfarenheter av verksamhetsintern klimatkompensation idag är begränsad till ett fåtal svenska verksamheter.

3.2 Urval

Då författaren av denna studie fått kännedom om att ABB Sverige klimatkompensterade internt för sitt affärsresande, utvecklades en första tanke att studera intern klimatkompensation kopplat till verksamheters affärsresande. Det urvalet visade sig vara alltför snävt och breddades därför till att inkludera organisationer som klimatkompensterar verksamhetsinternt även för andra aktiviteter än just sitt affärsresande.

Inledningsvis kontaktades branschorganisationer som Sveriges Affärsreseförening, HUT Skåne, Klimatkommunerna samt återförsäljare av klimatkompensationer och konsulter inom miljöarbete i företag. Flertalet av dessa bidrog med tips om material till studiens bakgrundskapitel och samtliga tillfrågades om de kände till verksamheter som arbetar med intern klimatkompensation. Detta förfaringssätt ledde fram till det snöbollsurval som studiens empiriska material bygger på (Esaiasson et al, 2007). Urvalet eftersträvades nå verksamheter med så lång erfarenhet som möjligt. Efter hand visade det sig att kommunala organisationer, i större utsträckning än privata, har genomfört verksamhetsintern klimatkompensation. Detta möjliggjorde fler studieobjekt från den offentliga sektorn, men ett större urval från dessa

valdes medvetet bort. Författaren av studien bedömde det som sannolikt att dessa verksamheter arbetar med frågan på liknande sätt och de tre utvalda offentliga organisationerna ansågs utgöra en tillräckligt stor teoretisk mättnad för den typen av verksamhet. Inom den privata marknaden återfanns tre lämpliga studieobjekt, vilket tillsammans med de tre offentliga, bedömdes uppnå en lämplig balans i urvalet. Personerna som intervjuats är de som av verksamheterna beskrivits som de som är bäst insatta i verksamhetens arbete med intern klimatkompensation.

Risken med detta snöbollsurval kan vara att för studien väsentliga verksamheter riskeras missas. Det finns också en risk att det empiriska materialet blir ojämnt eftersom verksamheterna och intervjupersonerna har olika funktioner och därför olika infallsvinklar till kompenationssystemen. Detta kan också vara en styrka i och med att det kan ge en större bredd i studien.

Sammanfattningsvis bygger studien på sex kvalitativa intervjuer med sju personer som är väl insatta i deras verksamheters interna klimatkompensationsarbete. De intervjuade utgörs av en klimathandläggare i Växjö kommun, en samordnare i Göteborgs Stad, miljöchefen vid Örebro Läns Landsting, initiativtagaren och en projektledare i ABB Sverige, en miljöansvarig vid Sala Sparbank samt en miljöstrateg vid Posten Norden.

3.3 Genomförande

En intervjuguide (se Bilaga 1), sattes samman med hänsyn till de riktlinjer som återfinns i metodböckerna av Esaiasson et al (2007) samt Trost (1997). Intervjuerna varade mellan 60 och 90 minuter vardera och genomfördes per telefon under april månad år 2011. Inför varje intervju repeterades ”De tio budorden för en bra intervjuare” (Kvale, 1997 s.138). Intervjuerna spelades in för att därefter möjliggöra en så korrekt och rättvisande analys som möjligt av respondenternas svar. Studiens problemområde beskrevs då intervjuerna bokades och övergripande frågeställningar sändes kort därefter på e-mail till respondenterna. Problemställningen upprepades inledningsvis vid intervjutillfällena. Frågorna ställdes inte ordagrant utan de kvalitativa intervjuerna tilläts alltmer fortgå som ett interaktionistiskt samtal, där intervjuaren aktivt lyssnade och ställde dynamiska och tematiska frågor och följdfrågor (Kvale, 1997). Intervjuguiden användes som stöd för att inte missa viktiga frågeställningar och samtliga intervjupersoner tillfrågades att avslutningsvis komplettera med tillägg som de eventuellt kunde anse saknats i samtalet.

Valet att genomföra intervjuerna per telefon gjordes då det visade sig att samtliga intervjupersoner fanns långt ifrån författaren geografiskt sett och fysiska möten bedömdes inte som varken ekonomiskt eller tidsmässigt genomförbara i denna studie. Samtal kan förlöpa smidigare när man befinner sig i samma rum och att studiens intervjuer företogs på distans kan påverka dialogen negativt (Esaiasson et al, 2007). Författaren gjorde dock bedömningen att så inte var fallet här eftersom samtalen flöt avslappnat och bra. Kvaliteten på ljudupptagningarna var tydlig och bra och störde inte analysen av materialet. Vid intervjun med ABB Sverige bjöd initiativtagaren in verksamhetens ledare för energisparprojekt till samtalet. Intervjusituationen fick en något annan utformning med tre personer i samtalet, men detta har inte bedömts negativt för intervjuens kvalitet.

3.4 Analyismetod

Det material som erhålls vid kvalitativa intervjuer syftar till, som tidigare nämnts, att skapa en förståelse av ett problem utifrån den intervjuades situation. Materialet kan ses som ett interaktionistiskt närmande till personernas sociala verklighet, samtidigt som intervjuaren ges tillfälle att pröva sin förförståelse av problemet gentemot de experter på området som denne intervjuar och därigenom nå en teoretisk mättnad (Kvale, 1997). Inspelningarna från intervjuerna avlyssnades och skrevs ner tematiskt senast dagen efter intervjun genomförts. Detta för att säkerställa att situationer och nyanser skulle vara i så färskt minne som möjligt. Intervjuinspelningarna sparades i sin ursprungsform och för att undgå att förlora helhetsbilderna från intervjuerna och bibehålla reliabiliteten i materialet, användes dessa ljudupptagningar löpande för att jämföra den analyserade texten och på så vis undvika slumpmässiga fel (Esaiasson et al, 2007). När detta var gjort påbörjades tolknings- och analysarbetet med upprepade genomläsningar av materialet. Stora delar av texterna meningskoncentrerades, vilket innebar att långa meningar formulerades om mer koncist (Kvale, 1997). Sedan sorterades och grupperades samtalsämnen utefter de problemställningar som studien syftar till att undersöka.

Analysarbetet utfördes genom att söka likheter eller olikheter mellan respondenternas berättelser och synpunkter samt att koppla dessa till den litteratur och de teorier som undersökningens problemställning bygger på och som beskrivs i kapitel 2. Detta tillsammans med den noggranna hanteringen av textmaterialet sörjer för en hög resultatvaliditet (Esaiasson et al, 2007). Några för författaren nya problemområden belystes i intervjuerna varför kompletterande bakgrundsarbete genomfördes efter intervjusituationerna.

3.5 Forskningsetik & källkritik

Respondenterna i denna undersökning har gett sitt samtycke till att vara med i studien. Ingen absolut anonymitet har utlovats de olika aktörerna och omständigheter runt intervjuerna har heller inte förvrängts på något vis. Författaren av denna studie har trots detta reflekterat kring problematiken kring forskningsetik och gjort bedömningen att det som presenteras i undersökningen sannolikt inte kan anses komma att skada någon av intervjupersonerna. Personernas namn redogörs inte eftersom studien inte syftar till att redogöra enskilda individers åsikter utan för att studera verksamhetens arbete med intern klimatkompensation.

Med ett begränsat urval på sex kvalitativa intervjuer kan materialet inte generaliseras i alltför stora mått. Intervjupersonernas olika roller i organisationerna samt att verksamheterna är uppbyggda på varierande vis kan påverka respondenternas synsätt och även deras sätt att uttrycka sig. Särskild stor skillnad kan ses mellan kommuner och landstings verksamheter i jämförelse med privata företag. Samtidigt bidrar olikheterna till en större bredd i materialet, med fler aspekter och synvinklar.

Fördjupande och bred inläsning har skett i faktaböcker, vetenskapliga artiklar, institutionsrapporter samt övrig forskning kring studiens ämnesområde. Den litteratur och de dokument som används i studien har genomgått källkritisk bedömning enligt den så kallade Ädel OST modellen (Esaiasson et al, 2007), där äkthet, oberoende, samtidigthet och tendens har analyserats.

Då endast ett fåtal verksamheter i Sverige idag infört verksamhetsintern klimatkompensation, har litteratur härom varit svår att finna. Däremot kan de analyser som återges rörande internationella perspektiv på företags ställningstagande i klimatfrågan anses motverka denna brist. Därigenom kan studiens vetenskaplighet upprätthållas. Trots att förberedelse skett genom inläsning av relevant litteratur och övningsuppgifter i intervjutekniker är det viktigt att framföra att författarens begränsade ämneskunskap och intervjuerfarenhet, kan ha lett till att intervjusituationerna ändå inte varit optimala. Analysen har genomförts enligt vetenskapliga strukturer, men utgör en tolkning av en individ, ett subjekt, i detta fall författaren. Detta gör det möjligt att författarens erfarenheter och förförståelse ändå kan anses leda till en subjektiv bedömning.

4. Verksamhetsintern klimatkompensation – en studie

Verksamheterna som undersökts i denna studie utgörs av ABB Sverige, Sala Sparbank, Posten Norden, Göteborgs Stad, Växjö kommun samt Örebro läns landsting. Det är viktigt att ha i åtanke att verksamheterna, liksom respondenternas roller i dessa, skiljer sig åt. Personerna som intervjuats är de som beskrivits som de som är bäst insatta i verksamhetens arbete med intern klimatkompensation. Här presenteras och analyseras svaren utifrån studiens tre huvudsakliga frågeställningar:

- ✓ Hur är dessa verksamhetsinterna klimatkompensationsarbetena utformade?
- ✓ Vilka är bakgrunderna till verksamheternas interna klimatkompensation?
- ✓ Vilka lärdomar kan dras från dessa interna klimatkompensationsarbeten?

Detta kapitel är indelat i fyra avsnitt.

I det första avsnittet, 4.1, presenteras intervjupersonerna och deras roll kopplat till sin verksamhets interna klimatkompensationsarbete. Verksamheterna har olika benämningar på sitt kompensationsarbete vilka återges inledningsvis i citationstecken, men förkortas därefter för enkelhetens skull till VIKK, vilket här betyder verksamhetsintern klimatkompensation. VIKK utgör inte någon allmänt vedertagen förkortning utan är skapad här för att förenkla läsningen.

Därefter följer tre avsnitt i vilka de svar som givits för studiens tre huvudfrågor presenteras och analyseras: 4.2 Utformningar, 4.3 Bakgrunder till det interna valet samt 4.4 Övergripande lärdomar. I vardera avsnitt presenteras verksamheternas svar och jämförs sinsemellan. Likheter och skillnader belyses för att i ett avslutande underkapitel, analyseras och tolkas med hjälp av tidigare forskning och teorier, återgivna i kapitel 2. För fullständiga intervjufrågor, se Bilaga 1. Intervjuguide.

4.1 Intervjupersonerna i deras verksamheter

ABB Sverige levererar produkter och system för kraftöverföring samt process- och industriautomation och har cirka 8 700 medarbetare (ABB i Sverige, 2011). Intervju skedde med initiativtagaren till verksamhetens ”Energisparfond” samt projektledaren för verksamhetens övergripande Energisparprojekt i vilken Energisparfonden är ett verktyg. Nedan kallas de ABB:s initiativtagare samt ABB:s projektledare.

Från Sala Sparbank intervjuades verksamhetens miljöansvarige, nedan kallad Sparbankens miljöansvarige. Hennes roll i verksamhetens "Lokala klimatkompensation" är att sköta kommunikationen, ta emot ansökningar om medel, bereda dessa och vara med och fatta beslut om vad som ska sponsras via deras VIKK. Banken riktar sig både till privatpersoner och företag, har 84 anställda och har kontor på fyra orter(Sala Sparbank, 2011).

Intervjun med Posten Norden skedde med deras miljöstrateg i Stockholm. I denna studie kallas hon Postens miljöstrateg och hennes roll i verksamhetens "Klimatfond" är att vara sammanhållande i verksamhetens miljöråd, sätta upp riktlinjer, ge underlag till internkommunikation samt att utvärdera de åtgärdsförslag som inkommer för att erhålla pengar från fonden. Posten Norden erbjuder kommunikations- och logistiklösningar till, från och inom Norden, har bildats genom samgåendet mellan Post Danmark A/S och Posten AB och har ca 44 000 medarbetare(Posten Norden, 2010) Moderbolaget är ett svenskt publikt bolag som ägs till 40 % av den danska staten och till 60 % av den svenska staten (ibid.).

Intervju genomfördes även med en samordnare på trafikkontoret vid Göteborgs Stad, nedan kallad Göteborgs samordnare. Trafikkontoret fick i uppdrag att utforma arbetet med verksamhetens "Kommuninterna klimatkompensation" och denna samordnare var med från början i arbetet. Han håller idag ihop det administrativt och är den som sköter kontakterna ut mot bolagen och förvaltningarna. Göteborgs Stad har cirka 48 600 medarbetare (Göteborgs Stad, 2011) och ansvarar, liksom alla Sveriges kommuner, för det mesta av den samhällsservice som finns där vi bor.

Växjö kommuns klimathandläggare intervjuades, nedan kallad Växjös klimathandläggare. Hans roll i verksamhetens "Klimatkonto" är i stora drag administrativ, där han utvärderar och skriver tjänsteskrivelser om vilka åtgärder som sedan föreslås till kommunstyrelsen. Växjös klimathandläggare sitter med i miljögruppen som sköter kommunikationen gentemot kommunens bolag och förvaltningar. Växjö kommun har cirka 7 400 anställda(Växjö kommun, 2009).

Örebro läns landsting [...] "arbetar främst för människors hälsa, trygghet och välbefinnande och för länets utveckling" och hade i slutet på 2010 8 880 anställda (Örebro läns landsting, 2011). Intervju skedde med verksamhetens miljöchef, här kallad landstingets miljöchef. Hon berättar att hon varit med i beslutsprocessen att införa verksamhetens "Interna

klimatekompensation” och sitter med i ledningsgruppen som fattar beslut om vilka åtgärder som ska sponsras med dessa pengar.

4.2. Utformningar

Detta avsnitt presenterar och analyserar utformningarna. Avsnittet är indelat i tre underkapitel: 4.2.1 Avgifter och åtgärder, 4.2.2 Kommunikation, mål och additionalitet samt 4.2.3 Sammanfattande analys och tolkning av utformningarna

4.2.1 Avgifter och åtgärder

För att ge en mer förenklad beskrivning av hur verksamheternas VIKK utformats används inledningsvis två uppställningar i tabellform. Innehållet i tabellerna utvecklas och jämförs därefter och ytterligare svar gällande utformningarna beskrivs i löpande text. Den första tabellen, tabell 1, återger när VIKK infördes, vilka aktiviteter som beläggs med klimatavgift samt ger exempel på vad pengarna ska användas till.

Tabell 1. När arbetet infördes, vilka aktiviteter som beläggs med avgift samt vad pengarna används till

Verksamhet	Infördes	Vilka aktiviteter beläggs med avgiften	Vad används pengarna till?
ABB Sverige	Kvartal 4 2006	Tjänsteresor med flyg	Projekt som sparar CO ₂ och / eller kWh
Posten Norden	1 jan. 2009	Verksamhetens alla aktiviteter	Öronmärkta satsningar för att minska verksamhetens totala koldioxidutsläpp
Sala Sparbank	1 jan. 2009	Verksamhetens indirekta miljöpåverkan, ex. transport av pengar	Lokala klimatprojekt i närområdet.
Göteborgs Stad	1 jan. 2009	Tjänsteresor med flyg och bil samt övriga persontransporter med fordon under 3,5 ton	Reserelaterade åtgärder för minskad fossilbränsleanvändning och ökad andel cykel- & kollektivtrafik.
Växjö kommun	1 jan. 2009	Tjänsteresor med inrikesflyg och bil samt övriga persontransporter	Beteendepåverkande projekt med kriterierna klimatnytta, innovation samt möjlighet att nå ut till kommunmedborgarna
Örebro Läns Landsting	1 jan. 2011	Tjänsteresor med inrikes flyg och bil samt övriga persontransporter	Nya projekt som har koppling till minskad klimatpåverkan

I denna studie var det ABB Sverige som hade absolut längst erfarenhet av verksamhetsintern klimatkompensation, då de införde systemet redan år 2006. Örebro Läns Landsting är de med kortast erfarenhet här och de fyra övriga inledde alla sitt VIKK arbete år 2009 och har därav drygt två års erfarenheter.

Fyra av sex verksamheter har valt att belägga tjänsteresor och persontransporter med klimatavgift. Posten Norden belastar hela verksamhetens CO₂ utsläpp med avgift och Sala Sparbank väljer att belägga sin indirekta miljöpåverkan med avgift till VIKK. Sparbankens direkta miljöpåverkan avgiftsbelastas också, men för de pengarna köps reduktionsenheter i CDM projekt. Landstinget belastar inledningsvis inte utrikes flyg med avgift, men deras miljöchef säger att planer finns att inkludera även dessa flygresor på sikt. I Växjö klimatkompenstras utrikes flygresor genom externt köp av europeiska utsläppsrätter, vilka betalas centralt av kommunen eftersom förvaltningar med internationella samarbeten upplevde att de straffades då arbetets art föranledde mer flygresande.

I vilka åtgärder investeras då dessa pengar? Variationerna är stora och det visar sig finnas en del juridiska och redovisningsrelaterade hinder för vad som är genomförbart i kommunerna och landstinget. Dessa problem återges inte av intervjupersonerna från ABB Sverige, Posten Norden eller Sala Sparbank.

ABB:s initiativtagare berättar att medel främst beviljats till videokonferensutrustningar, men även till grenuttag med avstängningsknapp, solenergi för att värma vatten, en superkamera som kan spåra läckage av svavelklorid, elverktyg istället för verktyg med tryckluft, effektivare tvättutrustning för produktionsdelar, sensorer för belysning, effektivare ventilation, LED belysning i ABB skyltarna mm. Initialt var det trögt att få in åtgärdsförslag.

Postens miljöstrateg beskriver att de bytt till energisnålare belysning, energieffektiviserat i lokaler, testat nya bränslen, tidigarelagt inköp av elmopeder och elbilar, tätat lastportar mm. Sparbanken sponsrade en lokal bilpool.

Samordnaren i Göteborg anger att kreativiteten i åtgärdsförslagen varit stor. De vanligaste åtgärderna har handlat om inköp av cyklar och elcyklar, ecodriving och videokonferensutrustningar. Investeringar kan inte sträcka sig över flera budgetar, varför större investeringar inte är möjligt som det ser ut idag. Detta gör att medel kan riskera att brinna inne om de inte spenderas inom budgetåret. Problematiken drabbar främst reseintensiva verksamheter, vilka ska avsätta förhållandevis stora medel och inte har visat sig

kunna spendera alla dessa enbart på reserelaterade åtgärder. Denna aspekt gör att de nu överväger tillåta även investeringar som inte är direkt kopplade till resandet.

I Växjö beviljades medel till att främja mer möten med IT-hjälpmiddel, en guidebok om naturområden i Växjö kommun, bättre information om en kanotled, elenergi- och radonmätare för utlåning samt utbildning om mer ekologiskt och närodlat för skola och barnomsorg. De har haft svårt att få in tillräckligt många förslag till beteendepåverkande projekt, vilket gör att de i framtiden möjligen även kommer tillåta investeringsprojekt, berättar klimathandläggaren. Problematiken med investeringar som sträcker sig över flera år känner inte klimathandläggaren igen, men säger att det kanske är något de får erfara längre fram. Han säger sig ha svårt att se problematiken, men betonar att han inte är någon ekonom.

Landstingets miljöchef meddelar att det detta år beviljas medel till beteendepåverkande projekt såsom kurser i *ecodriving*¹⁶, livscykelanalyser och en utveckling av en transportplan inför ombyggnaden av universitetssjukhuset. Liksom Göteborgs samordnare beskriver hon problematiken med investeringar som sträcker sig över mer än ett budgetår och säger att sådana idag inte kan godkännas.

Tabell 2 beskriver hur mycket pengar som samlades in alternativt beräknades fram för aktiviteterna under år 2009 (markeras med *) alternativt 2010. Tabellen återger också vilken avgift som tas ut samt varifrån den beräkningen kommer.

Tabell 2. Insamlad / beräknad totalsumma, vilken avgift som tas ut och vad avgiften är baserad på

Verksamhet	Summa 2009*/2010	Avgift	Vad är avgiften baserad på?
ABB Sverige	Ingen uppgift	1,8 % av biljettpriset ~135 kr per ton CO ₂	Priset på utsläppsrätter 2006 15 euro per ton CO ₂
Posten Norden	100.000.000	210 kr per ton CO ₂	Motsvarande avgift som för köp av utsläppsminskningar i CDM projekt
Sala Sparbank	18.000*	210 kr per ton CO ₂	Motsvarande avgift som för köp av utsläppsminskningar i CDM projekt
Göteborgs Stad	9.500.000*	1,50 kr per kg CO ₂ ~1 500 kr per ton	Kostnadsnyttoanalyser från SIKa och trafikverken

¹⁶ Ecodriving innebär ett sparsamt körbeteende som kan spara upp till 20 procent i bränsleförbrukning. Källa: Sveriges Trafikskolors Riksförbund.

Växjö kommun	400.000	100 kr per ton CO ₂	Priset på utsläppsrätter då utredningen gjordes
Örebro Läns Landsting	843.500	1 kr per kg CO ₂ , ~1 000 kr per ton 17% av biljettpriiset på inrikes flygresor	Sveriges koldioxidskatt. Schablonavgift på flyget tagen efter rekommendation

Den totala summan som samlats in i verksamheterna presenteras här enbart i syftet att ungefärligt visa VIKK arbetenas möjligheter till omfattningen av åtgärder i den egna verksamheten. ABB Sverige angav dock ingen summa. Då verksamheterna skiljer sig åt på flera sätt, är dessa summor inte avsedda att användas för att jämföra bolagen med varandra. Viktigt att ha i åtanke är också att den totala summan pengar som avsätts även är direkt kopplad till hur verksamheterna beräknar mängden CO₂ utsläpp från sina aktiviteter. Här skiljer det sig också en hel del mellan verksamheterna och aspekter att beakta är bland annat vilket drivmedel som används, hur stor bränsleförbrukning fordonen beräknas ha, hur välfyllda transportmedlen beräknas vara, dvs. utsläpp per personkilometer, hur utsläpp från flyg beräknas, dvs. om höghöjdstillägg används (Åkerman, 2011), om extra tillägg för korta flygresor görs (då starten drar mer bränsle och därigenom ger större utsläpp per kilometer) mm. Utöver dessa variationer visar sig flera av verksamheternas leverantörer vara ovana att erbjuda CO₂ statistik och ibland tas uppgifter från flera olika system vilket kan innebära dubbel registrering. Växjös klimathandläggare berättar att kommunen lägger ut alltfler uppdrag på entreprenad. Dessa innefattas inte av VIKK arbetet varför statistiken inte blir rättvisande. En ökad användning av externa entreprenörer minskar totalsumman till VIKK, vilket kan misstolkas som att miljöpåverkan minskats. Växjös klimathandläggare säger ”Det finns naturligtvis osäkerhetsfaktorer, men vi jobbar på att bli mer och mer exakta” (Växjö klimathandläggare, 2011).

Tabell 2 visar att nivån på klimatavgiften varierar avsevärt och ligger på mellan 100 – 1500 kr per ton CO₂-utsläpp. ABB Sverige, Posten Norden, Sala Sparbank samt Växjö kommun beräknar avgiften utefter prissättningen på utsläppsminskningar i CDM projekt alternativt europeiska utsläppsrätter, vilket i nuläget ger den lägsta avgiften på mellan 100-210 kr per ton CO₂. Växjö kommun anger att priset på utsläppsrätter egentligen var 150 kr per ton då prissättningen gjordes, men för att inte avskräcka för mycket och för att ha en summa som lättare kan kommuniceras valdes nivån 100 kr per ton CO₂. Kommunikationsargumentet lyftes fram i samtliga intervjuer då de beskrev att det var av stor vikt att avgiften är tydlig och lätt att

förmedla. Örebro Läns Landsting och Göteborgs Stad har valt en betydligt högre beräkningsgrund vilket ger en avgift på mellan 1 000 - 1 500 per ton CO₂, och landstinget anger i intervjun att de planerar att höja avgiften successivt. Intressant är också att både ABB Sverige och landstinget beräknar avgiften på flyget baserat på biljettpriset. Schablonavgiften skiljer sig också väsentligt med 1,8 % för ABB och 17 % för landstinget.

Frågor ställdes gällande hur ofta avgiften beräknas/debiteras, vart pengarna placeras samt vart beslut om åtgärder sker. Svaren blev att det vanligaste tillvägagångssättet är att debitering eller avräkning sker en gång per år och att pengarna betalas in till ett gemensamt konto från vilket ledningen beviljar medel. Här skiljer sig dock Göteborgs Stad och ABB Sverige något. Göteborgs samordnare berättar att rapportering sker till en central enhet, men att pengarna avsätts och beslutas internt i varje bolag eller förvaltning. Detta beror på att centrala inbetalningar från stadens bolag skulle betraktas som vinstutdelning och måste då beskattas vilket de velat undvika. I ABB Sverige beviljas medel från kontot av en styrgrupp med mixade kompetenser, men som inte innefattar verksamhetens högsta ledning. Debiteringen sker här fyra gånger per år och ansökningarna om medel har inget specifikt inlämningsdatum utan kommer in löpande till styrgruppen som också beviljar medel löpande. Övergripande kan sägas att samtliga av de studerade VIKK är uppbyggda så att medarbetare (medborgare i sparbankens fall) får föreslå åtgärder och ansöka om pengar därtill. Kommunerna och landstinget beskriver förfarandet som administrativt krångligt, något som inte anges i de andra tre verksamheterna.

4.2.2 Kommunikation, mål och additionalitet

Att kommunicera VIKK arbetet anser alla intervjupersoner vara väldigt viktigt, vilket tidigare berörts när det gäller avgifternas kommunicerbarheten. Frågor ställdes också gällande vilka mål de satt upp och hur de säkerställer att åtgärderna inte ersätter investeringar som ändå skulle gjorts, dvs. dess additionalitet.

ABB Sverige hade ursprungligen ett mål att kompensera alla CO₂ utsläpp som tjänsteresorna medför, men så långt har de ännu inte kommit. I det övergripande energisparprojektet har de ett mål om 2,5 % energibesparing per år och anställd berättar ABB:s projektledare. De vill minska både CO₂ utsläppen och energiförbrukningen och projektledaren förklarar att de inte velat räkna om energibesparingar till CO₂ besparingar och han säger; ”Problemet i Sverige är att vi har så CO₂ ren el. Minskar vi energiförbrukningen minskas inte CO₂ utsläppen” (ABB:s

projektledare, 2011). Vid ABB Sverige ser varje resenär sin tjänsteresas CO₂-utsläpp på sin resebekräftelse. Medel från ABB Sveriges VIKK betalar maximalt en tredjedel av den totala åtgärdskostnaden eftersom de kräver att divisionerna också har en egen betalningsvilja i åtgärden. ABB Sverige bifogar medel endast till investeringar med mer än 2,5 års återbetalningstid eftersom de anser att kortsiktiga investeringar ska göras ändå (ABB:s projektledare, 2011).

Posten Norden avser att minska sina utsläpp av CO₂ med 40 % från år 2009 till år 2020. Målet bryts ner i nyckeltal för varje region eller distrikt och kommunikation utgår från flera håll. Något specifikt mål för VIKK finns inte. Miljörådet träffas regelbundet och lägger upp planer för hur och vad som ska spridas i organisationen. De kommunicerar genom verksamhetens miljöutbildning, intranät, verksamhetens månadstidning samt olika anslag och nyhetsblad. Postens miljöstrateg anger att ansökningsförfarandet med flera sållningssteg säkerställer att åtgärderna är utöver vad som ändå skulle gjorts, men medger att det ibland kan vara svårt att avgöra.

Sala Sparbank är idag ett klimatneutralt företag och VIKK arbetet är ett medel i det arbetet. Kommunikation skedde år 2010 via lokalpressen, men kommer detta år även att ske via verksamhetens hemsida. Bedömningen att åtgärden är additionell är svår att göra, men än så länge har de bara haft en åtgärd, vilken de bedömde innebar en tidigareläggning av inköp.

Samordnaren i Göteborg anger målet att stadens användning av fossila bränslen ska minska. Trafikkontoret ansvarar för att sprida VIKK arbetet ut i organisationen och säger att det är upp till varje förvaltning eller bolag att kommunicera internt. Generellt sätt anser samordnaren att publiciteten varit bra. Additionalitetsfrågan ser han som svår att garantera, men berättar att trafikkontoret sedan tidigare erfarit att pengar inte prioriterats för att minska utsläppen från transporter och samordnaren säger ”Ofta är det så att de som ska besluta om detta vanligen är de största syndarna, vilket gör att arbetet går lite trögt” (Göteborgs samordnare, 2011).

Växjö's klimathandläggare berättar att kommunen vill vara Europas grönaste stad och har som mål att helt fasa ut den fossila bränsleanvändningen till år 2030. Enligt klimathandläggaren sker kommunikation gällande VIKK främst kopplat till förvaltningarnas ansökningsprocess. Åtgärderna har sedan också krav på sig att nå ut till medborgarna, vilket innebär att varje åtgärd som beviljas medel måste ha en egen kommunikationsplan. I kommunens projektmall

(Växjö kommun, 2011) står det angivet att VIKK ska möjliggöra genomförande av projekt som annars inte blir gjorda.

Landstingets miljöchef anger att de ännu inte formulerat något mål för VIKK arbetet. Verksamheten har informationsblad varje kvartal och i dessa har även VIKK kommunicerats. Miljörådet har som uppgift att sprida information till förvaltningar och de väljer i sin tur hur de kommunicerar vidare. För att säkerställa att medel inte ges till åtgärder som ändå skulle gjorts krävs det att åtgärden ska ligga utanför budgetramen.

4.2.3 Sammanfattande analys och tolkning av utformningarna

Med tanke på att dessa verksamheter verkar utgöra pionjärerna inom verksamhetsintern klimatkompensation i Sverige är det inte förvånande att utformningarna skiljer sig. Detta känns igen från beskrivningen av den oreglerade marknaden för frivillig klimatkompensation (Casse des Dépôts, 2007). Då kompensationen är frivillig och oreglerad är det också fritt fram att själv besluta om vad som ska belastas, hur utsläpp beräknas, hur mycket avgift som ska tas ut och i vilka åtgärder dessa pengar ska investeras i. Tjänsteresor avgiftsbeläggs i samtliga fall vilket kan ha att göra med den proaktiva lärotyd som beskrivs ha uppstått genom flygbranschens kommande inkludering i EU ETS (Casse des Dépôts, 2007). När det gäller avgiftsnivåer talar Sterner och Persson (2008) om att valet av summa är och förblir en värderingsfråga, vilket blir tydligt i dessa fall. Schablonavgiften, som en procentsats på biljettpriset, anser denna författare vara en av de mest tveksamma beräkningsgrunderna. Eftersom flygbranschen inte betalar sina negativa externa effekter (Åkerman, 2011), kan inte pris och utsläpp här sägas korrespondera med varandra. Avgiftens kommunikerbarhet visar sig vara av stor vikt för de studerade verksamheterna.

Åtgärderna är i många fall satsningar på energieffektivisering och förnybar energi, liksom är vanligt förekommande i externa klimatkompensationsåtgärder (Gössling, 2007; Taiyab, 2005). Men i dessa interna klimatkompensationsarbetena återfinns också andra investeringar och beteendepåverkande projekt som kan beskrivas som innovativa, vilket stämmer överens med resonemangen av SKL (2010) och Caisse des Dépôts (2007).

Juridiska och företagsekonomiska hinder gör att utformningarna begränsas, främst i kommunerna och landstinget. De anger att VIKK i många fall är ganska krångligt att hantera, vilket kan tolkas som att småskaliga projekt, som de studerade, inte alltid innebär lägre transaktionskostnader, något som annars påtalas av Caisse des Dépôts (2007).

Vikten av att kommunicera arbetet med VIKK lyfts fram av samtliga men inga av dem har satt upp kvantifierbara mål för sitt VIKK arbete, utan det ingår i andra uppsatta mål. Verksamheterna anger att de säkerställer additionaliteten främst genom att avkräva att åtgärder som finansieras genom VIKK är av karaktären att detta innebär en tidigareläggning, men påtalar att denna bedömning ofta är svår att göra. Företaget Tricorona Climate Partner AB:s betoning på att följa upp kostnadseffektiviteten och klimatnyttan visar sig i dessa fall inte prioriteras (Tricorona, 2010). Klimatnyttan är här i händerna på de som beslutar om åtgärderna och är beroende av deras kompetensområden. Däremot lägger dessa verksamheter ett stort fokus på kommunikation och medvetandegörande av klimatnyttan och åtgärder.

4.3 Bakgrunder till det interna valet

Denna del ska försöka bringa klarhet i hur det kommer sig att verksamheterna valt VIKK istället för extern klimatkompensation. Nära anslutande frågor till detta innefattar frågor om vilket förarbete som gjordes och vilken förkunskap som fanns gällande klimatkompensation samt när det formella beslutet fattades. Under 4.3.1 återges svaren först per verksamhet. Därefter jämförs och tolkas respondenternas svar. I 4.3.2 analyseras och tolkas respondenternas svar

4.3.1 Verksamheternas beskrivning av bakgrunden till det interna valet

ABB:s initiativtagare inspirerades vid ett möte arrangerat av Sveriges Affärsreseförening, SBTA, år 2006, där bland annat en leverantör av extern klimatkompensation presenterade sina tjänster. ABB:s initiativtagare säger att ”Vi ställde då lite obekväma frågor till leverantören, bland annat om hur deras affärsmodell såg ut, men de ville de inte svara på”(ABB:s initiativtagare, 2011). Efter mötet kände han att de istället borde se till att investera i egna åtgärder som kompensation för sitt affärsresande. Han framförde idén till verksamhetens kommunikationsdirektör, vilken också satt i ledningen, och tillsammans jobbade de fram ett koncept som kunde passa ABB. ”Vi vill inte köpa oss fria någon annanstans[...] Vi vill ta ansvaret själva och det gör vi bäst genom att frigöra pengar.” säger ABB:s initiativtagare.

Miljöstrategen på Posten Norden anger att de ville snabba upp verksamhetens miljöarbete. ”Istället för att ge pengarna till en extern leverantör är detta ett sätt att göra det i egen låda”(Postens miljöstrateg, 2011). Miljöstrategen anser att de har ett bra miljöarbete sedan tidigare och de erbjuder sedan 2009 även sina kunder att klimatkompensera i CDM projekt för de tjänster de köper av verksamheten. Miljöstrategen säger att verksamheten hade god

kunskap om extern klimatkompensation redan innan VIKK arbetet påbörjades. Hon berättar att de är Nordens största åkeri, med drivmedel som största miljöpåverkande del. Hon ser att de har mycket kvar att göra själva innan de kan tänka på att kompensera externt.

Sparbankens miljöansvarige uppger att det står i deras stadgar att de ska verka lokalt. Ursprungstanken var att kompensera all miljöpåverkan lokalt, men efter diskussioner med deras samarbetspartner i hållbarhetsarbetet, Respect Sustainable Business AB, framkom önskan att bli ett klimatneutralt företag. Då angavs det vara nödvändigt att även kompensera externt. Därför sker verksamhetens klimatkompensationsarbete idag på två olika sätt. Den direkta miljöpåverkan kompenseras genom externt inköp i CDM projekt och den indirekta miljöpåverkan kompenseras i klimatförbättrande lokala investeringar. Sparbankens miljöansvarige säger ”Vi vill gärna tro att lokala åtgärder kan skapa arbetstillfällen för oss och ett bättre klimat för oss” (Sparbankens miljöansvarige, 2011). Hon berättar också att banken är certifierad enligt ISO 14001, och började redan 2006 att köpa utsläppsrätter för sitt affärsresande, då från Svenska Naturskyddsföreningen.

Göteborgs samordnare berättar att de år 2007 fick stärkt miljöfokus i resepolicy och att en motion från Folkpartiet 2008 påtalade att klimatkompensering för affärsresor börjar bli vanlig och därför något som även Göteborgs Stad borde göra. Inledningsvis gjorde trafikkontoret en avstämning med bl. a. Karlstad och Åre kommuner gällande VIKK, men idag pågår inget regelrätt samarbete. Liksom Postens miljöstrateg anger Göteborgs samordnare att VIKK införts för att påskynda och sätta press på det egna arbetet. Samordnaren säger sig vara väl medveten om den kritik som framförs gällande externa klimatkompensationsprojekt, men anser själv att han kan se att det har positiva effekter. Verksamheten har dock tolkat kommunlagen som att sådana köp inte är genomförbara för deras organisation. ”Hur bra det än är att bygga vindkraftverk i Indien är det ändå ingenting som påverkar direkt i vardagen”, säger samordnaren.

Växjös klimathandläggare (2011) berättar att Socialdemokraterna i Växjö lämnade in en motion år 2008. Initialt var pengarna från kommunens VIKK arbete avsedda att erbjuda medborgarna en möjlighet att söka pengar därur, men det visade sig inte vara juridiskt möjligt. De kände också att det är bättre att ge en sporre till förvaltningarna att få en möjlighet att få tillbaka pengar de betalat in genom att vidta klimatinsatser. Han anger att de räknat sina utsläpp sedan i mitten på 1990 och sedan några år också har ett ekologiskt bokslut som, parallellt med det ekonomiska, anger hur väl verksamheten följer de uppsatta miljömålen.

Landstingets miljöchef berättar att VIKK kom till av en politisk motion från Miljöpartiet år 2009. Den föreslog köp i CDM, men då det inte stämde med kommunlagen ville de hitta en intern form. Hon anser att CDM också är bra, ”...under förutsättning att projekten är bra” och säger sen ”Det är ju bra att städa hemma först. Det är ju ändå skattemedel vi handskas med”(Landstingets miljöchef, 2011).

Gemensamt för de intervjuade kommunerna och landstinget är alltså att uppkomsten till deras verksamheters VIKK berott på politiska motioner. Dessa verksamheter berättar också att de känner till fler andra kommuner och landsting som överväger eller håller på att introducera VIKK. Respondenterna nämner kommunerna i Örebro, Åre, Västerås, Helsingborg, Malmö, Karlstad samt Landstinget Västernorrland som exempel. Intervjun med ABB Sverige visade på en viss misstro till externa kompensationsprojekt, men annars anges bakgrunden till det interna valet vara en vilja att själv ta ansvar och påskynda förbättringar i sin närmiljö.

4.3.2 Sammanfattande analys och tolkning av bakgrunderna till det interna valet

En fullständig analys som svarar på varför verksamheterna valt verksamhetsintern klimatkompensation kräver en djupare studie än vad som skett här. Vad som uppges i en intervjusituation behöver inte utgöra hela bakgrunden, med alla orsaker kopplade till verkan. Dock kan svaren här peka på väsentliga bitar som lett till beslutet. Ytterligare faktorer till besluten kan utgöras av de som tidigare beskrivits i den franska forskningsrapporten (Caisse des Dépôts, 2007). Det vill säga; Social eller etisk nödvändighet, Kommunikation och rykte, Skapa extra värde samt Proaktiv lärotid inför framtida inkludering i regelverk (ibid.). Övergripande anges bakgrunderna till det interna valet sammanfattas som en kombination av att vilja ta eget ansvar, en viss misstro till extern klimatkompensation tillsammans med juridiska hinder i kommunallagen som begränsar möjligheterna att klimatkompensera externt.

Svaren som framkom under intervjuerna bekräftar alltså till viss del den misstro mot extern klimatkompensation som beskrivs finnas idag (PwC, 2011; Gössling et al., 2009, m.fl.). De verksamheter som råder under svensk kommunlag känner till SKL:s tolkning att lagen inte tillåter extern kompensation (Sveriges Kommuner och Landsting. Wikell, 2008). De svar respondenterna givit talar för att de tidigare beskrivna ökade nationella och enskilda exemplen på klimatansvar smittat av sig även på dessa verksamheter. Sannolikt kommer

verksamhetsintern klimatkompensation öka i offentliga verksamheter, vilket även förutspått av Caisse des Dépôts (2007).

Det framkommer också att dessa verksamheter redan sedan tidigare kan beskrivas ha kommit långt i sitt hållbarhetsarbete och vill ta eget ansvar, vilket känns igen från Miljöbalkens allmänna hänsynsregel att förorenaren också är den som ska betala (Ammenberg, 2008). Att med ekonomiska styrmedel korrigera de negativa externa effekter deras verksamheter åsamkar, korresponderar med ortodox miljöekonomisk teori (Pihl, 2007; Brännlund & Kriström, 1998; Hahn, 1997). Deras betoningar av kommunikation kring VIKK kan bero på att de vill framstå som ansvarsfulla och bidra till lärande i sin närmiljö, vilket kan påverka beteenden och skapa förståelse för framtida ekonomiska styrmedel (Caisse des Dépôts, 2007; Kolk & Pinkse, 2004).

4.4 Övergripande lärdomar

Flertalet lärdomar och erfarenheter från VIKK arbetenas utformning har presenterats i underkapitlet 4.2 Utformningar. Denna del ämnar belysa mer övergripande och strategiska lärdomar verksamheterna fått av VIKK arbetet. Frågor som ställdes gällde också vilken uppföljning de gjort av sina arbeten och hur de ser på verksamhetsinterna klimatkompensationer i framtiden i sin organisation.

4.4.1 Liknande lärdomar

Några svar var liknande för verksamheterna vilka beskrivs inledningsvis och presenteras i punktform.

De studerande verksamheterna anger att deras VIKK arbete medvetandegör, påskyndar och tidigarelägger klimatförbättrande åtgärder. Utvärdering anges vara viktigt och en översyn av arbetet är på gång i kommunerna och landstinget. Samtliga respondenter anger att de kommer fortsätta med VIKK. För att få ett bra VIKK arbete rekommenderar verksamheterna att:

- Arbeta långsiktigt med envishet och uthållighet i arbetet
- Ha eldsjälarna som driver arbetet
- Säkra ledningens stöd
- Hjälpa och stötta centralt då alla är inte miljökunniga
- Visa på goda exempel som kan inspirera andra delar i verksamheten

4.4.2 Individuella svar på de övergripande lärdomarna

Här återges svar som avvek något från de övriga, tillsammans med några tongivande citat och uttalanden från respondenterna.

ABB Sverige har justerat arbetet något efter hand, men är i stort sätt nöjd med sitt sätt att arbeta med VIKK. Arbetet har möjliggjort många miljöförbättringar och beskrivs ha kommit in i människors medvetande nu. Intervjupersonerna anser inte att det behöver inte vara ”miljöfolk” som driver arbetet. Tvärtom ser de en vinst i att använda människor från olika kompetensområden. Men det bör drivas av eldsjälur och personer väl insatta i frågan. ABB:s projektledare säger: ”Den största svårigheten är att det finns människor. Det är väldigt tungt att förändra beteenden. Man får inte glömma människan i det här” (ABB:s projektledare, 2011).

Posten Nordens miljöstrateg säger att VIKK arbetet har satt fart på hur folk tänker och leder till förbättringar som även ligger utanför arbetets ramar. Det har skapat ett medvetande och ett engagemang ute i organisationen och utgör ytterligare ett sätt att kommunicera miljöfrågor. Arbetet har också lett till att medarbetare ser att kostnadsbesparingar även kan vara bra för miljön.

Sala Sparbanks miljöansvarige säger sig inte tro att de får mer kunder på grund av detta arbete. VIKK arbetet för banken handlar mer om ett sätt att synas, säger hon.

Göteborgs Stads samordnare berättar att VIKK arbetet belyst många områden utöver den egentliga kompensationsfrågan. Staden har bl.a. fått kännedom om att resepolicy och vissa ramavtal inte alltid efterlevs, vilket innebär att staden ibland betalar för höga avgifter. Detta har gett ett merarbete, men har också blivit en ögonöppnare. På sikt kan dessa sidoeffekter av VIKK komma att spara stora pengar. Göteborgs Stad anordnade i maj 2011 en inspirationsdag, där förvaltningar och bolag fick utbyta erfarenheter och tycka till om VIKK arbetet. Under hösten ska staden göra en utvärdering. Kanske utvidgas det till att även tillåta investeringar i sådant som är utöver reserelaterade åtgärder och möjligen kommer de tillåta köp av reduktionsenheter kopplade till CDM - projekt.

Växjö kommun kompenserar internationella flygresor med köp av utsläppsrätter, men kommer under hösten att göra en utredning där man även överväger köp i CDM projekt. ”Det certifikat Miljöbörsen ger känns inte lika utvecklande jämfört med att kunna följa något

specifikt projekt” (Växjö klimathandläggare, 2011). Han anger att VIKK lett till kontakter med engagerade personer de annars ej nått. Även Växjö kommun kommer utvärdera sitt VIKK arbete under hösten och klimathandläggaren anger att de vill försöka förenkla administrationen. Han säger också att de behöver hitta sätt att inkludera aktiviteter utlagda på entreprenad och möjligen inkludera investeringsprojekt bland tänkbara åtgärder.

Landstingets miljöchef berättar att de nu håller på att införa ett uppföljningssystem för miljö- och hållbarhet som kan anses vara unikt, men då erfarenheterna av VIKK är ringa har inte uppföljning av det skett ännu. Trots detta har de redan haft studiebesök av andra verksamheter som vill veta hur landstinget arbetar med frågan. Ett argument mot VIKK arbetet har varit att incitamentet att minska resandet kan tappas då resandet bidrar till goda investeringar. Men VIKK har starkt stöd från ledningen och hon uppskattar landstingets sätt att arbeta övergripande i hela organisationen. Landstingets miljöchef säger att VIKK arbetet egentligen inte är mycket pengar men att det är ett bra sätt att medvetandegöra människor. ”Jag tror att upplevd nytta också är värdefullt. Att man på förvaltningarna funderar över vad just de ska göra med sina pengar”(Landstingets miljöchef, 2011).

4.4.3 Sammanfattande analys och tolkning av de övergripande lärdomarna

Sammanfattningsvis kan sägas att inga uppföljningar eller analyser är gjorda av miljönyttan i verksamheternas interna klimatkompensationsarbeten. Intervjupersonerna återger dock alla att de kommer fortsätta med arbetet. Några respondenter anger också miljöbesparingars täta sammankopplingar till ekonomiska besparingar vilket också beskrivs av Kolk och Pinske (2004). Arbetena anges också ha inspirerat till initiativ som ligger utanför VIKK arbetets ramar, vilket talar för att goda exempel sprider sig och tillsammans kan sådana här initiativ påskynda arbetet mot ett mer hållbart samhälle.

Det som är utmärkande i alla intervjuerna är att respondenterna har en känsla av att verksamhetens interna klimatkompensationsarbete skapat en ökad medvetenhet om miljöfrågor och vad som kan göras för att motverka negativa externa effekter. Därav erbjuder verksamhetsintern klimatkompensation inte bara ett påskyndande av klimatförbättrande åtgärder, utan är också en källa för kunskapsspridning vilket kan resultera i beteendeförändringar. Detta stämmer också överens med vad den svenska statens energimyndighet skriver gällande klimatkompensation år 2007, liksom Caisse des Dépôts studie från samma år.

5. Sammanfattande diskussion

Det står klart för de flesta att klimatförändringarna kommer påverka oss alla och detta är en realitet som tas på allt större allvar. Men problematik som global uppvärmning kan för många anses omöjligt att lösa varför en uppgivenhet lätt kan infinna sig. Vi behöver hopp och goda exempel. Även om globala överenskommelser är absolut nödvändiga visar sig frivilliga initiativ ge sig till känna inom många områden i samhället. Och dessa initiativ smittar av sig.

Denna studie har fördjupat sig i verksamheter som valt att klimatkompensera internt för sina aktiviteter. Många verksamheter bedriver idag ett bra miljöarbete och för att göra det prioriteras satsningar. Dessa prioriteringar innebär att pengar i verksamhetens arbete förflyttas och investeras i miljöarbete, vilket i praktiken skulle kunna ses som en intern kompensation. Skillnaden när det gäller de arbeten som här studerats är synliggörandet av kopplingen mellan aktivitet och klimatskada. Synliggörandet sker i språket vi alla känner igen som pengar, och bygger på miljöekonomisk teori om att sätta ett pris på negativa externa effekter såsom klimatskador. Studien har sökt svar på hur utformningarna ser ut, bakgrunderna till det interna valet samt vilka lärdomar som kan dras av deras erfarenheter.

Här sammanfattas studiens svar i korthet:

- Samtliga fyra faktorer som beskrivs av den franska forskningsrapporten (Caisse des Dépôts, 2007) kan skönjas som bidragande orsaker till verksamheternas val av intern klimatkompensation. Det vill säga; *Social eller etisk nödvändighet, Kommunikation och rykte, Skapa extra värde* samt *Proaktiv lärotid inför framtida inkludering i regelverk* (ibid.).
- Verksamheterna beskriver en vilja att ta eget ansvar och vill inte köpa sig fria i externa kompensationsåtgärder.
- De vill med ekonomiska styrmedel korrigera sina negativa externa effekter.
- De har en viss misstro till extern klimatkompensation.
- Juridiska hinder i kommunallagen försvårar extern kompensation.
- Ökade nationella och enskilda exempel på klimatansvar har smittat av sig.
- Verksamheterna lägger stor vikt vid kommunikation, och anger att arbetena bidragit till lärande och medvetandegörande vilket kan påverka beteenden i positiv riktning.

- Genom intern klimatkompensation behålls pengarna i verksamheten och kostnaderna och åtgärderna synliggörs lokalt.
 - Den lokala kopplingen kan motverka känslan av hopplöshet i klimatfrågan. Den kan också skapa förståelse för framtida ekonomiska styrmedel.
 - Miljönyttan har ännu inte analyserats och mätbara mål för arbetena saknas. Därigenom är kostnadseffektiviteten och klimatnyttan i händerna på de som beslutar om åtgärderna och är beroende av deras kompetensområden.
 - Verksamheterna anger att arbetena lett till påskyndande av klimatförbättrande åtgärder.
 - I många fall har arbetena även lett till positiva sidoeffekter
-
- Tjänsteresor belastas med avgift i alla verksamheterna
 - Medarbetare (medborgare) ansöker om pengar och föreslår åtgärder
 - Initialt var det svårt få in förslag på åtgärder
 - Avgifterna skiljer sig åt väsentligt mellan verksamheterna
 - Juridiska och företagsekonomiska hinder kan resultera i höga transaktionskostnader
 - Inga av verksamheterna har satt upp kvantifierbara mål
 - Åtgärderna investeras i energieffektivisering och förnybar energi, men även i beteendepåverkande projekt som kan beskrivas som innovativa.

Att utformningarna skiljer sig väsentligt är inte förvånande med tanke på att arbetena är oreglerade och sker av egen fri vilja och detta känns igen från annan oreglerad handel. Denna studie har visat att arbetena i många fall riskerar bli administrativt krångliga. Då verksamheterna visat sig utgöra pionjärer inom området i Sverige skulle de sannolikt vinna på att i större utsträckning utbyta erfarenheter med varandra.

Verksamhetsintern klimatkompensation kan bero på en genuin vilja att ta eget ansvar, en misstro till externa kompensationsprojekt, regleringar i kommunlagen eller för att av rent vinstintresse säkra verksamhetens fortlevnad. Ett fullständigt svar på varför de studerade verksamheterna valt verksamhetsintern klimatkompensation kräver dock fördjupade studier.

Extern klimatkompensation kritiserar ibland för att utgöra ett sätt att ”köpa sig fri”. Verksamhetsintern klimatkompensation kan sannolikt inte utsättas för samma kritik då dessa föreningar härigenom själva vidtar aktiva åtgärder för att motverka den skada de åsamkat. Däremot kan det vara befogat att ifrågasätta klimateffektiviteten av verksamhetsintern

klimatkompensation per satsad krona. Författaren av denna studie ser dock att de beteendepåverkande vinsterna på längre sikt möjligen kan komma att leda till större effekt än vad som syns vid en första anblick. Då pengarna stannar i verksamheterna kan det också vara lättare att motivera investeringar i de nödvändiga klimatåtgärderna - investeringar som annars kan vara svårfinansierade.

Idag är verksamhetsintern klimatkompensation inte särskilt utbrett i Sverige. De studerade verksamheterna kan beskrivas som pionjärer. Ytterligare några kommuner och landsting anges dock vara på väg att införa liknande arbeten, vilket talar för att det är ett tillvägagångssätt som kan få allt större spridning

Verksamhetsintern klimatkompensation bör ses som ett komplement till globala, nationella och regionala initiativ. Det kan bidra till att öka medvetenheten om negativ miljöpåverkan och därigenom också leda till beteendeförändringar som på sikt behövs för att minska den globala uppvärmningen. Arbetenas lokala förankring kan hjälpa oss att åter se kopplingarna mellan orsak och verkan av vårt handlande och kan underlätta för framtida ekonomiska styrmedel. Verksamhetsintern klimatkompensation kan inge hopp och utgöra ett steg mot ett mer hållbart samhälle.

6. Vidare studier

Verksamhetsintern klimatkompensation har varit ett oerhört intressant ämne att fördjupa sig i, men som i alla studier räcker inte tid och resurser till att följa alla intressanta aspekter. Här föreslås en del områden som kunde vara intressanta att fortsätta studier inom.

- Det visade sig vara svårt att finna flertalet verksamheter i Sverige som arbetar med verksamhetsintern klimatkompensation. Då intresset verkar öka, främst inom offentlig sektor, vore en uppföljande undersökning som inkluderar dessa framtida arbeten intressant att genomföra.
- Många av verksamheterna i denna studie berättade att de håller på, eller ska snart, utvärdera sina arbeten. Resultaten av dessa utvärderingar vore av intresse för framtida studier.
- SKL tolkar idag kommunlagen som att extern klimatkompensation inte tillåts, men det är bara en tolkning. Det vore intressant att följa en eventuell juridisk prövning, alternativt belysa de juridiska lagrummen i en separat studie.
- Studiens respondenter beskriver att de har en känsla av att verksamhetsintern klimatkompensation ökar medvetenheten och förändrar beteende hos individer. Det vore intressant att genomföra en djupare studie i om detta stämmer och i så fall vilken total miljönytta arbetena resulterar i på sikt. En sådan studie skulle vara intressant att jämföra med en liknande studie av beteende och miljönytta i verksamheter som köper extern klimatkompensation.

Litteraturförteckning

- ABB i Sverige .(2011). ABB i Sverige: Välkommen till ABB (Hämtad 2011-05-11)
<http://www.abb.se/>
- ABB:s initiativtagare. (2011). Muntl. Telefonintervju 2011-04-19.
- ABB:s projektledare. (2011). Muntl. Telefonintervju 2011-04-19.
- Ammenberg, J. (2008). *Miljömanagement*. Lund: Studentlitteratur.
- Brännlund, R. & Kriström, B. (1998). *Miljöekonomi*. Lund: Studentlitteratur.
- Caisse des Dépôts. (2007). *The emergence of voluntary carbon offsetting* (Research Report No.11). Paris: Mission Climat of Caisse des Dépôts.
- Esaiasson, P. (2007). *Metodpraktikan. Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Norstedts Juridik AB
- Gössling, S., & Peeters, P. (2007). 'It does not harm the environment!' - An analysis of discourses on tourism, air travel and the environment. *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 15, No 4, 402 - 417.
- Gössling, S., Broderick, J., Caron, J.-P., Dubois, G., Peeters, P., & Stradas, W. (2007). Voluntary Carbon Offsetting Schemes for Aviation: Efficiency, Credibility and Sustainable Tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 15, No. 3, 223-248.
- Gössling, S., Haglund, L., Kallgren, H., Revahl, M., & Hultman, J. (2009). Swedish air travellers and voluntary carbon offsets: towards the co-creation of environmental value? *Current Issues in Tourism*, Vol.12, No. 1, 1-19.
- Göteborgs samordnare. (2011). Muntl. Telefonintervju. 2011-04-28.
- Göteborgs Stad. (2011). Göteborgs Stad: Organisation. (Hämtad 2011-05-12)
<http://www.goteborg.se/>
- Hahn, T. (red.) (1997). *Miljöekonomi och ekologisk ekonomi: en teoretisk introduktion*. Uppsala: SLU Småskriftsserien
- Henryson, J. (2006). *Klimatneutrala företag: risker och möjligheter*. Stockholm: Svenska naturskyddsföreningen.
- Hornborg, A. (2010). *Myten om maskinen : essäer om makt, modernitet och miljö*. Göteborg: Daidalos.
- IPCC. (2007). *Climate Change 2007: Synthesis Report. Summary for Policymakers*. IPCC - Intergovernmental Panel on Climate Change (Hämtad 2010-08-31) www.ipcc.ch
- Klimatkommunerna. (2011). Bakgrund: Klimatkommunerna. (Hämtad 2011-05-15)
<http://www.klimatkommunerna.se/?page=page43fd7fb10f986>
- Kolk, A., & Pinkse, J. (2004). Market Strategies for Climate Change. *European Management Journal*, Vol. 22, No. 3, 304-314.

- Kvale, S. (1997) *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur
- Kågeson, P. (2008). *Transporter och klimat. Om koldioxid och handel med utsläppsrätter*. Stockholm: SNS Förlag.
- Landstingets miljöchef. (2011). Muntl. Telefonintervju. 2011-04-18.
- Miljöbörsen (2011). Utsläppshandel. (Hämtad 2011-04-28)
<http://www.miljoborsen.se/gpage2.html>
- NASA (2011). Climate Change: Evidence (Hämtad 2011-05-12)
<http://climate.nasa.gov/evidence/>
- Pihl, H. (2007). *Miljöekonomi för en hållbar utveckling*. (4. uppl.) Stockholm: SNS förlag.
- Posten Norden. (2010). *Hållbarhetsredovisning 2010*. Stockholm.
- Postens miljöstrateg. (2011) Muntl. Telefonintervju. 2011-04-18.
- PwC. (2011, 28 februari). PwC Fraud Academy: How to assess your green fraud risks - PwC UK. (Hämtad 2011-05-01) <http://www.pwc.co.uk/eng/publications/how-to-assess-your-green-fraud-risks.html>
- Sala Sparbank. (2011). Om Sala Sparbank. (Hämtad 2011-05-11) <http://www.sspb.se/om-sala-sparbank.php>
- Sparbankens miljöansvarige. (2011) Muntl. Telefonintervju. 2011-04-19.
- Stern, N. (2006). *The economics of climate change : the Stern review*. Cambridge: Cambridge University Press
- Stern, T., & Persson, M. (2008). An Even Sterner Review - Introducing Relative Prices into the Discounting Debate. *Review of Environmental Economics and Policy* Vol. 2:1, 61-76.
- Svensk energi (2011). Skatter och avgifter på produktion: Koldioxidskatt och energiskatt (Hämtad 2011-04-22) <http://www.svenskenergi.se/sv/Om-el/Elpriser-Skatter/Skatter-och-avgifter-pa-produktion/>
- Miljödepartementet (1999). *Kyotoprotokollet till FN:s ramkonvention om klimatförändring*. Stockholm: Miljödep., Regeringskansliet.
- Miljödepartementet (2008, 10 april). Pressmeddelande: Energimyndigheten hanterat Regeringskansliets klimatkompensation av flygresor. (Hämtad 2011-05-11)
<http://www.sweden.gov.se/sb/d/10476/a/102631>
- Statens energimyndighet (2007). *Klimatkompensation: Frivillig kompensation av växthusgasutsläpp*. Eskilstuna: Statens energimyndighet
- Statens energimyndighet (2009). *Hur klimatkompenserar man?* Eskilstuna: Statens energimyndighet

- Statens energimyndighet (2010). *Utvecklingen på utsläppsriktmarknaden 2010 - en beskrivning och analys av den globala utsläppshandeln*. Eskilstuna: Statens energimyndighet
- Sveriges kommuner och landsting. (2010). *Hållbart resande i praktiken*. Stockholm: SKL Kommentus Media AB.
- Sveriges Kommuner och Landsting. (2010, 18 juni). SKL ökar satsning på millenniemålen. (Hämtad 2011-05-15)
http://www.skl.se/press/nyheter_2/nyheter_2010_1/skl_okar_satsning_pa_millenniemaalen
- en Sveriges Kommuner och Landsting. Wikell, S. (2008, 14 november). SKL: Klimatkompensation i kommuner och landsting - en juridisk bedömning. (Hämtad 2011-03-31) <http://www.klimatkommunerna.se/?page=page4c613db8a797c>
- Taiyab, N. (2005). *Exploring the Market for 'Development Carbon' through the voluntary and retail sector*. London: International Institute for Environment and Development (IIED)
- The Copenhagen Diagnosis (2009) *Updating the world on the Latest Climate Science*. I. Allison, N. L. Bindoff, R.A. Bindenschadler, P.M. Cox, N. de Noblet, M.H. England, J.E. Francis, N. Gruber, A.M. Haywood, D.J. Karoly, G. Kaser, C. Le Quéré, T.M. Lenton, M.E. Mann, B.I. McNeil, A.J. Pitman, S. Rahmstorf, E. Rignot, H.J. Schellnhuber, S.H. Schneider, S.C. Sherwood, R.C.J. Somerville, K. Steffen, E.J. Steig, M. Visbeck, A.J. Weaver. The University of New South Wales Climate Change Research Centre (CCRC), Sydney, Australia, 60pp.
- Tricorona. (2010). *Klimatkompensationshandboken*. Växjö: Tricorona Climate Partner AB.
- Trost, J. (1997) *Kvalitativa intervjuer*. Lund: Studentlitteratur
- UNEP (2011). UNEP Climate Neutral Network. (Hämtad 2011-05-12)
<http://www.unep.org/CLIMATENEUTRAL/Default.aspx?tabid=235>
- World Commission on Environment and Development (1987). *Our common future*. Nairobi: United Nations Environment Program.
- Växjö kommun. (2009, 04 juni). Växjö Kommun: Statistik, Största arbetsgivarna. (Hämtad 2011-05-12) <http://www.vaxjo.se/VaxjoTemplates/Public/Pages/Page.aspx?id=38208>
- Växjö kommun. (2011). *Dags att söka medel från klimatkontot*. Växjö: Växjö kommun.
- Växjös klimathandläggare. (2011) Muntl. Telefonintervju. 2011-04-27.
- Åkerman, J. (2007). Climate impact of international travel by Swedish residents. Submitted to *Journal of Transport Geography*.
- Åkerman, J. (2011). *Transport systems meeting climate targets - A backcasting approach including international aviation*. Stockholm: E-print, Sweden.
- Örebro läns landsting. (2011, februari). Örebro läns landsting: Landstinget i siffror. (Hämtad 2011-05-11) <http://www.orebroll.se/>

Bilaga 1. Intervjuguide

Syftet med studien är att studera verksamheter som infört internt klimatkompensationsarbete.

Tre huvudfrågor.

Hur kommer det sig / bakgrunden till arbetet?

Hur fungerar det i praktiken?

Vilka lärdomar kan ni dela med er av?

Inledningsvis vill jag be dig/er beskriva er roll i ert kompensationsarbete.

1. Hur kommer det sig att ni infört intern klimatkompensation i er verksamhet?

- a. Vilket förarbete gjordes och vilken förkunskap fanns gällande klimatkompensationer och utsläppsrätter i stort?
- b. Hur ser ni på intern respektive extern klimatkompensation?
- c. Hur säkerställer ni att dessa pengar inte ersätter investeringar som ändå skulle gjorts?
- d. Bedriver ni även annat klimat-/miljöarbete i verksamheten? Hur ser det ut i korthet?

2. Hur fungerar ert arbete?

- a. När fattades det formella beslutet och av vem?
- b. Vilka aktiviteter i er verksamhet omfattas att betala för sin klimatkonsekvens?
- c. Vilka delar av verksamheten omfattas att betala för sina aktiviteters klimatkonsekvenser?
- d. Har ni satt något uttalat mål med ert interna klimatkompensationsarbete?
- e. Sen när infördes systemet?
- f. Hur sker beräkningarna? Var hämtas de från?
- g. Hur kommuniceras detta arbete internt och externt?
- h. När/hur ofta beräknas/debiteras kostnaderna?
- i. Vart placeras pengarna?
- j. Vem / vilka beslutar i vad pengarna ska investeras?
- k. Till vad används pengarna?
- l. Rör det sig om mycket pengar/ stora (betydelsefulla) åtgärder?

3. Vilka lärdomar kan ni dela med er av från ert interna kompensationsarbete?

- a. Vilken typ av uppföljning har ni på kompensationsystemet?
- b. Finns det någonting ni skulle gjort annorlunda om systemet infördes idag?
- c. Vad har varit bra respektive dåligt?
- d. Hur ser ni på er organisations framtida klimatkompensationer?

Något ni vill tillägga eller förtydliga?