

## Slik virker EUs kvotesystem for luftfarten

EUs kvotesystem er Europas viktigste virkemiddel for å redusere klimagassutslippene. Norsk luftfart har vært en del av EUs kvotehandel med utslippsrettigheter for CO<sub>2</sub> siden 2012. Både Norwegian, SAS og Widerøe er omfattet av ordningen. Det er også de to største helikopterselskapene, Bristow og CHC.

### Hvordan virker det?

1 kvote=Rett til å slippe ut 1 tonn CO<sub>2</sub>

Flyselskapene i Norge får tildelt kvoter som tilsvarer 95 prosent av gjennomsnittet av deres årlige utslipp for de tre årene 2004, 2005, 2006. Hvis de slipper ut mer enn kvotene de får, må de kjøpe kvoter. De kan enten kjøpe en luftfartskvote av andre flyselskaper eller kjøpe dem i markedet for CO<sub>2</sub>-kvoter for industri- og energiprodusenter.

Selskapene **må** levere inn det samme antall CO<sub>2</sub>-kvoter til myndighetene, som det antall tonn de slipper ut.

### Hva betyr det for CO<sub>2</sub>-utslippet?

I praksis betyr kvotehandelen at netto CO<sub>2</sub>-utslipp fra flyreiser som starter og lander innenfor EØS er fem prosent lavere enn nivået på CO<sub>2</sub>-utslipp i perioden 2004-2006.

### Hvor store kutt har luftfartens deltagelse i kvotesystemet bidratt til?

Ifølge EU-kommisjonens beregninger har luftfartens deltagelse i EUs kvotesystem spart gjennomsnittlig 17 millioner tonn CO<sub>2</sub> per år til nå. Fordi luftfarten er en næring som vokser, ventes den årlige besparelsen å øke i årene fremover.

### Men virker dette når kvoteprisen er så lav?

Ja, kvotesystemet virker uansett hvor lav kvoteprisen er. Tildelingen av CO<sub>2</sub>-kvotene setter et juridisk tak på hvor mye selskapene kan slippe ut. Prisen på kvotene påvirker hvilke klimatiltak som er lønnsomme å gjennomføre. Prinsippet er at klimatiltakene skal gjennomføres der kostnadene er lavest. Det kan være svært ulike tiltak, alt fra å stenge eller forbedre et kullkraftverk i Polen til å investere i nye og mer moderne fly.

### Hva skjer med kvoteprisen?

Det ventes at kvoteprisen vil stige. I mars 2018 er prisen 11 euro, som er en dobling siden samme tid i fjor. En rekke innstramminger av systemet har nå fått effekt, og flere endringer er varslet. Kvoteutdeling faller med 1,74 prosent (38 millioner kvoter/tonn) årlig mellom 2013 og 2020. Fra 2021 til 2030 vil kvoteutdelingen synke med 2,2 prosent lineært (antall kvoter ennå ikke avklart) hvert år. Dette vil redusere tilbudet av antall kvoter og prisen ventes derfor å stige vesentlig.

Luftfarten vil bli enda tettere integrert i kvotehandelen ved at også industri- og kraftselskaper fra 2021 vil kunne kjøpe utslippsrettighetene som er tildelt luftfarten. Det sikrer at prisen vil bli den samme for alle deltagere.

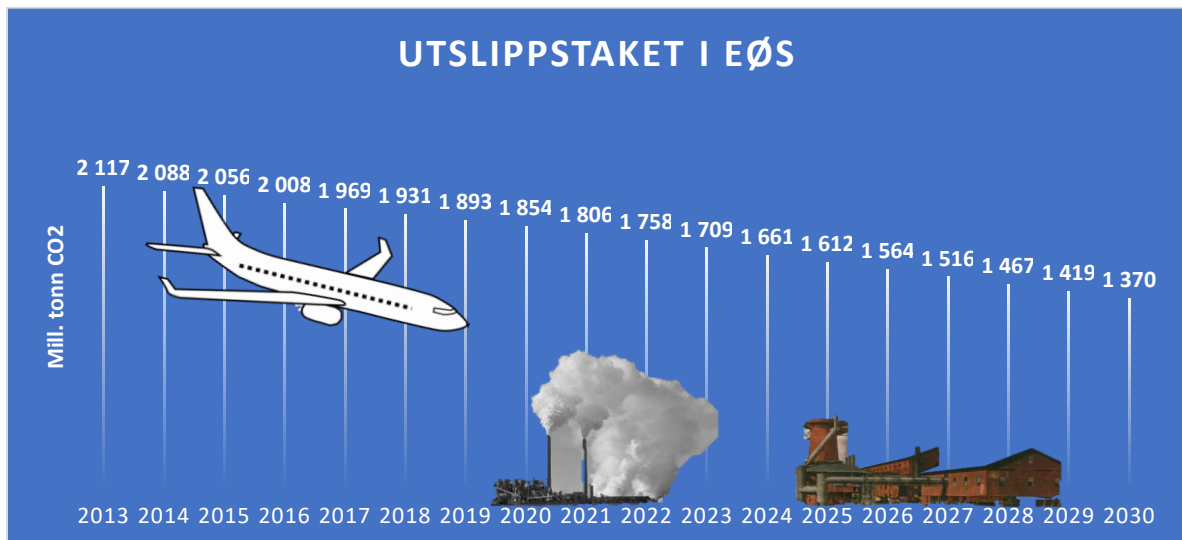
### Hvor mye reduserer kvotesystemet CO<sub>2</sub>-utslippene i alt?

Mellom 2005 og 2020 vil CO<sub>2</sub>-utslippene fra hele kvotepliktig sektor i EØS-området falle med 21 prosent. Mellom 2005 og 2030 vil utslippene falle med 43 prosent. Kvotepliktig sektor dekker 45

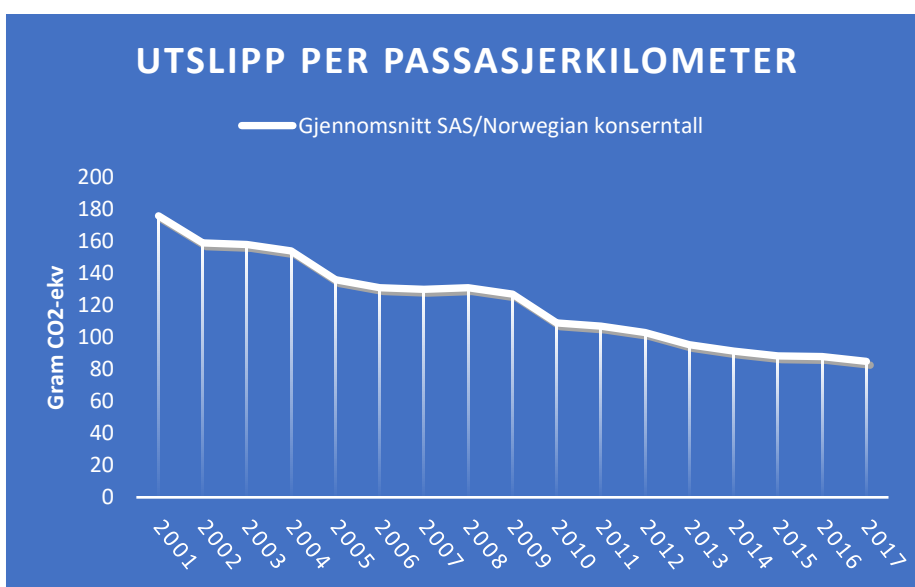
prosent av alle CO<sub>2</sub>-utslippene i EØS. EUs mål er at alle CO<sub>2</sub>-utslipp skal reduseres med 40 prosent mellom 2005 og 2030 og 90 prosent frem til 2050.

### Når kommer FNs kvotesystem for luftfarten?

Fra 2021 vil det bli opprettet et kvotehandelssystem i FN-regi som skal dekke all luftfart. Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), vil fryse netto utslipp fra luftfarten globalt til nivået i 2020. Dette er et første skritt på veien til å redusere de globale utslippene fra luftfarten.



Figur 1 Luftfarten ble en del av EUs kvotehandel i 2012. Frem til 2030 skal utslipp fra luftfarten, prosessindustrien og energibransjen reduseres med 43 prosent, regnet fra 2005. Det skjer gjennom en juridisk forpliktelse: For å kunne operere i EØS-området må selskapene ha utslippskvoter som tilsvarer antall tonn CO<sub>2</sub>-utslipp. Noen av kvotene får bedriftene gratis, resten må de kjøpe, men samlet utslipp må reduseres i takt det fallende «taket» i figuren. Figuren viser utviklingen i fase 3 og 4. Kurven er ikke helt eksakt etter 2020.



Figur 2 Norwegian og SAS er blant verdens aller mest klimavennlige flyselskap. Utslipp av CO<sub>2</sub> per passasjerkilometer er mer enn halvert siden 2001 og er nå bare 85 gram per passasjerkilometer. Kilde: Selskapenes årsrapporter/kvartalsrapporter.