

Reform av kvotesystemet:

EU øker ambisjonene for CO₂-kutt

EU-kommisjonen vedtok i desember 2022 en ny reform av kvotesystemet for CO₂-utslipp. Reformen innebærer styrkede ambisjoner om utslippskutt i kvotepliktig sektor og utvidelse til å omfatte utslipp fra skipsfart. I tillegg til dette, skal det opprettes et separat kvotemarked for veitransport- og bygningssektoren. Innstramningen av kvotemarkedet vil legge et økt press på næringslivet til å kutte utslipp og nye sektorer plikter nå å overvåke, rapportere og verifisere sine utslipp.



MSc i fornybare energisystemer
Andreas Dyve
Konsulent, EY Climate Change and Sustainability Services

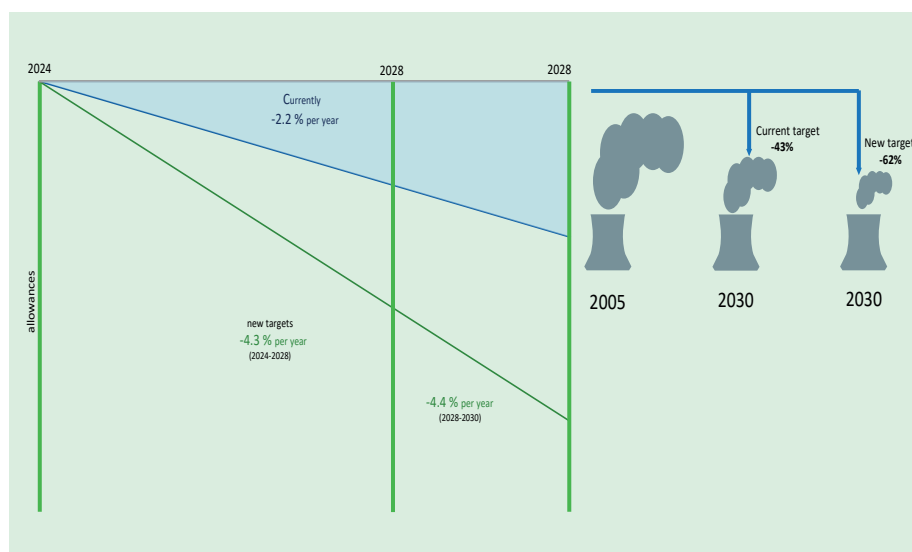


MSc Material Science and Engineering
Herman Hanssen
Konsulent, EY Climate Change and Sustainability Services

ETS-reformen legger økt press på aktører til å kutte utslipp

I klimapakken «fit for 55» styrker EU ambisjonene om utslippskutt og legger frem en rekke tiltak som skal sikre totalt 55 % utslippskutt innen 2030. Kommisjonens analyser viser at dagens ETS-system vil resultere i 51 % reduksjon av CO₂-utslipp i kvotepliktig sektor innen 2030,¹ som er mer enn den opprinnelige målsetningen med ETS, men ikke tilstrekkelig i henhold til den nye klimapakken. Innstramningene for å kunne nå de styrkede ambisjonene for utslippskutt skal bidra til å kutte totalt 62 % av utslippene fra sektorene som er dekket. For å nå dette målet, vil EU stramme inn ETS ved å øke den årlige reduksjonsfaktoren for antall tilgjengelige kvoter og gjennomføre to runder med enkeltfjerning av kvoter. Den prosentvise nedgangen i antall kvoter i markedet hvert år økes fra 2,2 % til 4,3 % fra 2024 og økes ytterligere til 4,4 % fra 2028, se figur 1. I tillegg fjernes 90 millioner kvoter i 2024 og 27 millioner kvoter i 2026.

Frikvoter, som er vederlagsfrie kvoter tildelt industri med høy risiko for at



Figur 1: Nytt utslippsmål og senket kvotetak. Kilde: [Fit for 55: reform of the EU emissions trading system – Consilium \(europa.eu\)](https://www.europa.eu/press-room/20221212IPR64527/climate-change-deal-on-a-more-ambitious-emissions-trading-system-ets)

utslipp flyttes ut av EU som følge av høye avgifter, skal gradvis fases ut av EU ETS, fra 2026 til 2034.² Frikvoteordningen skal nå erstattes av en karbontoll for import fra enkelte utslippsintensive sektorer til EU. Denne nye tollen, kalt Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM), samt de mulige konsekvensene for norsk næringsliv, ble nylig omtalt i [denne artikkelen](#). Innføringen av CBAM som erstatning for frikvoter vil gjøre det dyrere for mange bedrifter å slippe ut CO₂, ettersom de nå må betale for kvoter de tidligere har blitt tildelt vederlagsfritt. Videre vil reduksjonen i tilgjengelige kvoter kunne føre til at kvoteprisen presses opp. Det vil gi et større finansielt incentiv for selskaper til å kutte utslipp. Til tross for at ETS har bidratt til store utslippskutt, har det tidligere mottatt kritikk fordi kvoteprisen har vært så lav at utslipp ikke har vært særlig kostbart.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0551>

² <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20221212IPR64527/climate-change-deal-on-a-more-ambitious-emissions-trading-system-ets>



Figur 2: Utviklingen i kvotepris de siste ti årene. kilde: [EU Carbon Permits - 2023 Data - 2005-2022 Historical - 2024 Forecast - Price - Quote \(tradingeconomics.com\)](https://tradingeconomics.com)

Det ble opprettet en markedsstabiliseringsmekanisme i 2018 for å kompensere for overskuddet av kvoter, i tillegg ble det satt en høyere årlig reduksjonsfaktor.³ Dette har i stor grad bidratt til at kvoteprisen har skutt i været, se figur 2. Med ytterligere innstramminger av kvoter kan det tenkes at denne trenden vil fortsette og dermed øke presset på bedrifter til å finne mer klimavennlige løsninger.

ETS bruker både pisk i form av kvoteprisen og et lavere kvotetak som vil presse bedrifter til omstilling, og gulrot i form av finansieringsmuligheter. En andel av inntektene fra kvotemarkedet vil øremerkes til EUs innovasjonsfond og moderniseringsfond.⁴ Innovasjonsfondet bidrar med finansiering til prosjekter som skal utvikle og bringe nye utslippsreducerende teknologier på markedet, med en total pott på rundt €10 milliarder.⁵ Moderniseringsfondet er dedikert til modernisering av energisystemet og energieffektivisering i ti av EUs lavinntektsland. Dette kommer land som for eksempel Polen og Tsjekkia til gode, hvor en stor del av energimiksen kommer fra kull og gass,

og bistand er nødvendig for å klare omstillingen.⁶

Skipsfart inkluderes i ETS: vil oppleve økte krav og utgifter

Europaparlamentet og Ministerrådet har nå kommet til enighet om å inkludere skipsfarten i EU ETS. Dette vil skje gradvis over de neste årene, hvor shippingsselskaper vil bli pålagt å kjøpe kvoter for å dekke 40 % av sine utslipp i 2024, 70 % i 2025, og 100 % innen 2026. I første omgang gjelder dette kun for passasjer- og lasteskip over 5000 GT (Gross Tonnage), som allerede er en del av EUs MRV-ordning (Monitoring, Reporting and Verification), hvor selskaper plikter å overvåke, rapportere og verifisere sine utslipp. Disse har foreløpig ikke vært dekket av ETS, men må fra 2024 kjøpe tilstrekkelig antall kvoter.⁷ Inkluderingen av skipsfart vil gi inntekter fra 20 millioner kvoter til innovasjonsfondet.⁸ Med dagens kvotepris på ca. €100⁹ blir dette rett i underkant av €2 milliarder, øremerket til utslippsbesparende prosjekter innen maritim sektor. I 2025 blir MRV utvidet til å gjelde alle typer passasjerskip, lasteskip og offshoreskip over 400 GT.

Dette er EU ETS

- EUs fremste verktøy for å redusere klimagassutslipp
- Dekker omtrent 40 % av de totale CO₂-utslippene i unionen
- Omfatter sektorene kraft- og varmeproduksjon, energi-intensiv industri og kommersiell luftfart
- Baserer seg på et åpent marked for CO₂-kvoter, hvor hver kvote tillater utslipp av ett tonn CO₂
- Et tak på antall tilgjengelige kvoter som reduseres årlig sørger for en kontrollert reduksjon av klimagassutslipp
- ETS fremmer en kostnads-effektiv reduksjon av utslipp ved at bedrifter selv velger mellom tiltak og kjøp av kvoter

Offshoreskipene i kategorien 5000+ GT vil inkluderes i ETS fra 2027, for resterende skipstyper vil det avgjøres innen 2026 om disse skal inkluderes.¹⁰

Inkluderingen i ETS vil få direkte konsekvenser for alle skip innen de gitte størrelseskategoriene som ønsker å anløpe en EU-havn. Alle skip som ønsker å legge til kai i en EU-havn vil være kvotepliktige, og skip som ikke har tilstrekkelig antall kvoter, kan bli bøtelagt eller i ytterste konsekvens nektet adgang til havnen.¹¹ For reiser innen EU vil alle utslippene måtte dekkes av kvoter, mens for reiser utenfor EU som begynner eller ender i en EU-havn, vil halvparten av utslippene være kvotepliktige. I tillegg til CO₂-utslipp, vil det også inkluderes utslipp av N₂O og metan, som er mer potente klimagasser enn CO₂. Disse vil måtte rapporteres i MRV-systemet fra 2024 og inkluderes i ETS fra 2026.

Sjøfartsnæringens inkludering i EU ETS vil bidra til å øke insentivene til å forbedre energieffektivitet og å finne løsninger med lavere karbonutslipp. Ved å kreve CO₂-kvoter for utslipp fra

3 https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/revision-phase-4-2021-2030_en
4 <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/12/18/fit-for-55-council-and-parliament-reach-provisional-deal-on-eu-emissions-trading-system-and-the-social-climate-fund/>
5 <https://www.euinnovationfund.eu/>

6 <https://modernisationfund.eu/>
7 <https://www.dnv.com/news/eu-ets-preliminary-agreement-to-include-shipping-in-the-eu-s-emission-trading-system-from-2024-238068>
8 <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20221130IPR59102/emissions-trading-system-parliament-deal-reached-with-council-to-include-shipping>
9 <https://tradingeconomics.com/commodity/carbon>

10 <https://www.dnv.com/news/eu-ets-preliminary-agreement-to-include-shipping-in-the-eu-s-emission-trading-system-from-2024-238068>
11 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0551>

