

MILJØ- OG KLIMAUDVALGET

MØDETIDSPUNKT

26-04-2022 13:00

MØDESTED

Regionsgården, Regionsrådssalen

MEDLEMMER

| | | |
|----------------------------|-------------|--------------------------|
| Line Ervolder | Formand | Deltog |
| Thomas Rohden | Næstformand | Deltog |
| Anja Rosengreen | Medlem | Deltog |
| Bergur Løkke Rasmussen | Medlem | Deltog Deltog fra kl. 14 |
| Bettina Bové | Medlem | Deltog |
| Dorte Vilhelmsen | Medlem | Deltog |
| Kim Rockhill | Medlem | Deltog |
| Helene Forsberg | Medlem | Deltog |
| Turan Akbulut | Medlem | Deltog |
| Randi Mondorf | Medlem | Deltog |
| Sofie de Bretteville Olsen | Medlem | Deltog |

INDHOLDSLISTE

5. Beslutningssag: Klimakompensation på flyrejser i relation til eksternt finansierede projekter

5. BESLUTNINGSSAG: KLIMAKOMPENSATION PÅ FLYREJSER I RELATION TIL EKSTERNT FINANSIEREDE PROJEKTER

INDSTILLING

Administrationen indstiller til miljø- og klimaudvalget over for forretningsudvalget og regionsrådet at anbefale:

- at godkende, at der ikke pålægges klimakompensation på flyrejser i relation til eksternt finansierede projekter.

POLITISK BEHANDLING

Miljø- og klimaudvalgets beslutning den 26. april 2022:

Sagen udsættes til udvalgsmødet den 24. maj 2022, idet udvalget bemærker et ønske om at blive præsenteret for nye forslag til metoder til at flyve mindre.

BAGGRUND

Miljø- og klimaudvalget blev den 2. marts 2022 orienteret om juridiske udfordringer ved at pålægge klimakompensation på flyrejser, der foretages i relation til eksternt finansierede projekter, hvorfor disse måtte fritages fra ordningen. Sagen blev taget af dagsorden med henblik på, at administrationen skulle undersøge andre muligheder for at bibeholde klimakompensationen og forelægge en ny beslutningssag på et kommende udvalgsmøde.

SAGSFREMSTILLING

I budgetaftalen for 2022 blev der vedtaget en indsats for at reducere CO₂-udledningen fra regionens flyrejser og samtidig styrke regionens grønne indkøb. Derfor blev alle tjenesterejser i fly (undtaget rejser til Bornholm) pålagt en intern klimakompensation på 500 kr. Midlerne fra ordningen skulle anvendes til at styrke regionens grønne indkøb og dermed reducere regionens CO₂-udledning. Ordningen trådte i kraft pr. 1. januar 2022.

Status på CO₂-reduktionen fra tjenesterejser i fly

Regionens medarbejdere fløj væsentligt mindre i 2020 som følge af Covid-19. CO₂-udledningen fra tjenesterejser i fly faldt med 77 % sammenlignet med 2019 og 70 % sammenlignet med 2015. Grundet bedre muligheder for virtuel deltagelse ved møder og konferencer, og en masse erfaring med dette under pandemien, er det administrationens forventning at antallet af flyrejser fremover vil være på et lavere niveau end før pandemien. Derudover arbejder administrationen på en række nudging-initiativer for at reducere flyrejser og CO₂-udledningen herfra yderligere. Initiativerne præsenteres for miljø- og klimaudvalget på udvalgsmødet den 24. maj 2022.

Juridiske udfordringer ved klimabidraget

Der har vist sig at være juridiske udfordringer ved at pålægge klimabidraget på eksternt finansierede rejser. Regionen har ikke hjemmel til på eget initiativ at pålægge klimabidrag direkte på projekterne, da bevillingen til projekterne kun må anvendes hertil og ikke på andet såsom fx klimabidrag. Derfor er disse rejser nu fritaget for klimabidraget. Rejser i relation til eksternt finansierede projekter udgør ca. 60 % af regionens tjenesterejser i fly, hvorfor en stor andel af regionens flyrejser fritages fra ordningen. Som følge heraf forventes CO₂-gevinsten ved færre flyrejser at blive væsentligt mindre. CO₂-udledningen fra regionens tjenesterejser i fly var i 2019 (før Covid-19) ca. 5.800t CO₂ svarende til

omkring 44 % af regionens samlede CO₂-udledning på transportområdet. Derfor ønskede miljø- og klimaudvalget et notat over andre muligheder for at fastholde klimabidrag på alle tjenesterejser i fly. Notatet kan ses i bilag 1.

Notatet peger på to muligheder for at fastholde klimakompensationen:

- Frivillig ordning, hvor bevillingsgiverne accepterer klimakompensationen
- Den lokale afdeling betaler klimakompensationen

Administrationen vurderer ikke de to modeller som farbare grundet en forventning om manglende vilje fra bevillingsgivere og begrænset incitament for den enkelte medarbejder til at reducere flyrejser.

Det skal nævnes, at administrationen fortsat vil gennemføre arbejdet med grønne indkøb på samme niveau, uanset det samlede klimabidrags størrelse.

Administrationen arbejder på supplerende tiltag til at reducere CO₂-udledningen fra regionens flyrejser. Disse vil blive forelagt miljø- og klimaudvalget i en orienteringssag på udvalgsrådet den 24. maj 2022.

KONSEKVENSER

Ved tiltrædelse af indstillingen vil flyrejser i relation til eksternt finansierede projekter ikke blive pålagt at betale klimabidrag. Øvrige tjenesterejser i fly (med undtagelse af rejser til og fra Bornholm) vil fortsat blive pålagt at betale klimabidrag.

POLITISK BESLUTNINGSPROCES

Sagen forelægges miljø- og klimaudvalget den 26. april 2022, forretningsudvalget den 3. maj 2022 og regionsrådet den 10. maj 2022.

DIREKTØRPÅTEGNING OG KONTAKTPERSON

David Meinke / Kåre Albrechtsen

JOURNALNUMMER

22010969

BILAGSFORTEGNELSE

1. Bilag 1 - Notat til MKU 26. april 2022 - klimakompensation

NOTAT

Direkte 38697509

Til: Miljø- og klimaudvalget

Dato: 05. april 2022

Klimakompensation og udfordringer med eksternt bevilligede projekter

Baggrund

Der er i Region Hovedstaden pr. 1. januar 2022 indført klimakompensation for tjenesterejser med fly.

På baggrund af juridiske, regnskabsmæssige og forvaltningsmæssige vurderinger er det konkluderet, at eksterne bevillinger til specifikke projekter (primært forskningsprojekter) ikke må bidrage til denne ordning. Billedet kompliceres yderligere af, at en lang række forskere er ansat i delestillinger fx imellem Københavns Universitet og Region Hovedstaden.

Miljø- og klimaudvalget i Region Hovedstaden har bedt administrationen om at beskrive forskellige muligheder for, at projekter finansieret af eksterne bevillinger alligevel kan omfattes af ordningen med klimakompensation på flyrejser.

Forskellige ordninger

Nærværende notat vil beskrive og vurdere konsekvenserne af forskellige modeller for at omfatte de eksternt finansierede projekter af ordningen. Det vil være væsentligt, at en tilpasset model reelt skaber et incitament til at ændre adfærd.

Der er følgende muligheder, som beskrives nærmere neden for:

1. Bevillingsgiverne accepterer klimakompensationen
2. Afdelingen betaler kompensationen

Frem for ovenstående modeller vil administrationen anbefale, at der afsøges andre muligheder på tværs af koncernen, som i højere grad skaber de rette incitamenter til at ændre adfærd i overensstemmelse med intentionerne i miljø- og klimaudvalget.

Model 1: Frivillig ordning, hvor bevillingsgiverne accepterer klimakompensationen

Beskrivelse

Modellen tager udgangspunkt i frivillighed, da Region Hovedstaden ikke har mulighed for at opkræve eksternt finansierede projekter internt pålagt klimakompensation uden bevillingsgivers accept.

Det betyder, at hver enkelt bevillingsgiver på hvert enkelt projekt skal tilkendegive at/om de ønsker, at deres bevilling bidrager med klimakompensation på flyrejser.

Region Hovedstaden administrerer omkring 6.000 eksternt finansierede projekter.

Modellen indebærer, at den projektansvarlige i ansøgningsprocessen skal opfordres til at ansøge om midler til betaling af flykompensation, når der foretages en flyrejse.

Modellen vil i princippet være designet på samme måde som de generelle retningslinjer vedr. overhead på projekter, hvor den enkelte ansøger opfordres til at ansøge om overhead.

Modellen vil kun omfatte nye forskningsprojekter fra en given dato og ikke igangværende projekter.

Administration

Den projektansvarlige skal opfordres til at søge midler til klimakompensation og kan i den forbindelse blive mødt med spørgsmål fra bevillingsgiver.

I Koncernregnskab skal alle projekter i forbindelse med oprettelse vurderes i forhold til, om de er omfattet af klimakompensation. Efterfølgende skal der løbende, manuelt følges op på, hvilke projekter der har rejst med fly sammenholdt med oplysninger om frivillig deltagelse i ordningen. Det er ikke muligt i regnskabssystemet at sætte stamdata op til automatisk træk på de projekter, hvor bevillingsgiver har tilsluttet sig ordningen.

Vurdering af effekt

De store fonde, foreninger mv., som allerede giver til overhead, vil efter administrationens erfaring mene, at eventuel flykompensation skal/kan dækkes af dette beløb. Vi har været i kontakt med Sundhedsministeriet, som mener, at klimakompensation skal indeholdes af det allerede bevilgede overhead.

Samlet set er det administrationens vurdering, at denne model vil give et minimalt klimakompensationsbidrag. Sammenholdt med et forholdsvis stort administrativt ressourcestræk, vil det ikke være en hensigtsmæssig model.

Endelig vil det være tvivlsomt, om modellen vil give forskerne/den projektansvarlige det ønskede incitament til ikke at flyve, da bevillingsgiveren på forhånd har givet ekstra midler til betaling af klimakompensation.

Model 2: Afdelingen betaler klimakompensationen

Beskrivelse

Der kan etableres en ordning, hvor den afdeling, hvor projektet er tilknyttet, betaler klimakompensationen, hver gang det enkelte projekt anvender flyrejser.

Incitamentet for den enkelte til at undlade flyrejser vil dog være meget begrænset i denne model, og det vil i praksis være en "afgift", der særligt vil ramme afdelinger med stor forskningsaktivitet. Udgifterne til klimakompensation vil skulle dækkes af de enkelte afdelingers budget, som også skal dække udgifter til patientbehandling.

Administration

Der vil være tale om en systemmæssig opsætning, og den løbende drift vil kræve meget begrænsede administrative ressourcer.

De systemmæssige udviklingsomkostninger kendes ikke på nuværende tidspunkt.

Vurdering af effekt

Med denne model vil det samlede provenu fra ordningen være uændret i forhold til det oprindelige beslutningsgrundlag.

Det er dog vurderingen, at den enkelte forsker/projektansvarlige vil have meget begrænset incitament til ikke at flyve, da udgiften til klimakompensation dækkes af den pågældende afdeling. Afdelingsledelsen kan antages at have incitament til at præge afdelingen som helhed, men effekten heraf vurderes som minimal.