

Klima- og miljødepartementet

Vår dato 17.06.2025

Deres dato 05.06.2025

Vår referanse CR

Deres referanse 25/2331

Innspill til hvordan EUs klimakvotesystem kan innrettes etter 2030 på luftfartsområdet - justeringer

Innledning

NHO Luftfart viser til invitasjon fra Klima- og miljødepartementet om å delta på innspillsmøte den 10. juni 2025 om EUs klimakvotesystem (EU ETS) og hvordan EU ETS kan/bør innrettes/justeres etter 2030 blant annet på luftfartsområdet. NHO Luftfart hadde dessverre ikke anledning til å delta på selve møtet. Vi sender etter avtale over noen korte skriftlige innspill.

Innledningsvis ønsker vi å understreke at NHO Luftfart støtter prinsippet om at forurenser skal betale og vi støtter de innstramninger som ble gjort i kvotesystemet som en del av "Fit for 55", herunder den årlige reduksjonen i kvotetaket og markedsstabiliseringsmekanismen (MSR). Vi legger til grunn at hovedelementene i "dagens" EU ETS videreføres etter 2030. Vi ser at de virkemidlene som er vedtatt, vil kreve en rekke tilpasninger fra bransjens side og en betydelig teknologisk omstilling over en relativt kort tidshorisont. Vi innser samtidig at kraftfulle tiltak er nødvendige for å nå målet fra EU om at Europa skal bli et karbonnøytralt kontinent innen 2050. Det er således positivt at EU har tatt en ledende rolle med harmoniserte klimatiltak i hele EU/EØS på luftfartsområdet, slik at man på en målrettet og kostnadseffektiv måte kan oppnå nødvendige utslippskutt i de kommende årene. Når tiltakene gjennomføres på felleseuropeisk nivå, svekkes ikke konkurranseevnen til de norske flyselskapene som opererer i et internasjonalt marked.

I dag er norsk luftfart, i tillegg til å være omfattet av EU ETS, pålagt å betale særnorske avgifter med en klimabegrunnelse ved CO₂-avgiften og den delvis miljømotiverte flypassasjeravgiften. I tillegg er det innført et nasjonalt omsetningskrav på 0,5 prosent innblanding av bærekraftig flydrivstoff (SAF). Egne norske ordninger som flypassasjeravgift og nasjonal CO₂-avgift har liten effekt på de samlede europeiske utslippene. I stedet vil utslippene bare flyttes.

Når det gjelder konkrete innspill til justeringer i EU ETS etter 2030 på luftfartsområdet, har vi valgt å fokusere på følgende tre hovedområder:

- Virkemidler for dekke prisgapet mellom fossilt flydrivstoff og SAF
- Om karbonfangst - negative utslipp
- Om ikke-CO₂-effekter

Virkemidler for å dekke prisgapet mellom fossilt flydrivstoff og SAF innenfor EU ETS

SAF koster i dag mellom 3 til 5 ganger så mye som vanlig fossilt flydrivstoff. For å bidra til å redusere dette prisgapet, mener vi at antallet SAF-kvoter i EU ETS må økes betydelig og at ordningen forlenges utover 2030. Det bør videre etableres en egen støtteordning som kan gi

direkte EU-finansiering til etablering av SAF-raffinerier og som igjen vil stimulere til økt SAF-produksjon. Vi mener at en slik støtteordning også bør kunne benyttes ved inngåelsen av differansekontrakter for omsetning/kjøp av SAF. En slik finansieringsmekanisme kan finansieres gjennom at en øremerket andel av de inntektene fra EU ETS som genereres fra luftfartsaktiviteter benyttes til denne type formål. Til tross for at "The sustainable transport investment plan (STIP)" er varslet at vil bli lagt frem senere i år, mener vi at det også vil være avgjørende at nasjonale støtteordninger for produksjon av SAF etableres.

Om karbonfangst – negative utslipp

Karbonfangst gjør det mulig å fange opp CO₂ før det slippes ut i atmosfæren og når karbonfangst kombineres med biobasert energi (BECCS) eller direkte luftfangst (DAC), kan det bidra til netto negative utslipp, noe som på sikt vil være avgjørende for å nå klimamålene. Pr. i dag godtgjøres ikke negative utslipp i kvotesystemet. NHO Luftfart støtter European Scientific Advisory Board on Climate Change og henvisningen i Clean Industrial Deal om at karbonfangst inkluderes i EU ETS gjennom revisjonen av EU ETS-direktivet i 2026.

For å redusere økonomisk risiko ved karbonfjerning, mener vi at det bør etableres et system med differansekontrakter finansiert gjennom inntektene fra EU ETS på samme måte som beskrevet over. Vi mener også at det bør vurderes å tilby gratis SAF-kvoter for negative utslipp.

Om ikke-CO₂-effekter

Ikke-CO₂-effekter fra luftfart refererer til de klimapåvirkningene som ikke skyldes direkte utslipp av CO₂, men som likevel bidrar til global oppvarming. Vi vet pr. i dag lite om klimaeffekten av ikke-CO₂-utslipp og det finnes lite data og metoder for beregning og rapportering av disse effektene. Fra og med 2025 har Kommisjonen vedtatt at flyselskap/operatører som omfattes av EU ETS må begynne å overvåke og rapportere ikke-CO₂-effekter til sine respektive miljømyndigheter.

Etter NHO Luftfarts vurdering, bør ikke-CO₂-effekter/utslipp ikke omfattes av EU ETS. Dette da den mest drivstoffeffektive ruten ikke alltid er den mest klimavennlige hvis man ser på ikke-CO₂-effekter. Dersom ikke-CO₂-effekter blir "skattlagt" som en funksjon av drivstofforbruk innenfor EU ETS, svekkes samtidig insentivene til å planlegge ruter som unngår områder med høy risiko for kondensstriper mm. NHO Luftfart mener at det i stedet for å inkludere disse ikke-CO₂-effektene i EU ETS, bør utarbeides egne virkemidler for å regulere- og redusere disse oppvarmingseffektene. Hensikten med slike virkemidler må være å stimulere til klimavennlig atferd som også er kostnadseffektiv.

Vi ber om at våre innspill tas med i den videre prosessen.

Vennlig hilsen
NHO Luftfart

Camilla Rise

Camilla Rise
spesialrådgiver