

Vår referanse:

Deres referanse:

Dato:

10.09.2026

parat

Til:

Klima og miljødepartementet

att: Statsråd Andreas Bjelland Eriksen

P.b 9029 Grønland
0133 Oslo

Tlf 21 01 36 00

post@parat.com
parat.com

NO 971 480 270

Oppfølging etter innspillsmøte om EUs klimavotesystem

Parat takker for muligheten til å komme med innspill til regjeringens arbeid med Norges posisjoner til EUs klimavotesystem etter 2030.

Parat organiserer store medlemsgrupper i norsk luftfart, blant annet piloter, kabinansatte, teknikere, bakkepersonell og andre ansatte i og rundt næringen. Vi konsentrerer derfor dette innspillet om de delene av Kommisjonens forslag som særlig berører luftfarten.

Parat støtter et forpliktende europeisk kvotesystem. Luftfarten skal ta sin del av klimakuttene.

Vi mener utslippene skal ha en kostnad, men virkemidlene må være mest mulig internasjonalt samordnet og utformes slik at de gir reelle utslippskutt. Inntektene fra klimavirkemidlene bør samtidig brukes mer aktivt til å gjøre omstillingen mulig.

Vi er lite tjent med en politikk som først og fremst gjør europeisk luftfart dyrere dersom trafikk, investeringer og arbeidsplasser samtidig flyttes til andre deler av verden.

ETS innenfor Europa, sterkere globale løsninger utenfor

Parat mener EUs kvotesystem fortsatt skal være et sentralt klimavirkemiddel for luftfarten innenfor EØS.

For flygninger mellom EØS og tredjeland mener vi det er bedre å videreutvikle det globale systemet CORSIA enn å utvide ETS på en måte som kan flytte trafikk og arbeidsplasser uten tilsvarende globale utslippskutt.

Luftfarten er en global næring. En passasjer som skal fra Norge til Asia kan reise via et europeisk knutepunkt, men også via knutepunkter utenfor EØS. Dersom europeiske selskaper får vesentlig høyere kostnader enn konkurrentene, kan trafikken flyttes uten at selve flyreisen forsvinner. Resultatet kan bli svakere konkurransekraft for europeisk luftfart uten tilsvarende reduksjon i de globale utslippene.

Parat støtter derfor ikke Kommisjonens forslag om å utvide ETS til flere flygninger mellom EØS og tredjeland fra 2029.

Samtidig må CORSIA styrkes dersom ordningen skal være et troverdig hovedvirkemiddel for internasjonal luftfart. Norge bør derfor arbeide både for et sterkt og forutsigbart ETS innenfor EØS og for et mer ambisiøst globalt system som gir reelle utslippskutt i internasjonal luftfart.

SAF må være hovedsporet

På kort og mellomlang sikt er bærekraftig flydrivstoff, SAF, den mest realistiske veien til store utslippskutt i luftfarten.

Elektriske, hybride og andre nye løsninger kan få større betydning etter hvert, men det vil ta tid før de kan brukes i stort omfang. Luftfarten trenger derfor SAF som bro mellom dagens fossile løsninger og framtidens teknologi.

Parat støtter Kommisjonens forslag om å videreføre støtten til SAF fram mot 2040. Samtidig må støtten stå i forhold til de økende kravene. Produksjonen er fortsatt for liten og kostnadene for høye.

EU og Norge må derfor bruke mer kraft på å få opp produksjonen og redusere prisforskjellen mellom bærekraftig og fossilt drivstoff.

Når luftfarten betaler stadig mer gjennom kvotesystemet, bør en større del av inntektene brukes til tiltak som faktisk reduserer utslippene fra luftfarten. Skal næringen klare å ta i bruk mer SAF, ny teknologi og ny infrastruktur, må kvotesystemet også bidra til å finansiere denne omstillingen.

For Parat er dette et viktig prinsipp: Klimavirkemidlene skal ikke bare gjøre utslipp dyrere. De må også bidra til å gjøre utslippskuttene mulig.

Norge bør også bygge egen produksjonskapasitet. Stortinget har bedt regjeringen følge opp dette, og Parat mener det nå er behov for en konkret plan for hvordan norsk produksjon av SAF kan komme i gang og bygges opp.

Dette handler ikke bare om klima. Det handler også om forsyningssikkerhet, teknologiutvikling, konkurransekraft og arbeidsplasser.

Like krav må gi like muligheter

Når norske selskaper omfattes av de samme europeiske klimakravene som konkurrentene i EU, må de også ha tilsvarende tilgang til relevante støtteordninger og finansiering. Det er ikke rimelig at norske aktører skal oppfylle de samme kravene til SAF, teknologi og omstilling, men stille svakere når virkemidlene fordeles.

Norge må derfor arbeide for at norske selskaper får reell tilgang til relevante europeiske støtteordninger og finansieringsmuligheter på linje med aktører i EU. Det er viktig både for konkurransekraften og for at omstillingen faktisk skal kunne gjennomføres.

Norge må se på summen av kostnadene

Luftfarten møter flere klimakrav samtidig. Kvotekostnadene øker og kravene til bruk av SAF skjerpes. Hvert enkelt tiltak kan være godt begrunnet, men også den samlede belastningen må vurderes.

Dette er særlig viktig når europeiske flyselskaper konkurrerer mot aktører utenfor Europa som ikke møter de samme kravene. Klimapolitikken må derfor utformes slik at den gir reelle utslippskutt uten samtidig å svekke europeiske selskapers konkurransekraft unødvendig.

Det samme gjelder nasjonalt. Når Norge gjennomfører europeiske klimakrav, bør vi være varsomme med å legge særnorske kostnader oppå disse dersom de ikke gir en tydelig tilleggseffekt for klimaet.

Parat har over lang tid vært motstander av flypassasjeravgiften. Avgiften er ikke knyttet til de faktiske utslippene fra den enkelte flyreise og kommer på toppen av et stadig mer omfattende europeisk klimaregime. Parat mener derfor at flypassasjeravgiften bør avvikles.

Norge har allerede tatt et riktig skritt ved å frita kvotepliktig innenriks luftfart for avgift på CO₂ fra 2026. Det samme prinsippet bør ligge til grunn videre: Vi bør unngå særnorske kostnader som svekker norske selskaper uten å gi tilsvarende utslippskutt.

Omstillingen må også sikre arbeidsplassene

For Parat handler konkurransekraft også om arbeidstakerne. Sunne og konkurransedyktige selskaper er en forutsetning for trygge arbeidsplasser.

Den grønne omstillingen kan ikke gjennomføres ved at kostnadene skyves over på de ansatte gjennom press på lønn, bemanning, arbeidsvilkår eller økt outsourcing.

Samtidig vil ny teknologi og nye løsninger over tid stille nye krav til kompetanse. De ansatte og deres tillitsvalgte må derfor involveres når endringene gjennomføres.

For Parat er poenget enkelt: Omstillingen skal gi lavere utslipp, men den må også bidra til at vi beholder sterke selskaper, kompetanse og gode arbeidsplasser i norsk og europeisk luftfart.

Parat mener Norge bør arbeide for:

- et sterkt og forutsigbart ETS for luftfarten innenfor EØS
- at CORSIA styrkes og fortsatt brukes for øvrig internasjonal luftfart
- en kraftig oppbygging av produksjon og bruk av SAF
- at en større del av inntektene fra kvotesystemet brukes til SAF, teknologi, infrastruktur og andre tiltak som faktisk reduserer utslippene fra luftfarten
- at norske selskaper får tilsvarende tilgang til relevante europeiske støtteordninger og finansiering som konkurrentene i EU
- at den samlede klima og avgiftsbelastningen vurderes, og at særnorske kostnader uten tydelig klimaeffekt unngås
- at flypassasjeravgiften avvikles
- at omstillingen ikke skjer gjennom svekkede lønns og arbeidsvilkår eller tap av arbeidsplasser

For Parat handler dette ikke om å skjerme luftfarten fra omstilling. Luftfarten skal omstilles. Spørsmålet er hvordan.

Målet må være å kutte utslippene gjennom nye drivstoff, teknologi og investeringer, samtidig som vi bygger en norsk og europeisk luftfart som også er konkurransedyktig i framtiden. Da kan vi både kutte utslipp og beholde aktivitet, kompetanse og gode arbeidsplasser.

Med hilsen
Parat

Unn Kristin Olsen
Leder

Arve Sigmundstad
Fagsjef, samfunns-
og myndighetskontakt