

# Koldioxidavgift och klimatfond i Lunds kommun

## - effekter och resultat

Kommunkontoret

2020-11-17

### Innehåll

Syfte och mål .....	2
Systemets funktion .....	2
Koldioxidavgift .....	2
Klimatfond .....	4
Effekter på utsläppen av växthusgaser .....	6
Slutsatser .....	7

## Syfte och mål

Sedan 2016 har Lunds kommun ett klimatväxlingssystem med koldioxidavgift och klimatfond för att styra mot målen om en fossilbränslefri kommun och minskad klimatpåverkan i LundaEko.

Avgiftens syfte har varit att öka kostnaden för resval med stor klimatpåverkan relativt resval med liten klimatpåverkan. Fondens syfte har varit att ekonomiskt stödja projekt inom den kommunala organisationen för minskad klimatpåverkan. På detta sätt har systemet fungerat som ett dubbelt styrmedel för att nå målen i LundaEko.

### **DELMÅL i LundaEko**

4.1 Utsläppen av växthusgaser i Lunds kommun ska minska med minst 80 procent till 2030 jämfört med 1990.

4.2 Utsläppen av växthusgaser som uppstår vid produktion av varor och tjänster, som Lunds kommun köper, ska minska till 2020.

4.3 Den kommunala organisationen ska vara fossilbränslefri senast 2020.

## Systemets funktion

Kommunkontoret har administrerat klimatväxlingssystemet. Avsikten med systemets konstruktion har varit att nå stor nytta med liten administration. Nedan redovisas systemets funktion uppdelat på koldioxidavgiften och klimatfonden.

### Koldioxidavgift

Koldioxidavgiften betalas av förvaltningarna och är kopplad till utsläpp från resor och transporter. Avgiften tas ut med automatik genom att varje gång nedanstående konton (tabell 1) i ekonomisystemet används, görs ett automatiskt pålägg enligt angiven procentsats.

<b>Drivmedel, konto</b>	<b>avgift</b>
6924 Bensin	5%
6922 Diesel	5%
6920 Dieselblandning	4%
6923 Etanol	1%
6925 Fordonsgas	1%
6921 Biodiesel	0%
6926 Grön gas/biogas	0%
El	0%

<b>Resor, konto</b>	<b>avgift</b>
6521 Flygresor	15%
6523 Båtresor	10%
452* Egen bil i tjänsten	5%
6522 Tågresor	0%
6524 Lokal buss, spårvagn o taxi	0%

**Tabell 1** Nuvarande nivå på koldioxidavgift fördelat på konton i ekonomisystemet.

Procentsatserna beslutades inte med ledning av vilken storlek på avgiften som kunde väntas få styrande effekt, utan baserat på den då beräknade kostnaden per kg att minska utsläppen genom trädplantering eller via klimatkompensation inom CDM. Även samstämmighet med kommunens riktlinjer för resor och transporter beaktades.

Administrationen av avgiften har fungerat smidigt, och de inbetalade avgifterna har kontinuerligt minskat (tabell 2). Minskningen beror på en minskad användning av fossila bränslen. Under 2020 antas reserestriktioner för att hejda smittspridning bidra till en lägre inbetalning av koldioxidavgift.

År	Del av år	Koldioxidavgift (kr)	Beräkning helår (kr)
2016	Juli-dec	-283 000	-565 000
2017	Helt år	-487 000	
2018	Helt år	-445 000	
2019	Helt år	-426 000	
2020	Jan-okt	-136 000	-172 000

**Tabell 2** Koldioxidavgiften har tagits ut sedan juli 2016. Trots prisökningar och att antalet anställda i kommunen ökat sedan dess har den totala koldioxidavgiften minskat årligen. Särskilt stor minskning ses 2020, vilket till stor del beror på minskat resande till följd av reserestriktioner under pandemin.

För de flesta enskilda nämnder har inbetalningarna till klimatfonden minskat över tid. Av Tabell 3 framgår vilka nämnder som minskat sin inbetalning kontinuerligt under de hela år systemet varit i bruk (gul pil nedåt) och vilka nämnder som kontinuerligt ökat sin inbetalning (röd pil uppåt).

	2017	2018	2019		Summa	
Utbildningsnämnd	-77 296	-103 549	-108 561	↑	-366 122	resor
Servicenämnd	-87 996	-80 314	-51 091	↓	-319 907	drivmedel
Barn- och skolnämnd	-83 762	-66 330	-75 042		-292 964	resor
Vård- och omsorgsnämnd	-51 958	-44 289	-43 630	↓	-188 983	drivmedel
Kommunstyrelse	-54 550	-41 925	-45 008		-160 335	resor
Socialnämnd	-42 567	-35 881	-28 920	↓	-143 540	resor
Kultur- och fritidsnämnd	-33 464	-20 673	-18 940	↓	-94 234	resor
Överförmyndarnämnd	-25 194	-17 183	-15 083	↓	-81 711	resor
Teknisk nämnd	-9 960	-15 552	-16 126	↑	-56 846	drivmedel
Kommunfullmäktige	-9 035	-8 165	-11 757		-33 813	resor
Byggnadsnämnd	-6 217	-7 937	-4 112		-20 245	resor
Miljönämnd	-2 859	-1 713	-1 617	↓	-6 567	resor
Renhållningsstyrelse	-1 521	-630	-249	↓	-4 436	drivmedel

**Tabell 3** Inbetalningar av koldioxidavgift 2017-2019. Rött markerar stora inbetalningar, blått små. För varje nämnd anges om den största delen av avgiften kommer från resor eller drivmedel. I de fall mer än 90 procent av avgiften kommer från resor respektive drivmedel markeras detta i fetstil.

En fördel med detta system har varit att administrationen för att ta ut avgiften varit minimal. En nackdel har varit att det ofta inte varit tydligt för resenären vid köptillfället att avgiften tagits ut. Däremot har det varit möjligt för förvaltningarna att analysera avgiftens storlek för att hitta strukturella åtgärder som kan minska både kostnader och utsläpp. Till exempel har servicenämndens inbetalningar årligen följts upp som en indikator i Stratsys (tabell 2).

	År	Kronor
Juli –december 2016		-71 068
	2017	-87 996
	2018	-80 314
	2019	-51 091

**Tabell 2.** Servicenämndens årliga inbetalningar av koldioxidavgift har följts upp i Stratsys sedan starten i juli 2016. Inbetalningarna har kontinuerligt minskat.

#### Klimatfond

De inbetalda koldioxidavgifterna förs till en klimatfond. Klimatfonden används för ändamål som minskar utsläppen av växthusgaser i Lunds kommun. Bidrag lämnas till åtgärder som genomförs inom Lunds kommun av en kommunal verksamhet. Både driftåtgärder och investeringsåtgärder kan beviljas bidrag. Åtgärder prioriteras utifrån hur stor utsläppsminskning de ger. I andra hand prioriteras åtgärder som utöver klimatnytta även på andra sätt främjar hållbar utveckling. Åtgärder kan finansieras helt eller delvis genom bidrag ur klimatfonden och kan kombineras med andra typer av bidrag.

Klimatfonden administreras av kommunkontoret. Ansökningar till fonden skickas senast i februari från förvaltningarna till kommunstyrelsen. Kommunstyrelsens miljö- och hälsoutskott beslutar om tilldelning av medel från fonden. Utbetalning sker efter slutredovisning av projekten.

Under de fyra första åren har åtta förvaltningar sökt och beviljats bidrag ur klimatfonden enligt tabell 3. Socialförvaltningen och barn-och skolförvaltningen har lämnat in flest projektansökningar och beviljats mest pengar.

	2017	2018	2019	2020	Summa
Socialförvaltning	48 000	38 390	118 800	273 000	<b>478 190</b>
Barn- och skolförvaltning	20 000	201 000	125 000	0	<b>346 000</b>
Vård- och omsorgsförvaltning	50 000	0	0	170 000	<b>220 000</b>
Utbildningsförvaltning	0	0	166 000	0	<b>166 000</b>
Serviceförvaltning	120 000	0	39 800	0	<b>159 800</b>
Renhållningsverket	0	0	0	150 000	<b>150 000</b>
Kommunkontoret	44 000	50 000	0	0	<b>94 000</b>
Kultur och fritidsförvaltning	0	17 000	12 800	0	<b>29 800</b>

**Tabell 3.** De fyra första åren har åtta förvaltningar beviljats medel från klimatfonden. Hittills har socialförvaltningen respektive barn- och skolförvaltningen fått mest pengar. Förvaltningar som saknas i tabellen har inte sökt pengar från fonden.

Hittills har 25 projekt beviljats totalt 1,6 miljoner kronor ur fonden. Söktrycket har varit högt, och miljö- och hälsoutskottet har behövt prioritera enligt principen om störst minskning av växthusgasutsläpp. Projekten beräknas totalt ha minskat de årliga utsläppen av koldioxid med minst 130 ton. Alla projekt listas i tabell 4.

Av de projekt som skulle ha varit slutredovisade är det bara ett som ännu inte är genomfört. Det projektet har beviljats förlängd genomförandetid på grund av omorganisation. Två mindre projekt har avstått från fondmedlen trots att de är genomförda. Detta indikerar att det inte är lönt att söka allt för små summor från fonden, då tiden för att skriva ansökning och redovisning blir för stor i förhållande till det beviljade bidraget.

Den största summa pengar som beviljats ett enskilt projekt är 273 000 kr. Att inga större projekt söks beror med största sannolikhet på den totalt relativt begränsade summan i fonden. För att fonden skulle kunna bli aktuell för stora investeringar skulle flera miljoner behöva finnas att tillgå.

Några projekt har varit mindre punktinsatser, medan andra kan förväntas ge strukturella förändringar och/eller spridningseffekter inom kommunen. Reglerna för vilka projekt som ska beviljas medel har styrt mot största koldioxidnytta av det enskilda projektet, inte mot projekt av strategisk betydelse.

Förvaltning	Projekt	År	Fondmedel (kr)	CO <sub>2</sub> (kg/år)
Utbildningsförvaltningen	Cirkulär ekonomi	2019	10 000	0
Utbildningsförvaltningen	Modersmålscentrum cykel	2019	156 000	32 700
Barn och skolförvaltningen	Lådcyklar Ormen Långe	2019	38 000	621
Barn och skolförvaltningen	Kompost, cyklar, porslin	2019	27 000	600
Barn och skolförvaltningen	Ladugårdsmarken cyklar	2019	60 000	1 863
Barn och skolförvaltningen	Stenröseskolan elcykel för rullstol	2018	57 000	58
Barn och skolförvaltningen	S:t Hansgården vindkraft Annegården - elcyklar,	2018	4 000	200
Barn och skolförvaltningen	belysning	2018	140 000	249
Barn och skolförvaltningen	Forsbergs minne - cykel	2017	20 000	390
Kultur och Fritidsförvaltningen	El-scootrar	2019	12 800	540
Kultur och Fritidsförvaltningen	Fritidsbad frysar	2018	17 000	43
Socialförvaltningen	Elcykelpool	2020	273 000	23 380
Socialförvaltningen	Växthus	2019	52 000	6 456
Socialförvaltningen	Förstudie Plocket	2019	20 000	0
Socialförvaltningen	Elcykel Boendestöd Norr	2019	15 600	1 060
Socialförvaltningen	Elcykel Sakförarevägen	2019	31 200	2 010
Socialförvaltningen	Elcykel Utsättaregränden	2018	38 390	125
Socialförvaltningen	Cyklar Luzernvägen	2017	48 000	297
Serviceförvaltningen	Infoskärm Höjdpunkten	2019	39 800	10 000
Serviceförvaltningen	Mobil cykelverkstad	2017	120 000	6 311
Kommunkontoret	Distansmöten	2018	50 000	4 000
Kommunkontoret	Videomöten	2017	44 000	4 000
Vård och omsorg	Parcyklar	2020	170 000	150
Vård och omsorg	Elbilar hemvården	2017	50 000	8 743
Renhållningsverket	Plocket	2020	150 000	27 000
<b>Summa</b>			<b>1 643 790</b>	<b>130 796</b>

**Tabell 4.** Totalt har 25 projekt beviljats stöd ur klimatfonden de fyra första åren. Av dessa har 23 redovisat beräknade utsläppsminskningar på drygt 130 ton koldioxid per år. De två återstående projekten förväntas leda till indirekta koldioxidbesparingar som varit omöjliga att storleksberäkna. Det ena av dessa var socialförvaltningens förstudie om Plocket, där Renhållningsverket senare sökt för genomförande av Plocket med en beräknad besparing på 27 ton koldioxid per år. Förvaltningar som saknas i tabellen har inte sökt pengar från fonden.

Effekter på utsläppen av växthusgaser

Systemet med koldioxidavgift och klimatfond har varit en av flera metoder att styra mot en fossilbränslefri kommunorganisation. Tillsammans har de lett till kraftigt minskade utsläpp från kommunorganisationens resor och transporter. Från 2016, då koldioxidavgiften infördes, till 2019 har utsläppen minskat med 48 procent. Särskilt tydlig har effekten varit avseende inköp av drivmedel till kommunens fordon. Där har andelen fossilfria bränslen ökat från 64 procent till 91 procent.

För tjänsteresor har andelen fossilfritt ökat marginellt, från 58 procent till 59 procent. Detta är inte en tillräcklig förändringstakt för att målet om 100 procent fossilfrihet 2020 ska nås, varken ett normalår eller ett år som 2020 med reserestriktioner till följd av risk för smittspridning. Den stora majoriteten av utsläppen från tjänsteresor kommer från flyg och resor med egen bil i tjänsten.

Det går inte att avgöra hur stor del av utsläppsminskningen som koldioxidavgiften står för, men utsläppsminskningen till följd av beviljade klimatfondsprojekt beräknas totalt till över 130 ton CO<sub>2</sub>-ekv per år. Som en jämförelse var utsläppen från kommunens egna transporter 728 ton CO<sub>2</sub>-ekv år 2019.

#### Slutsatser

Klimatfondsprojekten har en dokumenterad förmåga att minska utsläppen av koldioxid från den egna organisationen, men målet om en fossilbränslefri organisation är ännu inte nått. Klimatväxlingssystemets påverkan på utsläpp från flygresor och resor med egen bil i tjänsten har varit marginell, och därför behövs mer effektiva styrmedel.

Andelen fossilfria drivmedel ökar kontinuerligt och därför är det rimligt att inte förändra avgiften för drivmedel. Utsläppen från resor med egen bil i tjänsten och flyg minskar däremot inte enligt plan. Ett sätt att öka styrningen är att höja avgiften på dessa transportmedel till en nivå där den förväntas få styrande effekt. Att avgöra exakt vilken nivå som är en lämplig avvägning mellan att få denna styrande effekt och när betydande negativa konsekvenser på verksamheterna uppstår är inte helt enkelt. Ett sätt att hantera osäkerheten är att ge till exempel Kommunstyrelsens miljö- och hälsoutskott i uppdrag att årligen se över och vid behov justera storleken på avgiften.

Det har inte alltid varit tydligt för beställare av resor att en koldioxidavgift kommer att tas ut. Därför bör information om koldioxidavgiften, främst kopplat till flygresor och resor med egen bil i tjänsten förbättras. När det gäller flygresor kan detta delvis göras genom dialog med kommunens upphandlade resebyrå. En annan väg är att öka kraven på förvaltningarna att analysera hur strukturella förändringar kan minska flygresandet och resorna med egen bil i tjänsten så att avgifterna kan minska.

En öppet sökbar fond har bidragit till medarbetarengagemang för klimatåtgärder även i verksamheter där minskad klimatpåverkan inte är en del av kärnuppdraget. Detta är en positiv effekt av systemet som sannolikt ger ökat klimatarbete utöver klimatfondsprojekten.

Det finns en tendens till att projekt som beviljats relativt små summor ur klimatfonden inte slutredovisas trots att de genomförs. Därför bör riktigt små projekt undvikas. Hittills har praxis varit att endast i undantagsfall bevilja projekt mindre än 5000 kr. För att styra mot att klimatfondsprojekt får ökad strukturell effekt och bättre spridningspotential kan *Regler för klimatfond* uppdateras. En förstärkt dialog med miljösamordnarna kan också bidra till fler projekt av strategisk betydelse.