

Klima- og miljødepartementet
postmottak@kld.dep.no

Vår dato: 15.09.2021

kopi: postmottak@oed.dep.no; post@mfa.no; postmottak@nfd.dep.no,
postmottak@fin.dep.no

Fit for 55 og revisjon av EUs kvotedirektiv

Næringslivets hovedorganisasjon (NHO) viser til Klima- og miljødepartementets invitasjon til å gi innspill til de ulike rettsaktene i EUs Fit for 55-pakke, og vil med dette gi innspill til revisjonen av EUs kvotedirektiv (ETS). NHO vil også gi innspill til de øvrige av Europakommisjonens høringer av Fit for 55 pakken som er vesentlig for både klimamålsetninger og EUs grønne vekstrategi, og vi vil understreke at alle direktivene må sees i sammenheng slik at det er konsistens både i målsettinger, politikkkutforming og virkemidler.

EUs energi- og klimapolitikk er avgjørende for norsk næringsliv og krever særskilt tett og aktiv oppfølging fra norske myndigheter. NHO støtter EUs klimaambisjoner for 2030 og 2050, og at Norge deltar i klimadugnaden der måloppnåelsen gjennomføres med harmonisert felleseuropeisk innsats for å sikre like konkurransevilkår i Europa.

Omstillingen til et lavkarbonsamfunn er krevende, men innebærer også store muligheter for norsk næringsliv som er godt posisjonert for å bidra på svært mange av de løsningene som er påkrevd. Samarbeid på tvers av landegrenser og sektorer, og mellom næringsliv og myndigheter vil være avgjørende.

Om forslagene til endring i ETS

EUs kvotesystem er en svært viktig rammebetingelse for norsk næringsliv. Kvotesystemet sikrer incentiver til å redusere utslipp, at næringslivet som er omfattet bidrar inn mot klimamålene og sørger for langsiktighet i rammebetingelser og at industrien behandles likt i de ulike landene i Europa. Vi støtter et enhetlig karbonprisingssystem som gir de mest effektive løsningene for reduksjon av utslipp.

Det foreslås nå store endringer i ETS, både for total kvotemengde og for hvilke sektorer som skal være inkludert. Dette vil påvirke norsk næringsliv både gjennom kostnader for sektorer som er omfattet, og ved at deler av næringslivet får helt nye rammebetingelser. Det er store prosesser som skal gjennomføres for at ETS skal utvides fra 2026, og det er viktig at norske myndigheter også følger opp disse prosessene mot EU.

Kvotemarkedet har vært velfungerende, og det siste året har vi sett at innstramminger i kvotesystemet og forventninger om redusert kvotemengde framover har drevet kvoteprisene opp. Vi forventer at forslaget om å øke utslippsreduksjonen for kvotepliktig sektor fra 43 prosent til 61 prosent i 2030 kan påvirke kvoteprisen ytterligere ettersom markedet strammes til, og dette vil føre til at kostnadene for bedriftene som er omfattet øker. Økt CO₂-pris gir incentiver til omstilling. Samtidig er det ikke alle virksomheter som har mulighet for større CO₂-utslippsreduksjoner på kort sikt. Det er derfor viktig at dagens karbonlekkasjevirkemidler, frikvoter og CO₂-kompensasjon, opprettholdes for å avbøte risiko for tapt konkurransevne for industrien når CO₂-kostnadene øker i

overgangen mot lavere utslipp. I tillegg vil det være behov for målrettede ordninger og virkemidler som sikrer god risikoavlastning for den omstillingen som skal gjennomføres.

Det foreslås en rekke utvidelser av kvotesystemet, både til luftfart og til maritim transport. En enhetlig CO₂-pris på tvers av sektorer kan bidra til de mest kostnadseffektive løsningene. I tillegg foreslås det også et separat ETS for bygg og landtransport. Disse sektorene skiller seg fra øvrige deler av næringslivet som har kvoteplikt, både med hensyn til utslippsmønster og hvor mye sluttproduktene blir påvirket av CO₂-priser. I disse sektorene skal kvoteplikten ligge på distribusjon av brensler og ikke selve utslippene. Av hensyn til forutsigbarheten for bedrifter som er omfattet av gjeldende kvotesystem, er det positivt at forslaget om å innføre ETS for bygg og landtransport legger opp til et eget kvotesystem for disse sektorene, og ikke inkludering i eksisterende system.

I Fit for 55 foreslås det en rekke endringer i regelverk med virkemidler som alle trekker inn mot det samme målet, og dette kan gjøre det vanskelig å se helheten i det som foreslås. Det er viktig å sikre at ikke virkemiddelbruken i hele klimarammeverket blir for omfattende for enkeltsektorer. Prising av CO₂-utslipp gjøres både gjennom kvotesystemet og avgifter. I forslaget til revidert energiskattedirektiv, som også er en del av Fit for 55, foreslås det minimumssatser for avgift for energibruk basert på miljøeffekt, der klimapåvirkning er en viktig faktor. I Norge er CO₂-avgiften, basert på minstesatsene fra energiskattedirektivet, pålagt industri som også er innenfor kvoteregimet. På prinsipielt grunnlag bør man være varsom med denne type doble avgifter. I dag er maritim transport og luftfart unntatt fra beskatning, selv om Norge har skatt på innenriks luftfart. Overlapp mellom kvotepliktig sektor og sektorer som er omfattet av minstesatsene i energiskattedirektivet vil derfor øke framover med de forslagene som nå er lagt fram.

Selv om ETS er et svært viktig virkemiddel for CO₂-utslippsreduksjoner, er det ikke i alle tilfeller tilstrekkelig for å utløse tiltak for omstilling. I mange tilfeller der moden teknologi er tatt i bruk og introduksjon av nødvendig ny teknologi er svært kostnadskrevende, vil et kvotesystem i seg selv ikke være tilstrekkelig til å utløse tiltak som bidrar til omstillingen. Vi mener derfor det er positivt at forslaget til revidert ETS-direktiv både legger opp til økte midler til innovasjonsfondet, og at direktivet trekker fram differansekontrakter som virkemiddel for å drive omstilling.

Vi viser for øvrig til eget høringsinnspill om karbontoll (CBAM), som har direkte sammenheng med kvotesystemet.