

## Sådan virker EU's kvotesystem for luftfarten

EU's kvotesystem er Europas vigtigste virkemiddel til at reducere udledningen af klimagasser. Hvad mange ikke ved, er at luftfarten - som den eneste transportform - er omfattet af EUs kvotehandelssystem med såkaldte udledningsrettigheder. Det har luftfarten været siden 2012, og det omfatter naturligvis også dansk-baserede luftfartsselskaber.

### Hvordan virker det?

1 kvote modsvarer retten til udledning af 1 ton CO<sub>2</sub>.

Flyselskaberne tildeles kvoter svarende til 95 procent af gennemsnittet af deres årlige emissioner i de tre år 2004, 2005 og 2006. Hvis den faktiske udledning er større end de tildelte kvoter, må selskaberne købe ekstra kvoter. De kan enten købe en luftfartskvotef af andre flyselskaber eller købe i markedet for CO<sub>2</sub>-kvoter for industri- og energiproducenter. Luftfartsselskaberne **skal** aflevere det samme antal CO<sub>2</sub>-kvoter til myndighederne, som det antal ton de udleder.

### Hvad betyder det for CO<sub>2</sub>-udledningen?

I praksis betyder kvotehandelen, at CO<sub>2</sub>-udledningen fra flyrejser, der starter og lander indenfor EØS-området, idag er fem procent lavere end niveauet for perioden 2004-2006.

### Hvor store reduktioner har luftfartens deltagelse i kvotesystemet bidraget til?

Ifølge EU-kommissionens beregninger har luftfartens deltagelse i EUs kvotesystem i gennemsnit sparet 17 millioner ton CO<sub>2</sub> per år til dato. Reduktionen forventes at stige i de kommende år.

### Virker systemet, når kvoteprisen er lav?

Ja, kvotesystemet virker uanset hvor lav kvoteprisen er. Der er tale om et markedsbaseret system, hvor prisdannelsen først og fremmest bestemmes af den politisk bestemte tildeling af kvoter, altså det juridiske loft, der bestemmer, hvor meget luftfartsselskaberne må udlede. Dertil kommer så efterspørgslen i markedet. Kvoteprisen påvirker hvilke klimatiltag, der er mest effektive at gennemføre. Grundprincippet er, at klimatiltag gennemføres, hvor omkostningerne er lavest.

### Er kvotehandelssystemet en slags afgift?

Ja, kvotehandelssystemet kan opfattes som en afgift på luftfartsselskabers CO<sub>2</sub>-emissioner. Men systemet har den vigtige dynamiske effekt, at luftfartsselskaberne kan reducere deres afgiftsbyrde ved at investere i emissionsbegrænsende tiltag, så de ikke skal købe dyre kvoter i markedet. Man skal ikke glemme, at brændstof udgør luftfartsselskabers væsentligste omkostning. Koblingen til kvotesystemet bidrager derfor markant til at luftfartsselskaberne investerer i nye brændstof-effektive fly, afprøver biobrændstoffer og anden ny miljøteknologi.

### Hvordan udvikler kvoteprisen sig?

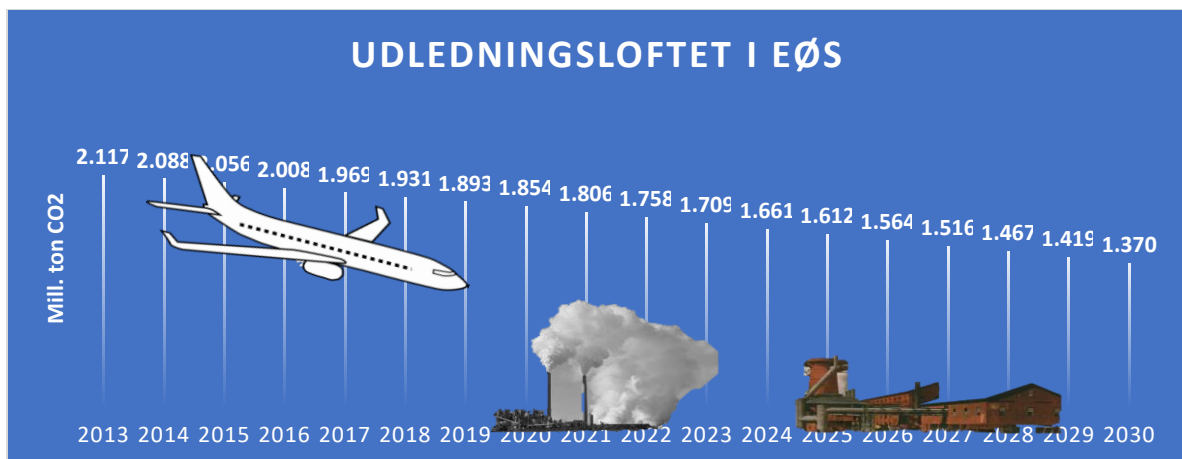
I øjeblikket stiger kvoteprisen markant. I oktober 2016 var prisen ca. 5,5 euro, men primo oktober 2018 er prisen ca. 21 euro per ton. Der er altså næsten tale om firedobling. Flere opstramninger af systemet har nu fået effekt, og der er varslet flere ændringer. Kvote tildelingen (loftet) reduceres med 1,74 procent (38 millioner kvoter eller ton) årlig mellem 2013 og 2020. Fra 2021 til 2030 reduceres kvote tildelingen med 2,2 procent hvert år (lineært). Det vil reducere udbuddet af kvoter og dermed påvirke kvoteprisen endnu mere i opadgående retning.

## Hvilken CO<sub>2</sub>-reduktion bidrager kvotesystemet samlet til?

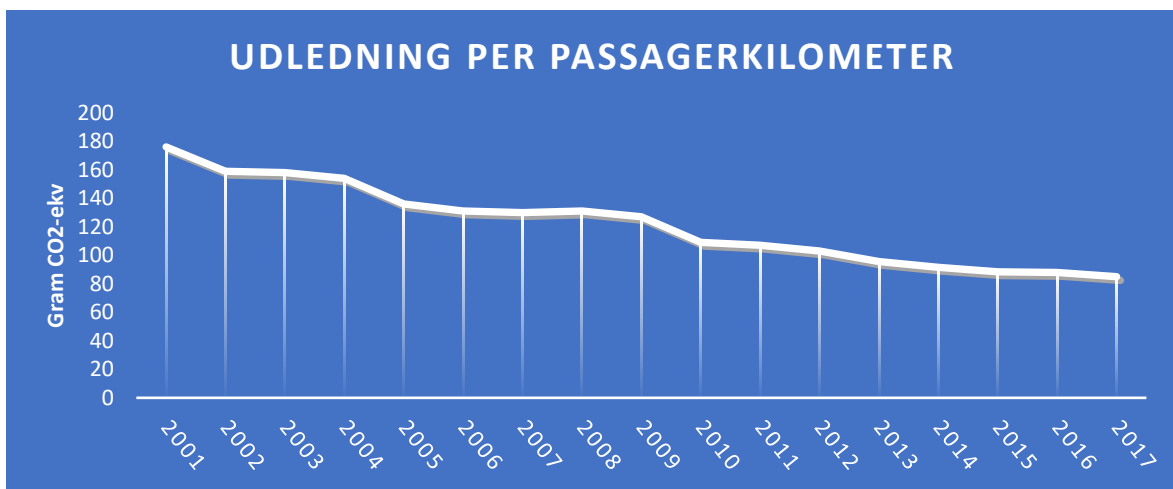
Mellem 2005 og 2020 vil CO<sub>2</sub>-emissionen fra den samlede kvotepligtige sektor i EU-området falde med 21 procent. Mellem 2005 og 2030 forventes udledningen at falde med 43 procent. Den kvotepligtige sektor udgør 45 procent af den samlede CO<sub>2</sub>-emission i EU-området.

## EU / EØS, men ikke hele verden?

Luftfartens kvotesystem har hidtil ikke omfattet flyvninger til og fra EU/EØS, fordi USA, Kina mfl. har blokeret for at EU-systemet blev udstrakt til oversøiske flyvninger. Det rådes der nu bod på med et nyt kvotehandelssystem i FN-regi (ICAO) som skal omfatte al international luftfart. EU-landene inklusive Danmark kobler sig på det såkaldte CORSIA-program fra 2021 (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation).



Figur 1 Luftfarten blev omfattet af EUs kvotehandelssystem i 2012. Frem til 2030 skal udledninger fra luftfarten, procesindustri og energibranchen reduceres med 43 procent i forhold til 2005. Det sker gennem en juridisk forpligtelse: For at kunne operere indenfor EU-/EØS-området må selskaberne have kvoter, der modsvarer deres CO<sub>2</sub>-udledning. Virksomhederne får en kvoteandel tildelt, resten må de købe, men den samlede udledning skal reduceres i takt det «sænkede loft» i figuren. Figuren viser udviklingen i fase 3 og 4. Kurven er ikke helt eksakt fra 2020.



Figur 2. SAS og Norwegian har tilsammen en stor del af trafikken til og fra danske lufthavne. De er samtidig blandt verdens allermest klimavenlige flyselskaber. Udledningen af CO<sub>2</sub> per passagerkilometer er godt og vel halveret siden 2001 og er nu nede på 85 gram per passagerkilometer. Figuren er udarbejdet af NHO Luftfart og bygger på data fra selskabernes årsrapporter/kvartalsrapporter.

Kilder: NHO Luftfart, Energistyrelsen mfl.