

# Interne CO<sub>2</sub>-prijs vindt bij steeds meer bedrijven ingang

**i** Artikel overgenomen uit *ecoTips* magazine juni 2019

*Hoewel steeds meer landen een CO<sub>2</sub>-taks invoeren, lijkt dat in België nog niet aan de orde. Om te anticiperen op de dag dat dat wel het geval zal zijn, kunnen bedrijven best zelf al van start gaan met een interne CO<sub>2</sub>-prijs. Op 30 april lanceerde The Shift in de gebouwen van BECI in Brussel daarom het project 'Internal CO<sub>2</sub>-pricing', dat moet fungeren als katalysator. Leden die al werken met zo'n interne koolstofprijs, kwamen er vertellen hoe zij dat aanpakken.*

The Shift werd in juni 2015 opgericht als Belgisch verzamelpunt voor duurzaamheid. Als nationaal contactpunt voor de wereldwijde netwerken UN Global Compact, de World Business Council for Sustainable Development en CSR Europe verbindt het platform meer dan 410 organisaties uit verschillende sectoren, zoals private ondernemingen, ngo's, academische instellingen en overheidsinstanties. Samen proberen de leden van The Shift innovatieve oplossingen uit te werken om de grootste uitdagingen voor onze planeet, bevolking en welvaart het hoofd te bieden. Via de baseline 'Connect Commit Change' nodigt The Shift iedereen uit mee de transitie naar een meer duurzame maatschappij en economie te maken binnen het internationale kader van de Sustainable Development Goals.

## DUURZAME BUSINESS-MODELLEN

Duurzame businessmodellen cocreëren is dus één van de betrachtingen. Het klimaatakkoord van Parijs is immers duidelijk: de gemiddelde mondiale temperatuurstijging moet beperkt blijven tot 2°C en we moeten zelfs streven naar slechts 1,5°C. En daarvoor moet de uitstoot van broeikasgassen tegen 2050 met 80 tot 95 procent naar beneden. Ook België ontsnapt daar niet aan. Hoe dat dan precies moet gebeuren, daarover laat het akkoord zich niet uit, maar de meest genoemde ma-

nieren zijn de CO<sub>2</sub>-taks, CO<sub>2</sub>-emissiehandelssystemen, een koolstofheffing of een combinatie, die het gebruik van fossiele brandstoffen belast, ofwel rechtstreeks via een accijns, ofwel indirect via bijvoorbeeld een kilometerheffing. Verschillende Europese landen zoals Zweden, Frankrijk en Ierland voerden al een CO<sub>2</sub>-taks in. Bij ons is die voorlopig niet meer dan een denkpiste. Nochtans leert een simulatie van de administratie dat een CO<sub>2</sub>-taks de prijs van diesel en aardgas met respectievelijk 10 en 12 procent zou doen stijgen, waardoor energiezuinigere, minder vervuilende technieken aantrekkelijker zouden worden en een kans zouden krijgen. Bovendien zou de omslag naar een koolstofvrije(re) economie 80.000 jobs extra opleveren, voor een bijkomende groei van 2 procent zorgen tegen 2030 en de netto-inkomsten van gezinnen niet doen dalen.

## VERVUILER BETAALT

De uitstoot beperken is een gedeelde verantwoordelijkheid, maar het spreekt

voor zich dat voor bedrijven een grote rol is weggelegd. De CO<sub>2</sub>-uitstoter dient de kosten voor de klimaatverandering te dragen, niet toekomstige generaties. CO<sub>2</sub>-compensatie en -neutraliteit, waar verschillende bedrijven een echte dienstverlening achter hebben ontwikkeld, zoals CO<sub>2</sub>logic, dat al twaalf jaar bedrijven bijstaat in dat streven, bieden al de mogelijkheid een actieve, interne CO<sub>2</sub>-prijs te hanteren. Bedrijven die hun verantwoordelijkheid opnemen op klimaatvlak worden dan ook erkend met het CO<sub>2</sub>-neutral label met validatie van Vinçotte.

## SCHADUWPRIJS

Maar dat er ook in België vanuit het beleid een reële berekening van uitstoot van broeikasgassen zit aan te komen, staat buiten kijf. Bedrijven kunnen daarom best voor zichzelf al hun CO<sub>2</sub>-uitstoot berekenen en eventueel vrijblijvend compenseren. Enerzijds om zichzelf te blijven motiveren zo veel mogelijk te besparen op energiekosten, anderzijds dus om zich



▲ The Shift lanceerde op 30 april in Brussel het project 'Internal CO<sub>2</sub>-pricing', om zijn leden te stimuleren duurzamer te worden zonder daarbij te moeten wachten op actie vanuit het beleid.

voor te bereiden op een toekomstige verplichte taks op CO<sub>2</sub>-uitstoot. Hoe dat dan concreet in zijn werk moet gaan? In Europa betaal je momenteel rond de 26 euro voor een ton CO<sub>2</sub> uit de verplichte emissiemarkt. Die 26 euro had volgens de EU eigenlijk minimaal 30 euro moeten zijn om het emissiehandelssysteem goed te laten functioneren of bedrijven daadwerkelijk te stimuleren om voor de meest duurzame en energie-efficiënte optie te gaan bij het maken van een investeringsbeslissing. In Zweden zijn ze sinds 1991 progressief al aan een taks van meer dan 120 euro per ton CO<sub>2</sub> gekomen. Wanneer een bedrijf beslist voor zichzelf een prijs te zetten op de veroorzaakte CO<sub>2</sub>-uitstoot kiest het dan ook best voor een minimumprijs, een zogenaamde 'shadow carbon price' van rond de 30 euro per ton CO<sub>2</sub>, die progressief kan evolueren.

## INTERNE CO<sub>2</sub>-PRIJS: HOE GAAT HET CONCREET IN ZIJN WERK?

Na de algemene introductie over koolstoftaks en interne CO<sub>2</sub>-prijzen volgden drie getuigenissen van bedrijven die reeds met een interne CO<sub>2</sub>-prijs aan de slag gingen. Solvay, PwC Nederland en Microsoft kwamen uitleggen hoe dat precies in zijn werk gaat.

Op 14 mei, exact twee weken na de lancering van het project 'Internal CO<sub>2</sub>-pricing', maakte een bijdrage op de website van VRT NWS nog maar eens duidelijk hoe hoog de nood is om iets te doen aan de uitstoot van CO<sub>2</sub>. De concentratie van het broeikasgas koolstofdioxide in de atmosfeer is gestegen tot 415 deeltjes per miljoen, de hoogste waarde sinds het begin van de mensheid, zo'n 200.000 jaar geleden. En van een stabilisatie is absoluut geen sprake, de stijging gaat integendeel steeds sneller en sneller. De nieuwe cijfers zijn afkomstig van het Mauna Loa Observatory, het afgelegen station op een vulkaan in Hawaï dat al sinds de late jaren 50 de CO<sub>2</sub>-concentratie in de atmosfeer meet.

## PWC: 100 EURO/TON CO<sub>2</sub>

PricewaterhouseCoopers Nederland, kortweg PwC, koppelde aan zijn hoe-

veelheid CO<sub>2</sub>-uitstoot een fictieve CO<sub>2</sub>-heffing van 100 euro per ton. Daardoor had het bedrijf ineens een bedrag van bijna twee miljoen euro ter beschikking om te investeren in duurzame maatregelen. Zo wil het de CO<sub>2</sub>-uitstoot reduceren of zelfs elimineren op vijf domeinen: het aantal vluchten, het wagenpark, energie, afval en inkoop. Het aantal vluchten moet tegen 2020 met 15 procent naar beneden. Eén van de vele maatregelen daartoe: verplaatsingen van Nederland naar Parijs en Frankfurt of omgekeerd moeten de werknemers voortaan per trein maken. Een andere: geen vluchten met tussenstops meer. Dat is vaak nochtans goedkoper, maar toch geeft PwC voortaan de voorkeur aan rechtstreekse vluchten omdat er juist bij het opstijgen van een vliegtuig veel meer brandstof nodig is, en dus meer CO<sub>2</sub>-uitstoot plaatsvindt. Het wagenpark moet in 2025 fossielvrij zijn.

Dat PwC zichzelf daarvoor enkele jaren de tijd geeft, heeft te maken met het feit dat het bedrijf zijn huidige leasecontract moet uitzitten. Als een werknemer zijn auto te vroeg inlevert, krijgt het bedrijf een fikse boete. Om dat op te lossen heeft PwC geld gereserveerd voor 200 collega's die jaarlijks boetevrij naar een elektrische wagen kunnen overstappen. Er wordt daarnaast onder meer ook een online deelplatform voor wagens opgericht en het gebruik van E-bikes zal worden gestimuleerd. De energie die PwC Nederland gebruikt moet tegen 2020 integraal hernieuwbaar zijn. Daarvoor werden al verschillende energy scans van de gebouwen gedaan en op zowat elk dak liggen intussen zonnepanelen. 'Zero waste' in 2020 hoopt de accountants- en belastingadviseur te bereiken door onder meer de aankoop van circulaire of dus 100 procent recycleerbare laptops en een doorgedreven politiek van afvalsortering. Wat inkoop betreft, ten slotte, zal een handboek opgesteld worden met strikte duurzaamheids-criteria waaraan alle ingekochte goederen moeten voldoen. De inkopers krijgen ook verschillende opleidingen.

## SOLVAY: 75 EURO/TON CO<sub>2</sub>

Solvay past sinds 2016 bij al zijn investeringsbeslissingen een interne CO<sub>2</sub>-prijs

toe om zichzelf te stimuleren louter nog duurzame investeringen te doen. Die interne CO<sub>2</sub>-prijs stijgt doorheen de jaren. De eerste tien jaar van 25 naar 50 euro, daarna zal de prijs evolueren naar 75 euro.

## MICROSOFT: 75% MINDER CO<sub>2</sub> TEGEN 2025

Microsoft legt dan weer een belasting op aan verschillende business units op basis van hun CO<sub>2</sub>-emissie. De opbrengsten daarvan vloeien in een fonds waarmee geïnvesteerd kan worden in verduurzaming van het bedrijf. Zo wil het bedrijf tegen 2030 75 procent minder CO<sub>2</sub> uitstoten. De 25 procent die het niet gereduceerd krijgt, wil het elders compenseren. Eén van de maatregelen die het computer- en softwarebedrijf neemt: begin 2020 60 procent van haar energieproductie uit water-, wind- en zonne-installaties halen.



▲ In Europa betaal je momenteel rond de 26 euro voor een ton CO<sub>2</sub> uit de verplichte emissiemarkt. Te weinig, volgens de EU, om het emissiehandelssysteem goed te laten functioneren of dus bedrijven daadwerkelijk te stimuleren om voor de meest duurzame investeringsbeslissing te gaan. Ter vergelijking: in Zweden is men sinds 1991 al bezig en is de prijs progressief al gestegen tot 120 euro per ton.