

KLIMATVÄXLING

- avgifter blir till bidrag



SAMMANFATTNING

Klimatväxling innebär att man inom en organisation lägger på extra avgifter på de resor som ger höga koldioxidutsläpp. Pengarna från dessa avgifter används sedan till åtgärder som syftar till att sänka organisationens klimatpåverkan. Systemet är tänkt att ge ett tydligt ekonomiskt incitament till verksamheten och dess anställda att bidra till att uppnå uppsatta klimatmål. Vi har tagit fram några exempel på offentliga organisationer som klimatväxlar som delar med sig av sina erfarenheter kring klimatväxling.

De samlade erfarenheterna är att man bör välja ut ett fåtal saker som man vill uppnå med sitt system för klimatväxling och utforma ett system som adresserar problemen med så lite administration som möjligt. Kanske vill man minska flygandet? Lägg en avgift på flygbiljetter och subventionera resor med tåg och buss. Vill man öka andelen förnybara drivmedel? Lägg en avgift på fossila drivmedel och subventionera laddstolpar, elbilar och helt förnybara drivmedel. Örebro kommun, Region Örebro län, Region Västernorrland, Kalmar kommun och Kristianstads kommun har löst detta på lite olika sätt.

Nivån på avgiften är viktig, en för hög avgift riskerar att snedfördela resurser inom organisationen och en för låg avgift gör att den enda betydande effekten är att ekonomiavdelningen får lite mer att göra. Vilken nivå man bör sätta på sin klimatväxlingsavgift behandlas sist i det här materialet. Slutligen är det väldigt viktigt att jobba med att synliggöra klimatväxlingen i den egna organisationen, både att allt bra som pengarna används till visas upp och att de som betalar mest får reda på det samt hur de kan göra för att bli bättre.

Innehåll:

- s. 2 Örebro kommun
- s. 3 Region Örebro län
- s. 4 Region Västernorrland
- s. 5 Kalmar kommun
- s. 6 Kristianstads kommun
- s. 7 Hur stor ska avgiften vara för att ge effekt?

ÖREBRO KOMMUN

År 2011 införde Örebro kommun en klimatavgift på verksamheternas kostnad vid bilresor som motsvarade 25 öre/kg koldioxid. Varje år höjs denna avgift med 2 öre, vilket innebär att avgiften för år 2019 ligger på 41 öre/kg koldioxid. Flygresor får istället ett procentuellt påslag på biljettpriset. Ungefär 1 miljon kronor tas in årligen genom klimatavgifterna, som läggs på ett klimatkonto. Från detta konto kan verksamheterna sedan ansöka om bidrag till klimatförbättrande åtgärder.

MATPROJEKT, CYKLING OCH ENERGIEFFEKTIVISERING

Syftet med Örebro kommuns klimatväxling är tvådelat, dels att minska växthusgasutsläppen för de klimatpåverkande resorna – detta genom en ökad kostnad vid bil- och flygresor – dels att uppmuntra verksamheterna att vara en del i omställningen.

– Pengarna har framför allt finansierat olika matprojekt, bland annat utbildningar i vegetarisk matlagning, inköp av kokböcker och vågar för att mäta hur mycket mat som kastas, säger Sara Andersson, miljöstrateg, Örebro kommun.

Därutöver har bland annat cyklar och elektrisk apparatur för minskad energiförbrukning köpts in. Projekt kring cykling var vanligast de första åren, då de som söker för egna köp av cyklar nu hänvisas till att hyra via Tekniska förvaltningen.

– Syftet med avgiften ska vara att ge ett incitament att till exempel ta tåget istället för bilen, säger Sara Andersson.

ADMINISTRATION OCH UTVECKLING

Den övergripande slutsatsen av Örebro kommuns klimatväxling är att den administrativa bördan tyvärr varit stor i förhållande till nyttan.

– Jag tror att klimatavgiften behöver göras mer synlig. Att till exempel den som bokar resan direkt ska se att det blir en avgift, för att det ska finnas ett incitament att välja ett mer hållbart alternativ. Sedan gäller det att fundera lite kring utbetalning av pengar från klimatkontot. Att möjliggöra för alla verksamheter att kunna söka pengar skapar motivation och delaktighet i klimatarbetet. Detta är viktigt, samtidigt som man behöver se var pengarna gör mest klimatnytta. I dagsläget har vi inte sett den effekt som önskats, säger Sara Andersson.



Sara Andersson, miljöstrateg Örebro kommun.

”

Syftet med avgiften ska vara att ge incitament att till exempel ta tåget istället för bilen.

- Sara Andersson, Örebro kommun.

Örebro kommun har fått i politiskt uppdrag att föreslå alternativ för en utveckling, alternativt avveckling, av avgiften och klimatkontot för att uppnå den nytta som i grunden är syftet.

ÖREBRO KOMMUNS KLIMATVÄXLING

- Inrikes flygbiljett: 20 % påslag på biljettpriset.
- Utrikes flygbiljett: 10 % påslag på biljettpriset.
- Resor med tjänstebil: Årlig höjning av klimatavgiften med 2 öre/kg koldioxid (2011: 25 öre/kg koldioxid). Detta har generat ett påslag på inköpspriset, på mellan 1-8 procent, för alla typer av drivmedel (avgiften är satt i proportion till utsläppen av koldioxid).
- Tjänsteresor med egen bil: Årlig höjning av klimatavgiften med 2 öre/kg koldioxid (2011: 25 öre/kg koldioxid). Har successivt höjts från 0,49 kr/mil (2010) till 0,58 kr/mil (2018).

REGION ÖREBRO LÄN

Sedan 2011 har Region Örebro län haft ett klimatväxlingssystem kopplat till de anställdas tjänsteresor. Avgiften sattes från början till 1,50 kr/kg CO₂ från tjänsteresor med inrikes flyg samt bilar som drivs av bensin och diesel (omfattar både förvaltningarnas tjänstebilar och privata bilar som används i tjänsten).



Karin Runnels, miljöstrateg Region Örebro län.

Regionen utvärderade systemet 2016 och kunde då konstatera klimatpåverkan från tjänsteresor ökat med 9 procent, framförallt p.g.a. ökat tjänsteresande med bil. I utvärderingen lyftes därför några förslag fram för att förbättra systemets effekt. Bl.a. en höjning av avgiftsnivåerna och att merkostnaden behöver synliggöras på ett tydligare sätt på fakturor samt för beställare, enheter och förvaltningsledning.

”

Hittills har avgifterna beräknats och fakturerats på förvaltningsnivå, vilket sannolikt inte ger någon återkoppling till den enhet eller avdelning som faktiskt rest.

- Karin Runnels, Region Örebro län.

2018 höjde regionen avgiften för bil till 3 kr/kg CO₂ samtidigt som resorna med flyg ändrades från en avgift på 1,50 kr/kg CO₂ till att ha ett fast påslag med 10 % av biljettpriset samt även omfatta utrikes flyg.

CYKLAR, FÖRETAGSKORT OCH VIDEOKONFERENSER

Avsättningen till klimatkompensation var innan avgiftshöjningen 2018 cirka 1,2 miljoner kronor per år och efter höjningen steg den till 2,5 miljoner kronor. Dessa pengar används för att finansiera interna projekt på förvaltningarna som syftar till att informera, utbilda och styra resor i tjänsten i en mer hållbar riktning. Exempel på investeringar som finansierats via klimatkontot är inköp av företagskort, cyklar och videokonferensutrustningar till olika arbetsplatser inom Region Örebro län

I nuläget finns ingen information kring avgifterna i samband med beställning av flygresor. Regionen har dock i den senaste upphandlingen ställt krav på att resebyrån ska upplysa om påslaget på avgiften vid flygresor.

– Hittills har avgifterna beräknats och fakturerats på förvaltningsnivå, vilket sannolikt inte ger någon återkoppling till den enhet eller avdelning som faktiskt rest. Så här finns utvecklingspotential, säger Karin Runnels, miljöstrateg på Region Örebro län.

ADMINISTRATION

Avgifterna läggs inte på automatiskt i samband med beställning av resor eller vid reseräkningar, utan alla påslag från föregående års avgifter görs i början på varje år.

– Det kräver mycket handpåläggning och beräkningarna utgår från olika poster om inköpt drivmedel som fås ur ekonomisystemet samt ifrån uppgifter om köpta flygresor från resebolaget, säger Karin Runnels.

Det som framförallt kommuniceras internt är regionens resehierarki som de jobbar för att alla anställda ska känna till och följa.

REGION ÖREBRO LÄNS RESEHIERARKI

1. Resfria möten
2. Cykla eller gå
3. Åk kollektivt
4. Bilpool eller verksamhetsbil
5. Egen bil
6. Flyg

Enligt en ny skrivning för 2019 i resehierarkin ska användandet av egen bil godkännas på förhand av chef.

En utvärdering av regionens klimatväxlingssystem genomförs under hösten/vintern 2019/20.

REGION VÄSTERNORRLAND

Region Västernorrland införde sitt klimatväxlingssystem år 2013. Samtliga påslag läggs i en pott som bland annat används för att betala de anställdas resor med kollektivtrafik. En del pengar från klimatkontot används också som en pott för arbetsplatserna inom regionen att ansöka om pengar ifrån, för att finansiera åtgärder för hållbara resor.

MER CYKLAR OCH MINDRE INRIKESFLYG

– Hittills har vi delat ut pengar till ett antal tjänstecyklar, framförallt elcyklar, och utrustning för distansmötesteknik som fler skärmar och videokonferensutrustning, säger Jutta Zeilon, hållbarhetshandläggare för Region Västernorrland.

Avgiften har gett gott resultat. Sedan den infördes har andelen av personalens resor till Stockholm som sker med flyg minskat från 47 till 15 procent:

– Vi har börjat få in kulturen att ta tåget istället för flyget. Flygresorna från regionen till Stockholm har minskat. De resor som lätt kan ersättas med tåg har blivit färre. Men någon extra flygresa utomlands gör mycket på statistiken, säger hon.

Däremot har utlandsflygningarna ökat med 24 procent, vilket gör att de reserelaterade koldioxidutsläppen totalt sett inte minskat. Målet på en koldioxidminskning på 30 procent till år 2019 jämfört med 2013 för tjänsteresorna kommer därför inte att uppnås.

”

Samtliga påslag läggs i en pott som bland annat betalar för regionens resor med kollektivtrafik.

- Jutta Zeilon, Region Västernorrland.

ADMINISTRATION

För att underlätta den administrativa biten registreras den extra klimatavgiften på ett särskilt kontonummer. Vid resor med tåg och buss inom länet används ett trafikföretagskort som delvis finansieras av klimatkontot på ett automatiserat sätt.



Jutta Zeilon, hållbarhetshandläggare Region Västernorrland.

– Det är lite handpåläggning för långleasingbilarna, men vi hoppas få till en ny rutin för registrering av körsträckorna med hjälp av elektronisk körjournal, säger Jutta Zeilon.

REGION VÄSTERNORRLANDS KLIMATVÄXLINGSSYSTEM

- 30 % av kostnaden för allt flyg från länet till och från Stockholm samt anslutningsresor tillförs klimatkontot.
- 4 kr per mil överförs till klimatkontot från användning av tjänstebilar, med undantag för konkurrensutsatt verksamhet vid hälsocentralerna och folkhälsvården.
- 4 kr per mil läggs på ersättningen vid användning av egen bil i tjänst och förs över till klimatkontot.
- Påslaget per mil gäller oavsett drivmedel.
- Kostnaden för resande med kollektivtrafik med företagskort inom regionen tas från klimatkontot.
- Kostnaden för resande med kollektivtrafik med företagskort inom regionen tas från klimatkontot. Hur mycket kollektivresorna kan subventioneras beror på hur mycket som kommer in till klimatkontot för att det varje år ska gå jämt ut. Under 2017-2018 har kollektivtrafikresorna kunnat subventioneras med 85 procent av biljettpriset.

KALMAR KOMMUN

År 2015 införde Kalmar kommun ett klimatväxlingssystem som grundar sig i ett påslag för fossilkostnad, där en extra avgift läggs på drivmedlet för samtliga bilresor. Det inkluderar resor med kommunens egna fordon såväl som leasade bilar, hyrbilar samt egen bil i tjänsten. Därtill läggs också en extra kostnad på flygresorna. Syftet är att minska utsläppen av växthusgaser från kommunens resor samt bidra till att kommunkoncernen ska vara fossilfri 2023.



Elvira Laneborg, miljöutvecklare Kalmar kommun.

”

Systemet är synligt, kostnaden hamnar på förvaltningen - inte i något svart hål - och därmed ser vi hur mycket varje förvaltning får bidra till systemet

- Elvira Laneborg, Kalmar kommun.

EN STYRANDE KLIMATKOMPENSERING

Kalmar kommuns klimatväxlingssystem är direkt kopplat till mål för år 2023.

– Det gör att vi förbättrar oss. Det är många som inte gillar att betala extra och kan kostnader undvikas så gör man ju det, särskilt när det finns bättre, klimatsmarta, alternativ att resa på, säger Elvira Laneborg, miljöutvecklare i Kalmar kommun.

Kommunen har åtta förvaltningar, där minst en av dem tagit ledningsbeslut att flyg får ersättas med tåg även om det innebär en extra övernattnings.

– Ledningsbeslutet hos omsorgsförvaltningen bör breddas till fler förvaltningar. Samtidigt kan det finnas olika anledningar till att välja eller välja bort ett visst resesätt. Det kan variera från person till person och beror även på arbetsuppgifter, livssituation och annat. Det finns en viss acceptans för att en klimatsmartare resa ibland kan ta längre tid, men den behöver sätta sig ännu tydligare, säger Elvira Laneborg.

KLIMATPOTTEN

Påslaget på bil- och flygresor går till en pott som tidigare bekostat saker rörande kommunens fordonspark, exempelvis laddstolpar till eldrivna kommunbilar.

– De senaste tre åren har pengarna uteslutande gått till grönt flygbränsle. Det diskuteras hur vi ska göra framöver; om bilavgiften ska gå till fordonsflottan och påslaget för flyg ska gå till flyg. Det är ett system i utveckling, säger hon.

ADMINISTRATION

Enligt Elvira Laneborg är den administrativa arbetsbördan av klimatväxlingen inte särskilt betungande.

– Det fungerar bra, själva systemet är ganska automatiskt och ingår i ekonomiavdelningens rutinuppgifter. Det är inga tunga extramoment som behöver utföras, utan överföringen till klimatpotten sker genom internfakturerings en gång per år.

RESULTAT

Någon fullständig utvärdering har ännu inte skett, och Elvira Laneborg menar att det inte är någon enkel sak att göra. Enklare uppföljning av klimatväxlingen sker dock varje år.

– Klimatväxlingen är en åtgärd bland många och utvecklingen som vi ser, att det går åt rätt håll med mer och mer fossilfritt i fordonsparken, är ett resultat av flera åtgärder. Vi har nu 78 % förnybart. Det faktum att vi köper fler gasbilar och sedan slipper klimatkompensera för dem är bra men behöver inte betyda att vi minskar vårt resande. Men systemet är synligt, kostnaden hamnar på förvaltningen – inte i något svart hål – och därmed ser vi hur mycket varje förvaltning får bidra till systemet. Klimatväxlingen ger i alla fall ytterligare ett incitament till att ställa om fordonsflottan.

KALMAR KOMMUNS PRISPÅSLAG FÖR OLIKA SEKTORER

- Inrikesflyg 20 % av priset.
- Utrikesflyg 10 % av priset.
- Fossilt bränsle i bil 10 % av priset.

GRANNKOMMUNEN MÖRBYLÅNGA ÖKAR STEGVIS PRISPÅSLAGET

På länsnivå har Kalmar län som mål att alla samhällsbetalda person- och godstransporter ska vara klimatneutrala 2020 och att använda sig av klimatväxlingssystem är en del av det. Mörbylånga kommun har ett liknande klimatväxlingssystem som Kalmar kommun, men det skiljer sig genom att prispåslagen i Mörbylångas system har ökat stegvis med två års mellanrum från att det infördes 2014.

År 2020 kommer påslagen i Mörbylånga kommun att vara:

MÖRBYLÅNGA KOMMUN

- Inrikesflyg 40 % av priset.
- Utrikesflyg 35 % av priset.
- Fossilt bränsle i bil 20 % av priset.

KRISTIANSTADS KOMMUN

Sedan 2017 har Kristianstads kommun ett klimatväxlingssystem. Pengarna går till en pott där medel är sökbara för åtgärder inom de förvaltningar som omfattas av systemet.

– Potten har till största del gått till att köpa in cyklar och elcyklar, men också till utrustning för videokonferenser för att minska de längre resorna, säger Magnus Lund, klimatstrateg på Kristianstads kommun.

MÅL: FOSSILFRITT 2020

Det övergripande syftet för kommunen är att bli fossilfria redan år 2020 och de fossila bränslena fasas ut successivt. Klimatväxlingen är en av åtgärderna för att nå målet.

– Vi har sett att kommunens fossila utsläpp från våra egna bil- och flygresor har minskat. Men det blir antagligen svårt att nå målet.

År 2018 var 63 procent av det inköpta drivmedlet i Kristianstads kommun fossilfritt.

– Åren innan ökade vi andelen fossilfria resor med mellan fem och tio procentenheter, förhoppningsvis fortsätter det så, säger Magnus Lund.

Kommunens riktlinjer säger att vid resor på upp till 40 mil ska tåg och buss utgöra förstahandsalternativet. Vid längre resor ska tåg kombinerat med övernattningsövervägas, men flyg kan också vara ett alternativ. Beslutet fattas av ansvarig chef.

”

Vi har sett att kommunens fossila utsläpp från våra egna bil- och flygresor har minskat.

- Magnus Lund, Kristianstad kommun.



Magnus Lund, klimatstrateg Kristianstad kommun.

ADMINISTRATION

Ekonomisystemen har programmerats så att en extra avgift adderas på fossila resor och att denna avgift automatisk överförs till klimatväxlingskontot. Därmed blir den administrativa arbetsbördan inte större än tidigare.

KRISTIANSTADS KOMMUNS KLIMATVÄXLINGSavgifter

- 5 % påslag för inköp av bensin och diesel
- 10 % påslag för användning av egen bil i tjänsten
- 15 % påslag för flygresor

REGION SKÅNE

I Skåne driver Region Skåne tillsammans med Länsstyrelsen Skåne, Lunds Universitet, Hässleholms kommun, Öresundskraft och SYSAV ett projekt med syftet att ta fram ett klimatväxlingsverktyg. Målet är att alla som vill ska kunna använda verktyget, såväl offentliga som privata aktörer. I processen med att utveckla verktyget sammanställs kunskap och statistik gällande kostnader och utsläpp för projektmed-

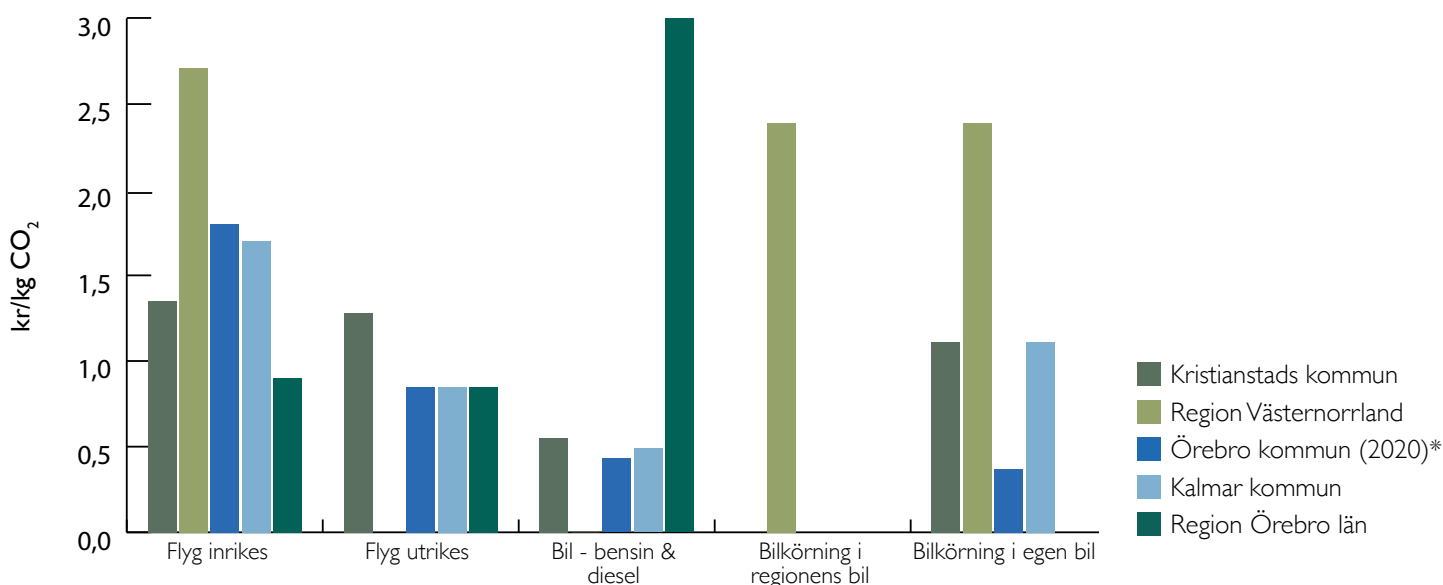
lemmarnas tjänsteresor. De utvärderar också erfarenheter från befintliga klimatväxlingsmodeller, tar fram förslag på avgifter och subventioner samt hur verktyget ska organiseras. Även de juridiska och ekonomiska förutsättningarna för en klimatväxlingsmodell undersöks. Målet är att klimatväxlingsverktyget ska pilottestas under 2020 och efter det lansera det brett under 2021.

HUR STOR SKA AVGIFTEN VARA FÖR ATT GE EFFEKT?

De offentliga aktörer som undersökts har valt att utforma sina klimatväxlingssystem lite olika och anpassat de utifrån sina förutsättningar. De olika utformningarna har olika för- och nackdelar i termer av bland annat verkningsfullhet och mängd administration. Utöver olika utformning har de offentliga aktörerna valt olika nivåer för sina avgifter. För att lättare kunna jämföra nivåerna på avgifterna har dessa räknats om till kr/kg CO₂. Se figuren nedan



KLIMATVÄXLINGSAVGIFT UTTRYCKT I KR/KG CO₂



*Örebro kommun har en variabel avgift på alla drivmedel som varierar beroende på det avsedda drivmedlets klimatprestanda enligt Energimyndighetens beräkningar. Utöver detta ökar Örebro kommun sin avgift varje år med motsvarande cirka 0,08 kr/kg CO₂. Den nivå som visas i figuren avser 2020 års nivå.

Region Västernorrland har betydligt högre avgifter än övriga aktörer för alla resesätt, detta gäller framförallt körning av kommunens bilar i tjänst där den avgift som Region Västernorrland lagt på all bilkörning i syfte att minska denna inte alls motsvaras av den avgift som de tre kommunerna lagt på bensin och diesel. Det är också Region Västernorrland som redovisar störst generella effekter som kan knytas till klimatväxlingen. Övriga aktörer har generellt mer lite lägre

avgifter och rapporterar överlag inte lika stor effekt av klimatväxlingen som Region Västernorrland.

Detta indikerar att klimatväxlingsavgifterna bör ligga någonstans i nivå med Region Västernorrlands avgifter för att säkerställa en tydlig effekt. Örebro kommun anger att klimatväxlingssystemet inte har gett någon större effekt, vilket delvis skulle kunna förklaras av att deras avgifter är relativt låga, särskilt vad gäller bilkörning.

Något som kan vara värt att tänka på vid utformning av avgiftsnivåer i ett klimatväxlingssystem är att avgifterna kopplat till bilresor generellt sett är känsligare för prispåslag jämfört med flygresor. Detta eftersom bilresor görs frekvent och kan vara svåra att ersätta med andra resesätt jämfört med flygresor, som görs mer sällan och ofta kan ersättas med andra resesätt (tåg, alternativt buss eller bil) eller distansmöte. Sätts avgifterna kopplat till bilresor för högt skulle det kunna finnas en viss risk för att styrningen bort från bilresor kan gå ut över verksamhetens kvalitet.

Ett sätt att minimera risken för att sätta för höga avgifter på t.ex. bilresor är att när klimatväxlingssystemet införs börja med relativt låga avgiftsnivåer, som stegvis höjs på ett förutbestämt vis. Så har t.ex. Mörbylånga kommun och Örebro kommun gjort.

EFFEKTIV ADMINISTRATION OCH SYNLIGGÖRANDE AV SYSTEMET ÄR NYCKELFAKTORER

Utöver att utforma avgiftsnivåerna så att de ger önskad effekt är det naturligtvis viktigt att systemet inte tillför någon större administrativ börda. En avgift på beräknad klimatpåverkan likt Region kommun och Örebro kommun har för drivmedel gör hög träffsäkerhet men kräver ofta mer hand-

påläggning än exempelvis ett procentuellt påslag av kostnaderna för exempelvis låginblandade drivmedel.

En annan nyckelfaktor för att klimatväxlingen ska ge effekt är att i tillräcklig utsträckning synliggöra systemet för alla anställda. När anställda och chefer känner till hur klimatväxlingen fungerar och tydligt ser att resor med högre klimatpåverkan kommer med en extra avgift är det större chans att systemet får avsedd effekt jämfört med om avgiften t.ex. bara syns i den interna ekonomihanteringen. Det verkar även vara viktigt att för alla delar av organisationen som ingår i systemet synliggöra att avgifterna hamnar i en pott, varifrån pengar kan sökas för att finansiera åtgärder som minskar organisationens klimatpåverkan. Att synliggöra både avgifterna och potten med sökbara medel ökar förmodligen alla medarbetares känsla av delaktighet och bör därför skapa större acceptans för systemet samt bidra till att klimatväxlingen påverkar verksamheten i en positiv riktning.

I den nationella klimathandlingsplanen som lanserades i december 2019 pekades klimatväxling ut som ett viktigt verktyg i den gröna omställningen. Organisationer som infört eller avser att införa klimatväxling kan visa att de går före genom att anta Fossilfritt Sveriges [Klimatväxlingsutmaning](#).

