

3. DRØFTELSESSAG: DRØFTELSE AF GRØNNE INDKØB

INDSTILLING

Administration indstiller overfor miljø- og klimaudvalget:

- **at** fortsætte drøftelsen af handlemuligheder for at øge indsatsen for grønne indkøb med henblik på nærmere konkretisering af ønsker til oplæg til forretningsudvalget

POLITISK BEHANDLING

Drøftet

Udvalget har på baggrund af sagen bestilt af administrationen udarbejdelsen af et forslag til, hvordan Region Skånes model for klimakompensation i forbindelse med tjenesterejser kan overføres, som ordning til Region Hovedstaden.

Özkan Kocak (A) og Stinus Lindgreen (B) deltog ikke i sagens behandling.

BAGGRUND

Den 26/11-2019 blev miljø- og klimaudvalget orienteret om grønne indkøb i regionens indkøbsafdeling. Administrationen orienterede om status for grønne indkøb samt miljøbelastningen fra regionens indkøb og hvilke dilemmaer der kan være ved en øget indsats for grønne indkøb.

Sagen og præsentationen fra 26/11 ligger som bilag 1 og 2.

Sagen ønskes drøftet yderligere i miljø- og klimaudvalget for at beslutte videre handling.

SAGSFREMSTILLING

Klimabelastningen fra produktion af de varer og produkter regionen køber står for ca. 89% af regionens klimabelastning og der er ingen tegn på at denne miljøbelastning bliver mindre.

Der er mange dilemmaer ved øget hensyn til miljøet og indkøbsafdelingen har under de nuværende rammer vanskeligt ved at prioritere grønne indkøb, da det kræver opbakning i klinikken hvor der er mange andre hensyn. Det er yderligere ressourcekrævende at lave grønne indkøb da det ofte kræver Offentligt-Privat-Innovation og omstillingsprojekter i organisationen.

Dette er uddybet i sagsfremstillingen fra 26/11-2019 i bilag 1 samt præsentationen fra 26/11-2019 bilag 2.

Som opfølgning på mødet den 26. november er der endvidere udarbejdet et notat, som beskriver elementer i den politisk efterspurgt model, hvor man kobler en adfærdsregulerende flykompensation med en grøn pulje til styrket grønne indkøb (bilag 3).

KONSEKVENSER

Ved tiltrædelse af indstillingen drøftes handlemuligheder for at øge indsatsen for grønne indkøb med henblik på nærmere konkretisering af ønsker til oplæg til forretningsudvalget, som administrationen efterfølgende vil udarbejde.

POLITISK BESLUTNINGSPROCES

Sagen behandles i miljø- og klimaudvalget den 14. januar 2020.

DIREKTØRPÅTEGNING OG KONTAKTPERSON

Diana Arsovic Nielsen / Ditte Vesterager Christensen

JOURNALNUMMER

19074851

BILAGSFORTEGNELSE

- 📎 1. BILAG 1 MKU Grønne Indkøb Orienteringssag fra 26.11.2019 inkl. bilag
- 📎 2. BILAG 2 MKU Grønne Indkøb Præsentation fra 26.11.2019
- 📎 3. NOTAT til MKU - Intern model for klimakompensation af flyrejse gennem grønne indkøb
- 📎 4. Præsentation 3 som vist på mødet den 14. januar 2020

NOTAT

Direkte 92434562

Til: MKU

Journal-nr.: 19074851

Dato: 9. december 2019

Intern model for klimakompensation af flyrejse gennem grønne indkøb

I dette notat beskrives hvordan flyrejser kan reduceres og de flyrejser der foretages kan klimakompenseres internt gennem flere grønne indkøb. Klimabelastninger i forbindelse med produktionen af de varer og services der købes ind i regionen, udgør ca. 89% af regionens samlede klimabelastning, så der er rig mulighed for at finde besparelser.

COWI har tidligere beregnet for Region Hovedstaden, at Region Hovedstaden gennem en model for klimakompensation ville kunne opnå en besparelse på cirka 1200 ton CO₂ per år igennem adfærdsændringer. Modellen med ekstra betaling for klimakompensation ved køb af flyrejser er adfærdsregulerende samt finansierende. Den samlede koncernfælles investering, som reinvesteres internt vil ligge på cirka 8 mio. kr. per år. Inspirationen til denne model for klimakompensation kommer fra Region Skåne hvor man for længst har indført 'klimakompensation' - en intern model for klimakompensation. Det går ud på, at afdelingerne – fx en administrativ enhed eller en hospitalsafdeling - betaler klimaafgift for hver gang, de flyver, kører i egen bil eller med taxa. Afgifterne går til en central pulje i Region Skåne, som bruges til at finansiere grønne tiltag inden for egen organisation. Region Skåne har haft positiv effekt af ordningen. Læs mere om denne model i bilag 1.

Følgende opmærksomhedspunkter angående flykompensation er værd at bemærke. Ved seneste budgetforhandlinger blev forslag om flykompensation nedprioriteret. Administrationen vurderer at implementeringen af en ordning for klimakompensation kan være administrativ tung. Nogle afdelinger f.eks. forskningstunge afdelinger på Rigshospitalet, blive ramt hårdere af denne ekstra kompensation end andre afdelinger. Det er også vigtigt at bemærke at flykompensation ikke kan stå alene, der skal også arbejdes med andre adfærdsregulerende tiltag for helt at undgå flyvninger.

Flere grønne indkøb i regionen vil i mange tilfælde kræve flere ressourcer både i indkøbsafdelingen og i nogle tilfælde også i klinikken. Klimakompensation vil kunne bruges til at reducere klimabelastningen fra vores indkøb i forskellige situationer:

- Ved nogle grønne indkøb er selve prisen på varen dyrere, hvilket er tilfælde ved nogle miljømærkede varer, men samtidig opnås en minimering af forskellige miljøbelastninger bl.a. klimabelastning.
- I nogle tilfælde kan grønne krav i udbuddet indsnævre markedet og give risiko for en højere pris – her vil en pulje også kunne dække denne risiko ind.
- På mange indkøbsområder er der ikke grønne varer på hylden, men disse skal først udvikles af vores leverandører. Ved at indgå i Offentlig-Privat-Innovationssamarbejde (OPI), evt. i samarbejde med kommuner eller de andre regioner, vil vi kunne udvikle de nødvendige konkurrencedygtige grønne varer. OPI projekter er ressourcekrævende og en grøn pulje vil kunne dække dette. Pengene kan bruges til at ansætte flere hænder i indkøb med særlige kompetencer inden for grønne og innovative indkøb.
- Udbudskonsulenternes kompetenceudvikling indenfor grønne indkøb er essentielt for at få grønne indkøb implementeret og udbredt til flere indkøbsområder. Både kompetencer til at kunne stille de rette miljøkrav og have dialog med leverandører omkring miljøforhold, men også kompetencer til at deltage i innovations – og omstillingsprojekter i klinikken.

Puljen vil kunne administreres af indkøbsafdelingen og delvist fordeles som ekstra interne ressourcer i indkøbsafdelingen, specifikt allokeret til grønne indkøb, og delvist til kompensation til klinikken, hvis de har merudgift eller opnår mindre besparelser, ved indkøb af grønne varer.

Det vil ikke være muligt på forhånd at udregne den præcise CO₂-mængde der reduceres ved et grønt indkøb, da det er et udbud og vi ikke kan vide hvilke varer der vinder. Det vil være muligt at lave nogle overslagsberegninger på reducerede mængder CO₂, men dette er dog tidskrævende.

BILAG 1



Center for Regional
Udvikling

Dato: 14. februar 2019

NOTAT

Til:

Klimakompensation for flytransport

Som led i forberedelserne af regionens handlingsplan for verdensmålene præsenteres her et bud på, hvad det ville koste Region Hovedstaden at kompensere for CO₂-udledningen fra regionens flytransport.

Fakta om CO₂ og flytransport

Klimabelastningen fra Region Hovedstadens flytransport er stor og stigende. I 2017 stod tjenesterejser med fly for 56 % (10.300 tons) af den samlede udledning af CO₂ fra regionens transport, imens patientrejser med fly stod for 16 % (2.850 tons). Flyrejser er dermed langt den største klimasynder inden for regionens transportaktiviteter, særligt tjenesterejser med fly.

Til sammenligning udleder Københavns Kommune – en arbejdsplads med næsten samme antal medarbejdere som Region Hovedstaden – cirka 450 tons CO₂ om året – stort set alene på grund af tjenesterejser.

Hvad er allerede i gang?

Flyrejser er allerede i fokus som en del af arbejde med den koncernstrategiske indsats Grøn Drift og Udvikling, Transportplan 2025.

Koncernledelsen samt Miljø- og Klimaudvalget og Trafikudvalget blev på møder henover efteråret 2018 præsenteret for forskellige værktøjer til at reducere CO₂-udledningen fra regionens flytransport, herunder klimakompensation.

Eksempler på værktøjer til at reducere flytransport:

Det er svært at reducere antallet af flyrejser og dermed CO₂-udledningen, fordi der oftest ikke findes reelle alternativer til at flyve. Teknologisk set er der ikke udsigt til reelle fossilfri alternativer i mange år. Kriterier, som spiller ind på valget, er især pris og tid.

Eksempler på håndtag til at reducere flytransport:

- Flere virtuelle møder
- Tog i stedet for fly
- Direkte forbindelser i stedet for mellemlandinger
- Klimakompensation

Holdningen på møderne i Koncernledelsen og de to politiske udvalg var, at administrationen skulle arbejde videre med værktøjer til at reducere, fremfor at kompensere for, flyrejserne. Man ønskede fremover at blive i stand til at anvise reelle alternativer til medarbejdere. Gulerødder frem for pisk/aflad.

Administrationen blev på den baggrund bedt om at udarbejde følgende tre leverancer:

- Faktaark om flyrejser og CO₂-udledning
- Budskabspapir til ledelsen – til brug for udmeldinger til medarbejderne
- Instruksnotat til Region Hovedstadens rejsekontor på Bornholm om bestilling af flyrejser

Administrationen har til brug for udarbejdelsen af de tre leverancer, igangsat en analyse af regionens forbrug af lange rejser med tog og fly, samt beregninger af cases, muligheder og konsekvenser af at vælge alternativer. COWI er hyret ind til opgaven og forventes at aflevere en analyse inden udgangen af marts 2019. Herefter udarbejdes de tre leverancer.

Derudover arbejder administrationen som led i udmøntning af den koncernstrategiske indsats Grøn Drift og Udvikling, Transportplan 2025, videre med at fremme skype-møder, som erstatning for at rejse.

I det næste præsenteres klimakompensation som værktøj.

Klimakompensation – forskellige modeller.

Region Hovedstaden har mulighed for at kompensere for den CO₂-udledning, som flytransporten medfører. Der er mange forskellige måder at gøre dette på og man bør være opmærksom på, at man køber hos troværdige, certificerede firmaer ('Gold Standard').

Den grønne tænketank CONCITO anbefaler, at privatpersoner og virksomheder kompenserer for klimapåvirkningen for den flytransport, som ikke kan undgås. Men advarer samtidig mod at bruge klimakompensation ukritisk. Klimakompensation bør ses som en sidste udvej, som ikke kan erstatte behovet for at reducere.

Grundlæggende kan man som virksomhed vælge imellem 1) en model, hvor man køber klimakompensation hos eksternt firma, eller 2) en intern model for klimakompensation. Forskellen på de to ligger især i, om udgifterne anvendes til at finansiere klimaprojekter inden for egen virksomhed eller til at finansiere klimaprojekter uden for egen virksomhed. Derudover er der formentlig en adfærdsregulerende effekt i den interne model, sammenlignet med den eksterne.

1) Køb af klimakompensation hos eksternt firma.

I denne model kompenserer man for CO₂-udledningen ved at betale prisen for udledningen omregnet i kroner til et eksternt firma. Firmaet reinvesterer her næst indtægterne fra afgifterne i klimaprojekter i hele verden. Det kunne for eksempel være projekter om vandkraft, solceller, vindmøller eller træplantning på udvalgte lokationer, oftest i udviklingslande, hvor det batter mest. Fordelen ved denne model er, at den er administrativt let og ukompliceret at anvende, og at pengene investeres med størst mulig effekt globalt set..

Administrationen har undersøgt, hvad ville det koste på årsbasis at købe klimakompensation hos firmaet "Atmosfair", som CONCITO m.fl. anbefaler. Prisen ville være 2,26 mio. kr./år for den samlede flytransport i Region Hovedstaden, fordelt på 1,77 mio. kr./år til at kompensere for vores tjenesterejser og 489.000 kr./år til at kompensere for vores patientrejser (priserne vil skulle efterregnes, hvis man vælger at gå videre med det).

Hos Atmosfair koster det i øvrigt 10 euro i afgifter for en returrejse imellem henholdsvis København og London, og imellem København og Ålborg, imens det koster 73 euro for en returrejse imellem København og Chicago. Disse tre destinationer - London, Ålborg og Chicago - er blandt de hyppigst anvendte destinationer i Region Hovedstaden.

Københavns Kommune har allerede besluttet at købe klimakompensation for kommunens tjenesterejser med fly. Her har man valgt en model, hvor man betaler 125 kr. per ton udledt CO₂. De 125 kr. svarer i store træk til et gennemsnit af, hvad det koster hos forskellige eksterne firmaer at købe klimakompensation. Hvis Region Hovedstaden skulle bruge samme beregningsprincip, så

Punkt nr. 3 - Drøftelsessag: Drøftelse af grønne indkøb

Bilag 3 - Side -6 af 7

ville det koste 1,29 mio. kr./år i kompensation for tjenesterejser og 356.000 kr./år i kompensation for patientrejser. I alt: 1,64 mio./år kr. i alt.

2) Intern model for klimakompensation.

Denne model adskiller sig fra den forrige ved at være mere adfærdsregulerende samt finansierende. COWI har tidligere beregnet for Region Hovedstaden, at Region Hovedstaden med sådan en model ville kunne opnå en besparelse på cirka 1200 ton CO₂ per år igennem adfærdsændringer. Den samlede concernfælles investering, som reinvesteres internt, vil ligge på cirka 8 mio. kr. per år. Inspirationen til denne model for klimaafslad kommer fra Sverige, særligt Region Skåne.

I Region Skåne har man for længst indført 'klimat-kompensation' - en intern model for klimakompensation. Det går ud på, at afdelingerne – fx en administrativ enhed eller en hospitalsafdeling - betaler klimaafgift for hver gang, de flyver, kører i egen bil eller med taxa. Afgifterne går til en central pulje i Region Skåne, som bruges til at finansiere grønne tiltag inden for egen organisation. Afgiften er fastsat til cirka 75 øre per kg. udledt CO₂ og tilvejebringer og omfordeler årligt cirka 5 mio. svenske kr. internt i Region Skåne. Afgifterne finansierer for eksempel indkøb til arbejdspladserne af ladeinfrastruktur til elbiler, cykelparkeringsfaciliteter, pendler- og puljecycleler, elpuljebiler eller videomødefaciliteter.

Kompensationsmodellen i Skåne har medført en samlet reduktion af CO₂ på 10%. Samtidig har det betydet en adfærdsændring blandt medarbejderne i Skåne, herunder 23% mindre kørsel i egen bil og 4% mindre i fly ifm. tjenesterejser. Samtidig har man fået en tredobling af videomøder, 40% mere kørsel med offentlig transport og 2% mere kørsel i puljebiler.

Udgifter til klimakompensation i Region Hovedstaden.

Prisen for klimakompensation varierer alt efter firma og model, og om man inkluderer patientrejser.

	Tjenesterejser med fly Udgift til Kom- pensation Mio. kr./år	Patientrejser med fly Udgift til Kom- pensation Mio. kr./år	Samlet flytrans- port Udgift til Kom- pensation Mio. kr./år
Københavns Kommunes model	1,29	0,356	1,64
Atmosfair	1,77	0,489	2,26

Punkt nr. 3 - Drøftelsessag: Drøftelse af grønne indkøb
Bilag 3 - Side -7 af 7

Skånemodellen*	-	-	8
----------------	---	---	---

* Skånemodellen er ikke direkte sammenlignelig, da den genererer indtægter internt.

Hvad skal man yderligere tage stilling til?

Region Hovedstaden udleder CO₂ fra både tjenesterejser og patientrejser. Hvis klimakompensation skal indføres, så der behov for en drøftelse af, om kompensationen kun skal indføres i forhold til tjenesterejser, eller om den også kan indføres i forhold til patientrejser? Desuden er det vigtigt at finde en fair model for, hvordan regningen fordeles imellem hospitaler, tværgående virksomheder og koncerncentre.