



Bilag 2: Administration af Intern Klimaafgift

Dette notat har til formål at redegøre for principper og den økonomiske model for indførelsen af en intern klimaafgift på CO₂-udledningen af Aarhus Kommunes indkøb og forbrug. Derudover redegøres der kort for scope 1,2 og 3 inden der foretages en økonomisk konsekvensberegning samt en beregning på mulig CO₂-reduktion.

Med dette notat vil det være transparent, hvad en implementering af en intern klimaafgift vil kræve af administration og hvordan det vil påvirke den centrale økonomi.

Der er i dette notat taget udgangspunkt i en klimaafgift på 850 kr. pr. ton CO₂.

Baggrund

En organisations klimabelastning måles typisk via CO₂-udledningen af den samlede række af aktiviteter. Udledninger kategoriseres indenfor tre scopes:

Scope 1: Omfatter virksomhedens direkte udledning, der stammer fra aktiviteter indenfor organisationen. Det vil sige udledning virksomheden selv forårsager fra lokaliteter og maskiner. Det kan være udledning gennem afbrænding af diesel, benzin eller naturgas.

Scope 2: Omfatter virksomhedens indirekte udledninger gennem den energi, man køber fra eksempelvis el-værket eller varmegærket. Scope 2 udledningen opstår i forbindelse med produktionen af den energi, som efterfølgende benyttes af virksomheden.

Scope 3: Omfatter alle andre indirekte udledninger der stammer fra aktiviteter udenfor organisationen – fra kilder den ikke ejer eller kontrollerer. Med andre ord, de udledninger, der er forbundet med den værdikæde, som virksomheden indgår i (f.eks. forretningsrejser, indkøb af services og produkter, affald og vandforbrug).

Aarhus Kommunes indkøb af varer og tjenesteydelser har en indirekte klimabelastning gennem en forbrugsbaseret CO₂-udledning. Her menes at varerne produceres og distribueres samt at tjenesteydelserne gennemføres *et sted på kloden*, hvor disse aktiviteter (og kæden af foregående aktiviteter) genererer et CO₂-aftryk, der belaster klodens klima negativt. Dermed kan dette CO₂-aftryk på kommunens indkøb defineres som en Scope-3 udledning.

Dette CO₂-aftryk vil ikke (nødvendigvis) være at finde Aarhus Kommunes klimaregnskaber for hverken bysamfund eller koncern, da disse opgørelser betinger sig af at være producent-baserede CO₂-udledninger indenfor

5. januar 2022

Side 1 af 7

BORGMESTERENS AFDELING

Økonomi
Aarhus Kommune

**Indkøb og Udbud
Budget og Planlægning**
Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8000 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

Direkte e-mail:
pral@aarhus.dk
kdje@aarhus.dk
jpem@aarhus.dk

Sagsbehandler:
Rasmus Lillelund Lovring
Jeppe Deleuran Kristensen
Peter Marstrand Jørgensen



Scope 1 og 2. Til gengæld vil dette CO₂-aftryk være at finde i de respektive klimaregnskaber for de danske kommuner eller lande, hvor produktionen og distributionen kan henføres til.

5. januar 2022
Side 2 af 7

Principper og metode

Indførelsen af en intern klimaafgift på en given varegruppe skal sørge for:

1. En adfærdspåvirkning, hvor forbruget af den pågældende vare erstattes af et mindre klimabelastende alternativ.
2. Indsamling og omfordeling af provenu fra klimabelastende aktiviteter til CO₂-reducerende tiltag.
3. Administrationen holdes til et minimum

Beregning af CO₂-aftryk

Det er afgørende for fair indførelse af en intern klimaafgift at den beror sig på troværdige og konsistente beregninger af CO₂-aftrykket på de enkelte varegrupper for de forskellige indkøbsområder. Der er øget opmærksomhed på dette både nationalt og internationalt og der er flere muligheder nu end tidligere.

Aarhus Kommunes indkøbssystem kan allerede nu anvendes til at lave opgørelser over de indkøbte mængder af en række varegrupper. Disse indkøbte mængder kan enten være købt på indkøbsaftale eller udenfor.

For at beregne CO₂-aftrykket af de indkøbte mængder er der behov for at anvende konversionsfaktorer, som omregner fra de enkelte mængdeenheder til udledte tons CO₂. Disse konversionsfaktorer skal nødvendigvis være bredt anerkendte og fagligt velfunderede. Det er udviklingen af disse konversionsfaktorer, der er kommet meget mere fokus på i de seneste år og fortsat vil være en udvikling i.

Adfærdspåvirkning og valg af varegrupper

Identifikationen af de væsentlige varegrupper eller indkøbsområder er afgørende for at påvirkningen af indkøbet kommer til at ske dér, hvor CO₂-aftrykket er højest og hvor der er mulighed for at anvende reelle alternativer for at sikre den mest optimale vej i den grønne omstilling. Der vil givetvis være både økonomiske og ikke-økonomiske trade-off i en omstilling, men ved at indføre en intern klimaafgift på de mest CO₂-belastende varer, vil det være et markant øget økonomisk incitament til det grønnere valg.



Nedenstående indkøbsområder er oplagte kandidater til at implementere en klimaafgift indenfor den nærmeste fremtid.

5. januar 2022
Side 3 af 7

- Fødevarer
- Fossile drivmidler
- Flyrejser

For fødevarerområdet anbefales, at pålægge en intern klimaafgift på de indkøbte mængder af *Oksekød, Lammekød, Færdigretter (kød)* samt *Soft, juice og læskedrikke*, der tilsammen udgør over 1/3 af det samlede CO₂-aftryk på fødevarer¹. Det vurderes, at det er muligt at finde klimavenlige og ernæringsmæssige fornuftige alternativer til disse varegrupper.

For fossile drivmidler vil der være tale om at pålægge en intern klimaafgift på de indkøbte mængder af *Benzin* og *Diesel*, mens det for flyrejser vil kunne pålægges antallet af personkilometer for en given rejse. For benzin og diesel vil oplagte alternativer være et skifte til fossilfrie drivmidler som el og brint, eller HVO diesel i de tilfælde hvor fossilfrie drivmidler ikke er teknologisk muligt endnu. For flyrejser samt benzin og diesel kan alternativet være at benytte andre rejseformer, eller reducere selve rejseaktiviteten.

Nedenstående indkøbsområder følges tæt og kunne være mulige områder i den nærmeste fremtid såfremt datatilgængeligheden opkvalificeres:

- Bygge- og anlægsmaterialer
- Møbelindkøb
- IT-udstyr

Kørselsordninger er ligeledes et område som følges tæt i fremtiden, hvor der løbende laves en vurdering af, om skyggeprisen kan bruges i udbudssammenhæng.

Implementering og Administration

Den interne klimaafgift er en merpris, som skal betales ved indkøbet og har dermed en direkte økonomisk konsekvens på de decentrale budgetter. Det vil derved blive dyrere eksempelvis at flyve, købe fossile drivmidler eller købe klimabelastende fødevarer.

¹ Som målt via aftaleleverandøren AB Catering årlige oversigt over AAKs forbrug og CO₂-aftryk. CO₂ aftrykket på fødevarer er baseret på Concitos klimadatabase.



5. januar 2022
Side 4 af 7

Derudover

- Skal det kunne betale sig at holde sig til kommunens indkøbsaftaler
- Afgiften må ikke blive overdraget til borgerne i form af takststigninger.
- Når der indføres nationale CO2-afgifter, harmoniseres de lokale afgifter tilsvarende.

Indkøbsaftaler og påføring af afgift

For at sikre at administrationen af påføringen af en intern klimaafgift ikke bliver unødigt tung, vurderes det at aftaleleverandører kan spille en vigtig rolle. Leverandøren kan fx på de omfattede varegrupper påføre afgiften som en merpris direkte på fakturaen, så det er synligt i købsøjeblikket for den enkelte decentrale indkøber. Efter en vis periode, fx i slutningen af regnskabsåret, kan dette indsamlede provenu sendes tilbage til Aarhus Kommune.

Klimaafgiften på givne områder og varegrupper er dog nødt til at indeholde alle indkøb, og ikke kun indkøb hos Aarhus Kommunes aftaleleverandører. Dette for at sikre incitamentet til at man decentralt fortsætter med at købe på indkøbsaftale og ikke køber hos andre leverandører for at undgå en klimaafgift. Her vil det være nødvendigt at lave periodiske opgørelser af de decentrale indkøb og opkræve den interne klimaafgift mere direkte.

På fødevareområdet forventes det at aftaleleverandøren påfører klimaafgiften direkte på fødevarepriserne, og at der efterfølgende, en gang årligt, foretages en tilbagebetaling fra aftaleleverandøren til Aarhus Kommune. For fødevareindkøb på de vedtagne varegrupper foretaget uden om aftaleleverandøren vil det samlede indkøb blive opgjort én gang årligt og tillagt *en klimaafgift på 20% af købsprisen*, som efterfølgende sendes som en intern opkrævning til Aarhus Kommunes decentrale enheder.

For flyrejser og benzin/diesel vil der på baggrund af en årlig opgørelse af antal flykilometer og mængden af forbrugt benzin/diesel i liter blive udregnet de decentrale CO2-aftryk af forbruget. Herefter udregnes den interne klimaafgift og de decentrale enheder vil dermed én gang årligt modtage en intern opkrævning.

Ingen stigninger i taksterne

Det er afgørende for modtagelsen af den interne klimaafgift, særligt på fødevareområdet, at det ikke må medføre takststigninger i fx daginstitutioner og plejehjem.

For at undgå, at institutionernes madbudget udhules, tilbageføres hele provenuet til de decentrale enheder i slutningen af året. Midlerne øremærkes, så de alene kan anvendes til fødevareindkøb eller CO2-reducerende tiltag på fødevareområdet, som fx videreuddannelse af køkkenpersonale.



5. januar 2022
Side 5 af 7

Afgiftsstigning over tid, National CO2-afgift og Harmonisering

Det vurderes, at den interne klimaafgift på 850 kr./ton CO2 vil kunne stige gradvist årligt, for at ramme 1.500 kr./ton CO2 i 2030. Afgiften vil tidligst kunne indføres i foråret 2022 ved en byrådsbeslutning.

Det planlægges, at der årligt ved budgetvedtagelsen skal fastsættes det kommende års niveau for den interne klimaafgift samt hvilke indkøbsområder, afgiften skal gælde for.

I forbindelse med regnskabsaflæggelsen vil der i den supplerende regnskabsindstilling være mulighed for at lave en afrapportering på indsamling af provenu og anvendelse heraf.

Når en eventuel national CO2-afgift vedtages i Folketinget og hvis denne implementeres på de samme indkøbsområder, som den interne klimaafgift, vil der være behov for en harmonisering. Det forventes, at den nationale CO2-afgift bliver en ensartet afgift på alle udledninger. Der er nedsat en ekspertgruppe ved aftaleindgåelsen af en grøn skattereform. Ekspertgruppen, der skal belyse mulige modeller for, hvordan CO2-afgiften kan gennemføres, skal aflevere deres første delrapport februar 2022 og forventeligt anden delrapport i efteråret 2022.

Viser det sig, at den nationale afgift absolut pr. ton CO2 er lig med eller højere end den interne afgift, annulleres den interne opkrævning. Viser det sig at den nationale afgift er lavere end den interne afgift, justeres den interne opkrævning, så det kun er forskellen mellem de to afgiftsniveauer, der indkræves internt. Denne harmonisering sikrer at der ikke bliver indkrævet dobbelt-afgift.

Anvendelse af provenu

Det indsamlede provenu fra den interne klimaafgift vurderes bedst anvendt på CO2-reducerende tiltag i form af klimainsatser og projekter.

Konsekvensberegninger af klimaafgifter

En konsekvensberegning ved indførelse af klimaafgifter på flyrejser, fossile drivmidler og udvalgte fødevarergrupper baseret på data fra 2019² viser, at klimaafgiften på de tre områder vil give et årligt provenu i omegnen af 4,65 mio. kr., forudsat at forbruget heraf ikke falder som følge af ændret adfærd ved indførelsen af klimaafgiften:

² 2019 er valgt for at basere undersøgelsen på et "Covid frit" år.



5. januar 2022
Side 6 af 7

Område	Udledning (tons CO2)	Klimaafgift
Flyrejser	323 tons CO2	0,28 mio. kr.
Fossile drivmidler	1.832 tons CO2	1,56 mio. kr.
Fødevarer - Oksekød	2.154 tons CO2	1,83 mio. kr.
Fødevarer - Lammekød	37,8 tons CO2	0,03 mio. kr.
Fødevarer – Færdigretter (Kød)	226 tons CO2	0,19 mio. kr.
Fødevarer – Saft, juice og læskedrik	897 tons CO2	0,76 mio. kr.

Med hensyn til klimaafgiften indsamlet på flyrejser anbefales disse midler anvendt til øget skovrejsning via donationer til den Nationale Klimaskovfond (Se bilag 3 og 4). Det vil være muligt at ønske at disse midler vil gå til skovrejsningsprojekter lokalt i Aarhus Kommune.

Med hensyn til klimaafgiften indsamlet på fossile drivmidler anbefales disse midler overført til Aarhus Kommunes Klimafond, hvor de kan indgå i klimaindsatser.

Med hensyn til klimaafgiften indsamlet på de udvalgte fødevarergrupper anbefales at 100% af midlerne bliver tilbageført til fødevarerbudgetterne på de decentrale enheder.

Estimering af CO2-reduktion:

De ovenstående områder har en samlet CO2-udledning på 5.470 tons CO2 årligt opgjort på Scope 3. Den samlede CO2-reduktion estimeres at vil beløbe sig til 4.210 tons CO2 årligt, svarende til 248 danskers gennemsnitlige CO2-udledning³. Reduktionen svarer til 77% af den oprindelig CO2-udledning for de udvalgte områder.

Aarhus Kommunes Klimaregnskab som koncern (kommunen inkl. selskaber) udledte 40.015 tons CO2 i 2019⁴. I klimaregnskabet opgøres dog alene scope 1+2 for virksomheden. Reduktionen ved ovenstående tiltag efter fuld indfasning vil til sammenligning svare til 10,5% af Aarhus Kommunes samlede CO2-udledning som koncern i 2019. Det er pt. ikke muligt at opgøre Aarhus Kommunes samlede scope 3 udledning.

³ En dansker udleder i gennemsnit 17 tons CO2 om året opgjort på scope 3:
<https://concito.dk/bliv-klimaklog/hvad-kan-man-selv-goere>

⁴ https://ledelsesinformation.aarhuskommune.dk/aarhus-i-tal/default.aspx?doc=vfs://Global/AARHUS-I-TAL/KLIMAKONCERN_I_TAL-Virksomhed-CO2-udledning.xview



I ovenstående er det antaget at de forbrugte mængder forbliver uændret. Reduktionen i CO2 kommer alene ved overgangen til et mere klimavenligt alternativt. Det er klart, at hvis man samtidig minimerer forbruget, så vil CO2-reduktionen blive endnu større. For flyrejser erstattes indenrigsflyvninger med tog, for fossile drivmidler skal der fremadrettet benyttes emissionsfri transport, oksekød, lammekød og færdigretter erstattes med grisekød eller kylling. For Saft, juice og læskedrik antages at halvdelen kan skiftes over til vand.

5. januar 2022
Side 7 af 7

- Flyrejser: Udenrigsflyvninger har begrænset alternativ, men indenrigsflyvninger kan erstattes af tog. Der er fløjet 53.422 km. indenrigs i 2019, hvilket giver en CO2-udledning på 7,2 tons CO2. Ved overgang til tog vil antallet af km, som skal tilbagelægges være ca. 91.000 km. Det samlede CO2-aftryk vil være 6,5 tons CO2. Der vil altså være en reduktion på 0,7 ton CO2 ved at tage toget fremfor at flyve. Fly udleder med 0,000135 tons CO2 pr. km, mens tog udleder 0,000071 tons CO2 pr. km.
- Fossile drivmidler: Ved overgang til emissionsfri kørsel (EI) vil reduktionen i CO2 være på den fulde effekt, altså 1.832 tons CO2 årligt. Jf. Grøn transportplan så skal alle nyindkøbte personbiler, små varebiler og minibusser være emissionsfri pr. 1/1-2021, mens alle køretøjer i egen flåde skal være emissionsfri primo 2026.
- Indkøbet af oksekød, lammekød samt færdigretter kan erstattes med grisekød, kyllingekød eller vegetariske alternativer. Der er købt 82.864 kg. oksekød, 1.801 kg lammekød og 37.596 kg færdigretter. Grisekød og kylling udleder i gennemsnit 4 kg CO2 pr. kg grisekød/kyllingekød. Den samlede CO2-udledning vil derfor være på: 489 tons CO2. Det vil derfor give en reduktion på 1.928,8 tons CO2.
- Fødevarer – Saft, juice og læskedrik har en udledning på 897 tons CO2. Det er svært at vurdere præcis, hvor meget af dette som ernæringsmæssigt kan substitueres over til vand, men i dette eksempel arbejdes der med en antagelse på 50%. Det vil give en CO2 reduktion på 448,5 tons CO2.