

Budgetlægningen 2021-2024

X.B Klimakompensation på flyrejser
Fremsat af: Miljø- og klimaudvalget
Formål og indhold Dette er et forslag til at finansiere grønne indkøb igennem klimaafgifter på flyrejser. Forslaget hænger sammen med budgetforslag X.A.
Administrationens vurdering: <i>Fakta om regionens flyrejser og CO₂-udledning</i> I 2018 udledte Region Hovedstaden som virksomhed 12.908 ton CO ₂ som følge af lufttransport. Det svarede til 71% af den samlede udledning fra alle transportaktiviteter. Til sammenligning udleder Københavns Kommune cirka 450 ton CO ₂ per år. I Region Hovedstaden kom 9.838 ton CO ₂ - svarende til 76% - fra tjenesterejser med fly og 3.070 ton CO ₂ - svarende til 24% - fra patienttransport med fly og helikopter. <i>Klimakompensation</i> Regionen har mulighed for at kompensere for udledningen, dvs. betale en afgift (merpris) for den CO ₂ -udledning, som transporten har kostet for klimaet. Klimakompensation kan ikke erstatte behovet for at reducere CO ₂ -udledningen fra flyrejser. Men det kan udgøre en finansieringskilde for intern grøn omstilling, f.eks. grønne indkøb. Inspirationen herfra kommer fra Region Skåne. <i>Hvordan kan ordningen se ud i Region Hovedstaden</i> Der er mange forskellige måder at håndtere og prissætte sådan en ordning på. I herværende forslag pålægges de organisatoriske enheder i Region Hovedstaden en afgift på tjenesterejser med fly. Disse afgifter kan reinvesteres internt i grønne indkøb. Modellen indebærer, at de enheder, hvis medarbejdere flyver meget, kommer til at betale. I Region Hovedstaden vil det ofte være administrativt personale, videnarbejdere og forskere, som flyver meget og dermed betaler. <i>Forslag til afgiftsstørrelse</i> Omkostningerne/indtægterne vil være afhængig af afgiftsniveauet. Administrationen har undersøgt, hvad henholdsvis Københavns Kommune og Region Skåne har gjort. Københavns Kommune kompenserer flytransport med en afgift på 124 kr. per udledt ton CO ₂ og den samlede årlig omkostning/indtægt er cirka 55.000 kr. som anvendes til træplantning i København. Hvis Region Hovedstaden anvendte 124 kr. per udledt ton CO ₂ , så ville de samlede årlige omkostninger/indtægter i Region Hovedstaden beløbe sig til godt 1,2 mio. kr. Region Skåne anvender i deres ordning en afgift på 250 kr. for en enkelt indenrigsrejse, 500 kr. for en enkelt rejse inden for Europa og 1.000 kr. for en enkelt rejse til et andet kontinent.

Læner Region Hovedstaden sig op af skånemodellen, så ville de samlede omkostninger/indtægter i Region Hovedstaden blive cirka 5,8 mio. danske kr. om året. Regnestykket er upræcist, fordi det nøjagtige antal mellemlandinger ikke entydigt fremgår af datamaterialet for regionens flyrejser.

Hertil kan tilføjes, at Region Skåne også har indført en afgift på kørsel i egen bil og taxa. Det er i nogen grad lykkes for Region Skåne igennem klimakompensation og mobilitetstiltag at ændre adfærd hos medarbejderne, dog mere på bilrejser end flyrejser.

Administrationen har i dette budgetforslag anvendt samme prissætning som Region Skåne men understreger, at det er et politisk valg, hvor afgiftsniveauet skal lægges

Reduktionstiltag

Regionen ønsker også at reducere CO₂-udledningen fra rejser med fly. Der arbejdes på at indføre reduktionstiltag i forhold til tjenesterejser med fly, for eksempel at øge brugen af skype-møder, vælge tog i stedet for fly, direkte flyforbindelser og brændstofeffektive flyselskaber, eventuelt til merpris. Medarbejderne tilskyndes herigennem til at prioritere og være bevidste omkring deres transportvalg.

Forbehold

Administrationen gør opmærksom på en række indbyggede dilemmaer og usikkerheder samt tekniske udfordringer, som skal undersøges nærmere. Ordningen vil ramme viden- og forskningstunge enheder hårdt. Implementering og drift forventes at give ekstra administration. Der er derfor sat en halv million af til implementering. Der er ingen garanti for, at ordningen vil skabe ændret adfærd eller reducere CO₂-udledningen. Det er muligt, at klimapolitiske beslutninger på nationalt niveau kan få betydning for forslaget. Det gælder også fremtidige teknologiske og branchemæssige ændringer. Forbeholdene er uddybet i et teknisk notat.

Sammenhæng til de politiske målsætninger

Forslaget understøtter den koncernfælles indsats Grøn Drift og Udvikling, som har et langsigtet mål om at blive fossilfri inden 2050. Det bidrager også til Region Hovedstadens handlingsplan for FN's verdensmål samt den Regionale Udviklingsstrategi (RUS). Og ikke mindst til det nationale mål om 70% CO₂-reduktion i 2030 og opfyldelse af Paris-aftalen.

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

	2021	2022	2023	2024
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift		-5,8	-5,8	-5,8
Etableringsudgifter	0,5			
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	0,5	-5,8	-5,8	-5,8

Forslaget kan ikke tilsagnsbudgetteres. Udgiften må forventes at falde i takt med at det lykkes at reducere forbruget af flytransport og dermed CO₂-udledningen, men effekten forventes ikke at være mærkbar i de første år. Derfor er der sat samme udgift ind i hele perioden.

Anfør, hvilket område forslaget vedrører (finansieringsmæssigt):

Sundhedskassen	x
Den regionale udviklingskasse	
Det sociale område	

Der er tale om en afgift og dermed en indtægt som samles i sundhedskassen og derefter anvendes ifm. indkøb
Alle områder – Det Regionale Udviklingsområde, Det Sociale Område og Sundhedsområdet – skal bidrage, hvis
deres medarbejdere flyver. Den største bidragsyder bliver uden tvivl Sundhedsområdet, fordi størstedelen af
udledningen udledes herfra.