

# Innføring av omsetningskrav for biodrivstoff i sjøfart

## Hovedpunkt i forslaget som legges på høring

På vegne av Klima- og miljødepartementet sender Miljødirektoratet med dette på høring forslag til omsetningskrav for sjøfart i produktforskriften kapittel 3. Hovedpunktene i forslaget er som følger:

- Innføring av nytt omsetningskrav for avansert biodrivstoff for sjøfart fra 1. juli 2023. Utenriks sjøfart er unntatt omsetningskravet. Det er krav til dokumentasjon av sluttbruk av drivstoff.
- Nivået på omsetningskravet er 4 prosent i 2023, med økning til 6 prosent fra 1. januar 2024, i tråd med regjeringens budsjettavtale med SV.
- Noen justeringer i innretningen av omsetningskravet for ikke-veigående maskiner, og forenklinger og justeringer i definisjoner som er relevant for sjøfart.

Vi ber særlig om innspill på den foreslåtte avgrensningen av omsetningskravet og kravene til dokumentasjon av sluttbruk av drivstoff.

## Bakgrunn

Miljødirektoratet viser til oppdrag i supplerende tildelingsbrev for 2021, oppdragsbrev fra Klima- og miljødepartementet (KLD) datert 3. februar 2021 og tildelingsbrev for 2022. I oppdragsbrevet ber KLD Miljødirektoratet om å "Levere en konsekvensutredning av omsetningskrav for flytende biodrivstoff og biogass i skipsfart" og "se særlig på en modell der biogass spiller en vesentlig rolle, jf. modell skissert i tidligere 2019-utredning".<sup>1</sup>

Miljødirektoratet har levert to delleveranser til KLD, som ligger til grunn for konsekvensutredningen:

- "Avgrensning av videre utredning av omsetningskrav for sjøfart". Notat. Levert til KLD 22. juni 2021.

---

<sup>1</sup> Miljødirektoratet (2019). "Svar på oppdrag om videre utredning av et omsetningskrav for avansert biodrivstoff og biogass i skipsfart." Svar på oppdrag fra KLD. Miljødirektoratet leverte også året før dette et kunnskapsgrunnlag til KLD om samme tema: Miljødirektoratet (2018). "Kunnskapsgrunnlag for omsetningskrav i skipsfart." Rapport for KLD.

- "Omsetningskrav i samspill med andre virkemidler – kunnskapsgrunnlag for konsekvensutredning av omsetningskrav i innenriks sjøfart og fiske". Rapport. Levert til KLD 8. april 2022.

I "Avgrensning av videre utredning av omsetningskrav for sjøfart" fra juni 2021 anbefalte vi at dersom et omsetningskrav for sjøfart skal innføres de nærmeste årene, bør det i første omgang bare omfatte flytende drivstoff, altså ikke naturgass og biogass. Et eventuelt omsetningskrav som inkluderer biogass, vil innebære at det først må avklares om importert sertifikatbasert biogass uten utslippseffekt i Norge kan ekskluderes fra omsetningskravet.<sup>2</sup> Videre er det uvisst om det kan gis driftsstøtte til biogassproduksjon dersom biogass også er omfattet av et omsetningskrav.

Avklaring på begge disse spørsmålene kan ta tid blant annet grunnet behovet for en eventuell notifikasjonsprosess overfor ESA. Vår vurdering er derfor at biogass ikke kan inkluderes i omsetningskrav på nåværende tidspunkt. I notatet pekes det også på at andre virkemidler kan sikre ny etterspørsel etter biogass i Norge. I tråd med anbefalingen besluttet Klima- og miljødepartementet at videre konsekvensutredning avgrenses til et omsetningskrav for flytende drivstoff.<sup>3</sup>

I april 2022 leverte Miljødirektoratet en delleveranse om samspill mellom omsetningskravet og andre virkemidler.<sup>4</sup> Bakgrunnen for rapporten var at det er foreslått en rekke andre virkemidler både i Norge og av EU der biodrivstoff kan spille en rolle. Her peker vi på hvordan omsetningskrav er godt egnet til å fase inn politisk ønskede volum biodrivstoff i sjøfart, mens fremtidige lav- og nullutslippskrav bør innrettes mot innfasing av mer umodne løsninger. I tillegg drøftet vi en mulig fremtidig avgrensning av omsetningskravet mot skip som blir omfattet av EUs kvotesystem (EU ETS) og av EUs foreslåtte drivstoffregulering av skip, FuelEU Maritime (FEUM). Det vil være mulig å gjøre avgrensinger av omsetningskravet i ettertid, basert på vurderinger av spillet mellom EU-reguleringer av skip og det norske omsetningskravet.

---

<sup>2</sup> Dette er biogass som formelt oppfyller EUs bærekraftkriterier, men som fysisk sett er naturgass. CO<sub>2</sub>-utslippet fra forbrenningen vil derfor regnes som fossilt.

<sup>3</sup> Epost 16.10.21 fra KLD til Miljødirektoratet.

<sup>4</sup> Miljødirektoratet (2022). "Omsetningskrav i samspill med andre virkemidler - kunnskapsgrunnlag for konsekvensutredning av omsetningskrav i innenriks sjøfart og fiske". Rapport til KLD.

## ***Omsetningskrav reduserer norske utslipp, men virkemidler for langsiktig omstilling er nødvendig***

Norge har inngått avtale om å samarbeide med EU for å oppfylle målet om utslippsreduksjoner under Parisavtalen. Samarbeidet med EU innebærer blant annet en nasjonal utslippsforpliktelse for ikke-kvotepiktige utslipp under innsatsfordelingsforordningen.

Miljødirektoratet har i dette arbeidet lagt til grunn at omsetningskravet skal innrettes mot de delene av drivstoffmarkedet som er omfattet av innsatsfordelingsforordningen. Selv om deler av norsk sjøfart blir innlemmet i EU ETS, vil utslippene fra sjøfart også inngå i innsatsfordelingsforordningen.

Biodrivstoff gir utslippsreduksjoner når det erstatter fossilt drivstoff brukt til sjøfart. Samtidig er biodrivstoff en knapp ressurs med bærekraftsutfordringer. Tilgangen på konvensjonelt biodrivstoff er god, mens det fortsatt er svært begrenset produksjon av avansert biodrivstoff. I 2020 ble det brukt 330 millioner liter avansert biodrivstoff i veitrafikk i Norge, som tilsvarer omtrent 8 % av global produksjon.

Selv om biodrivstoff kan gi raske utslippsreduksjoner, tilsier de langsiktige klimamålene redusert drivstofforbruk og at nullutslippsteknologier er nødvendige. For sjøfart betyr det blant annet driftsoptimalisering og overgang til hydrogen, ammoniakk og batterier. Et omsetningskrav vil i liten grad stimulere til utvikling eller innfasing av slik teknologi. Dette innebærer at andre virkemidler enn omsetningskrav for biodrivstoff til sjøfart vil være nødvendige for å sikre den langsiktige omstillingen av sjøfartsektoren.

### ***Nivået på omsetningskravet***

I høringsnotatet legges det til grunn et omsetningskravet 4 prosent i 2023, med økning til 6 prosent fra 1. januar 2024, i tråd med regjeringens budsjettavtale med SV.<sup>5</sup> Siden kravet er foreslått innført 1. juli 2023, vil gjennomsnittlig andel biodrivstoff i 2023 være på 2 prosent. Kravet kan kun oppfylles med avansert biodrivstoff. I Miljødirektoratets konsekvensutredning er det også utredet et alternativ på 2 prosent fra 1. juli 2023, med økning til 3 prosent fra 1. januar 2024.

### ***Forskriftsforslaget er justert pga. avviklingen av grunnavgiften og tilbakemeldinger fra omsettere etter innføringen av omsetningskravet for ikke-veigående maskiner***

I konsekvensutredningene av omsetningskravene for ikke-veigående maskiner og sjøfart ble det lagt til grunn at det var grunnavgift på alt fossilt drivstoff, og at det også ble

---

<sup>5</sup> Meld. St. 1 (2022-2023), Innst. 2 S (2022-2023), Anmodningsvedtak 93, [Sak - stortinget.no](#)

innført grunnavgift på biodiesel. 1. januar 2023 ble grunnavgiften imidlertid avviklet, noe som førte til at bestemmelser om grunnavgift i særavgiftsforskriften (saf.) ble opphevet. Bestemmelsene som ble tatt ut inneholdt en rekke definisjoner som var utgangspunkt for avgrensning av omsetningskravet for ikke-veigående maskiner og forslaget til omsetningskrav for sjøfart som ble levert juni 2022.

Som en konsekvens av avviklingen av grunnavgiften og kort tidsfrist, ble definisjoner av *fartøy* og ulik type fart fra saf. tatt inn ordrett i produktforskriften ved innføringen av omsetningskravet for ikke-veigående maskiner 1. januar 2023. Etter innføringen har enkelte omsettere som selger drivstoff til både ikke-veigående maskiner og sjøfart gitt tilbakemeldinger på noen utfordringer med avgrensningen. Gjeldende definisjoner i produktforskriften har heller ikke lenger fordelen av å harmonisere med avgrensningene og rapporteringssystemet i særavgiftsregelverket.

Med bakgrunn i dette, har vi i forbindelse med dette høringsnotatet for omsetningskrav for sjøfart, foreslått en del forenklinger av definisjonene og avgrensningen. Justeringene som foreslås i denne høringen vil også påvirke innretningen av omsetningskravet for ikke-veigående maskiner.

En konsekvens av avviklingen av grunnavgiften er at dokumentasjonssystemet og sanksjonsmulighetene for rapportering av volum til fartøy i særavgiftsregelverket er fjernet. Det er derfor foreslått å inkludere egne dokumentasjonskrav for omsetningskravet for sjøfart.

## Innretning av omsetningskravet

### ***Kort om markedet for flytende marine drivstoff***

Det er primært marin gassolje (MGO) som selges til sjøfart i Norge. Det selges mindre mengder av tungdestillater og tungolje. Noe anleggsgassolje selges til sjøfart, men volumene er usikre. Det totale salget av MGO var på ca. 1,95 milliarder liter i 2021.<sup>6</sup> Dette salget inkluderer også volumer solgt til utenriks sjøfart og olje- og gassinstallasjoner. Til sammenligning var det totale salget av drivstoff til veitrafikk på omtrent 3,8 milliarder liter samme år.

Det brukes lite biodrivstoff til sjøfart, inkludert fiske i dag, og det er ingen offisielle datakilder for bruken. Biodrivstoff som går til andre formål enn veitrafikk har ikke vært underlagt rapporteringsplikt til Skatteetaten.<sup>7</sup> Energivarebalansen til SSB baserer seg på rapportering fra oljeforetak, men ingen har rapportert biodrivstoff solgt til sjøfart.<sup>8</sup> I fremskrivingen av utslipp som ble lagt frem i Nasjonalbudsjettet 2023 er det ikke gjort noen forutsetninger om bruk av biodrivstoff i sjøfart.

Miljødirektoratet har derfor spurt alle landets fylker om hvor mye biodrivstoff som ble benyttet i deres ferger og hurtigbåter/båter i 2020. Tallene viser at det ble brukt omtrent 5,1 millioner liter biodrivstoff i 2020, av fylkeskommuner som besvarte henvendelsen.<sup>9</sup> I tillegg til dette brukte fergene i regi av Statens vegvesen ca. 2,5 millioner liter biodrivstoff samme år. Dette gir et totalvolum på ca. 7,6 millioner liter biodrivstoff brukt til ferger og hurtigbåter i 2020. Volumene inkluderer både konvensjonelt og avansert biodrivstoff. Disse tallene er nokså usikre, men gir en pekepinn på nivået i dag. At tallene ikke fanges opp i energibalansen, impliserer at volumene kan ha blitt rapportert i andre sektorer, ev. at de ikke rapporteres til SSB.

---

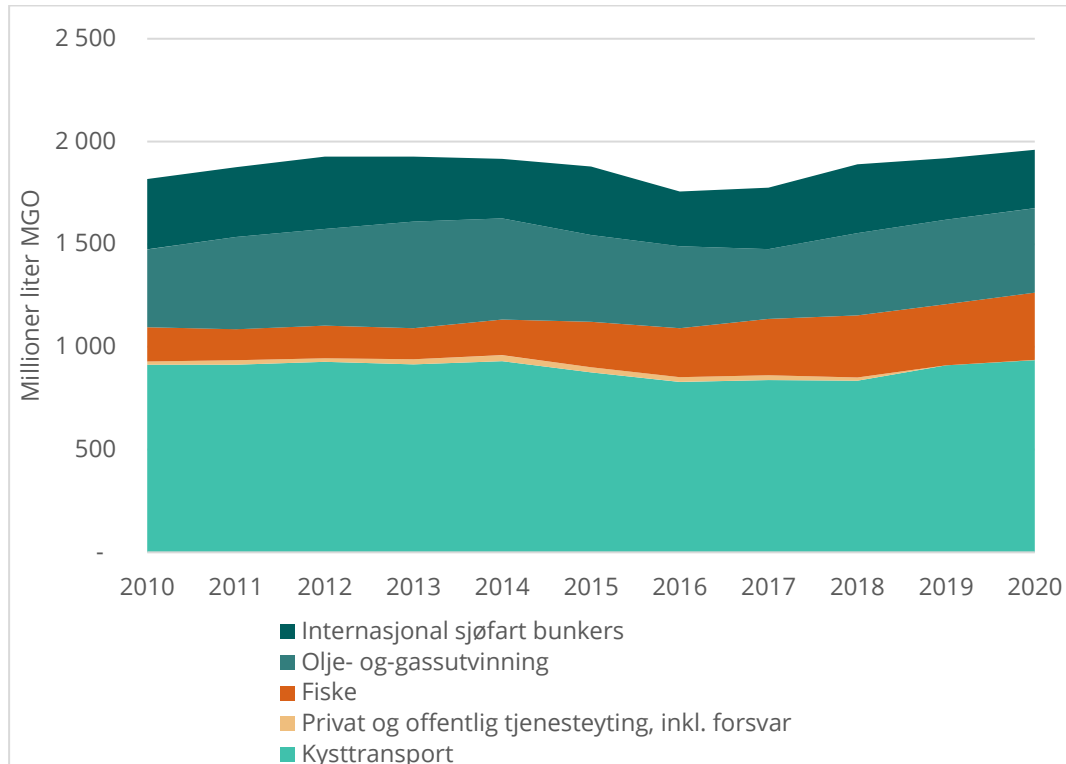
<sup>6</sup> [13615: Sal av petroleumsprodukt og flytende biodrivstoff, etter næring \(SN2007\) og produkt \(1000 liter\). Endelege tal \(F\) 2020 - 2021. Statistikkbanken \(ssb.no\)](#)

<sup>7</sup> To omsettere har frivillig rapportert salg av et mindre volum biodrivstoff i 2020 til andre formål enn veitrafikk, men dette er en ufullstendig datakilde for biodrivstoff omsatt til sjøfart.

<sup>8</sup> For 2020 viser SSBs energivarebalanse at det brukes ca. 8 millioner liter biobrensler til kysttransport. Men dette er biodrivstoff innblandet bensin som går til fritidsbåter, som er allokert fra biodrivstoff rapportert i bensin i omsetningskravet for veitrafikk. Vi antar at disse volumene også fremover vil rapporteres som i dag.

<sup>9</sup> Agder, Finnmark og Vestfold og Telemark har ikke besvart henvendelsen.

Figur 1 viser forbruket av MGO i millioner liter fordelt på utenriks (internasjonal sjøfart bunkers) og innenriks og på ulike brukergrupper over tid.<sup>10</sup>



Figur 1 Netto innenlands forbruk av marin gassolje (MGO) i sektorene kysttransport, fiske, internasjonal sjøfart, olje og gassutvinning og privat og offentlig tjenesteyting, inkl. forsvar fra 2010-2020. Kilde: SSB tabell 11562 – Energivarebalanse (omregnet fra tonn til liter).

Kysttransport er all skipsfart unntatt utenriks sjøfart, fiske, olje- og gassutvinning og privat/offentlig tjenesteyting. Kysttransport er i hovedsak næringen innenriks sjøfart, og egentransport på skip eid/drevet av selskaper i andre næringer.<sup>11</sup> Begrepet "innenriks sjøfart" har ikke en tydelig og konsistent avgrensning, men er ofte definert som seilaser mellom to norske havner. Privat og offentlig tjenesteyting skal i prinsippet omfatte Forsvaret, og andre offentlige etater som Kystverkets fartøy. Volumene virker imidlertid lave, og det kan være at noe av denne typen drivstofforbruk også faller inn under kysttransport, og enkelte andre etater. Kategorien fiske er MGO som går til fartøy som

<sup>10</sup> Mengden i liter er en omregning fra SSB sin energivarebalanse tabell 11562 på kg MGO med faktoren 0,84 kg/liter.

<sup>11</sup> Kysttransport kan også inkludere MGO brukt av fritidsbåter, men disse bruker stort sett anleggsgas eller bensin.

driver fiske og fangst i nære og fjerne farvann. Internasjonal sjøfart bunkers er MGO som er kjøpt i Norge, men som er brukt av fartøy som seiler til utlandet. Internasjonal bunkers er ikke omfattet av Norges utslippsforpliktelser. Figuren viser også MGO brukt i petroleumssektoren (olje- og gassutvinning) til formål som gir kvotepliktige utslipp, det vil si produksjon og boring på faste og flyttbare olje- og gassinstallasjoner.

### ***Omsetningskravet foreslås å gjelde for innenriks sjøfart, inkludert fiske***

Det kan være ulike måter å avgrense et omsetningskrav for sjøfart på, for eksempel for at kravet kun skal treffe visse deler av sjøfartssegmentet eller for at bestemte drivstoffprodukter ikke skal være omfattet.

Med bakgrunn i drøfting av fordeler og ulemper med ulike avgrensninger og føringer gitt i oppdraget, foreslår Miljødirektoratet følgende:

- Omsetningskravet avgrenses til flytende drivstoff og flytende brensler brukt til innenriks sjøfart, inkludert fiske. Det vil si at gass og alle typer drivstoff solgt til fritidsbåter, utenriks sjøfart og olje- og gassutvinning holdes utenfor kravet. I praksis vil kravet omfatte all omsetning av marint drivstoff som går til innenriks sjøfart, inkludert fiske, uavhengig av hvilke typer drivstoff som selges. Bruk av flytende drivstoff og flytende brensler på sjøen i havbruksnæringen omfattes også.
- Drivstoff brukt til skip som er omfattet av EUs kommende sjøfartsreguleringer, inkluderes i første omgang i kravet. Eventuell beslutning om å avgrense mot denne drivstoffbruken kan fattes på et senere tidspunkt.
- Det er drivstoffomsettere som pålegges kravet.
- Omsetterne kan samarbeide om oppfyllelse av kravet.
- Biodrivstoff som brukes i oppfyllelsen av omsetningskravet skal være avansert og oppfylle EUs bærekraftskriterier.
- Anleggsdiesel som er brukt i sjøfart skal regnes med i omsetningskravet for sjøfart, og medregnes ikke i omsetningskravet for ikke-veigående maskiner.
- Salg av drivstoff til offentlige fartøy som ikke er i næring, herunder militære fartøy er også omfattet av kravet.
- Det er lagt til grunn at omsetningskravet skal innrettes mot drivstofforbruk omfattet av innsatsfordelingsforordningen. Kvotepliktige olje- og gassinstallasjoner (innretninger på kontinentalsokkelen) omfattes ikke av omsetningskravet for sjøfart, og er unntatt omsetningskravet for ikke-veigående maskiner.

Punktene over reflekteres i følgende forslag til forskriftstekst:

*Omsetter av flytende drivstoff og flytende brensler til fartøy og akvakulturanlegg skal sørge for at minst 4 volumprosent av total omsatt mengde flytende drivstoff per år består av avansert biodrivstoff. Fra 1. januar 2024 er kravet 6 volumprosent. Biogass skal holdes utenfor kravet.*

*Kravet i første ledd gjelder ikke flytende drivstoff og flytende brensler som går til fartøy i utenriks fart, som definert i særavgiftsforskriften § 4-4-1 (3).*

#### *Endret definisjon av fartøy og justering i omsetningskravet for ikke-veigående maskiner*

Forslaget inkluderer en endring av gjeldende definisjon av fartøy som ble utviklet for omsetningskravet for ikke-veigående maskiner, og en ny definisjon av akvakulturanlegg. I tillegg endres ordlyden i omsetningskravet for ikke-veigående maskiner.

Endringen i definisjonene er delvis gjort for å forenkle forskriften, men innebærer også substansielle endringer i hva som omfattes av kravet. I tillegg til det som faller inn under den nye definisjonen av fartøy, vil alt drivstofforbruk i akvakultur på sjø være omfattet. Dette innebærer at drivstoff brukt i akvakulturanlegg til sjøs (fôrflåter) flyttes fra omsetningskravet for ikke-veigående maskiner til omsetningskravet for sjøfart. Årsaken til dette er at enkelte omsettere har gitt innspill på at det er administrativt krevende å skille på drivstoff brukt i fartøyene med tilknytning til akvakulturanlegg og selve anleggene. Miljødirektoratet foreslår derfor at alt drivstoff til akvakultur til sjøs omfattes av omsetningskravet for sjøfart.<sup>12</sup>

Endringen av definisjonen av fartøy innebærer også at andre offentlige fartøy enn militære fartøy omfattes og skal medregnes i omsetningskravet for sjøfart. Andre offentlige fartøy kan for eksempel være kommunale ferger, Kystverkets egne fartøy, forskningsfartøy, fartøy eid/drifet av statlige etater slik som Miljødirektoratet og Fiskeridirektoratet. Ferger og hurtigbåter anses som fartøy i næring, selv om de går på kontrakt gjennom offentlige anbud.

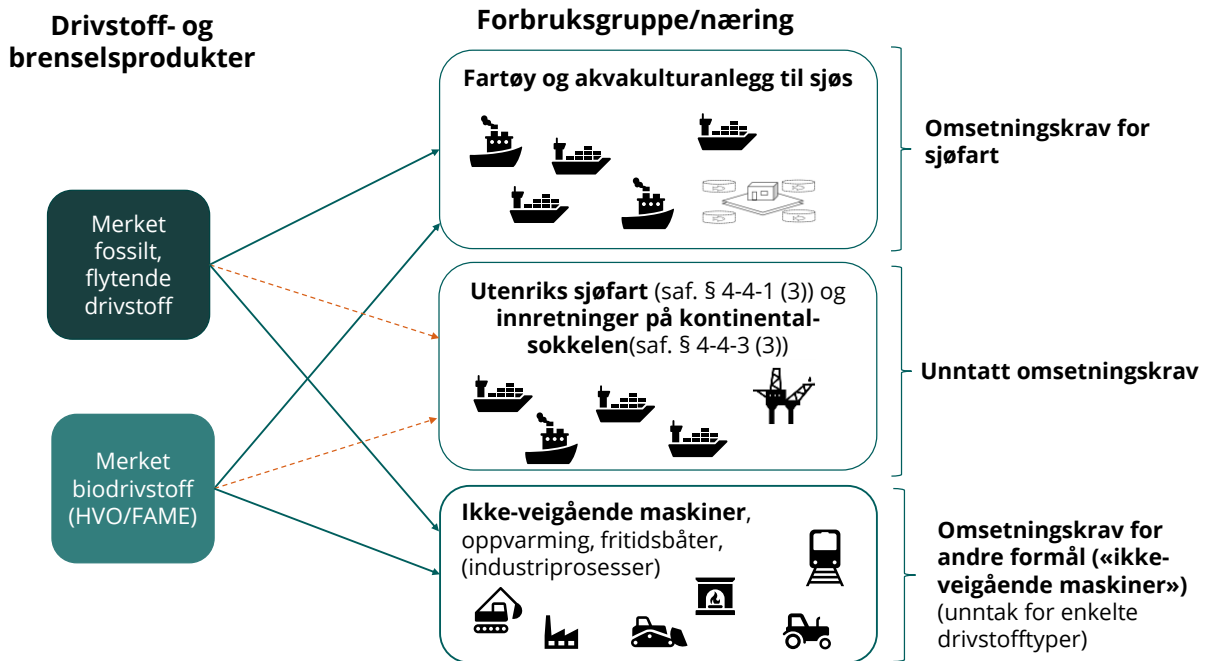
Figur 2 viser hva som med forslaget vil omfattes av omsetningskravet for sjøfart og hva som ikke vil omfattes av krav. I tillegg vises hva som vil omfattes av omsetningskravet for ikke-veigående maskiner. Grønne piler viser drivstoff som omfattes av omsetningskrav, mens stiplede oransje piler viser drivstoff som ikke er omfattet av omsetningskrav.

---

<sup>12</sup> Utslippseffekten av endringen er anslått å være liten. Fordi omsetningskravet for sjøfart er foreslått innført med et lavere nivå, vil det innebære netto redusert utslippseffekt på anslagsvis 1800 tonn CO<sub>2</sub> i 2024.



Kravene retter seg mot *bruken* av drivstoff og brensler, og alle merkede drivstoff- og brenselprodukter (dvs. drivstoff som ikke går til veitrafikk eller luftfart), behandles likt.



Figur 2 Illustrasjon av hva som omfattes av omsetningskrav for sjøfart, hva som er unntatt omsetningskrav og hva som er omfattet av omsetningskrav for ikke-veigående maskiner.

Det foreslås en forskriftsteknisk endring i forskriften ved at innretninger på kontinentalsokkelen tas ut av definisjonen av fartøy. De inngår da i utgangspunktet i omsetningskravet for ikke-veigående maskiner, men er unntatt kravet. Dette innebærer ingen materiell endring av kravet for ikke-veigående maskiner.

### Behov for justeringer etter innføring

På grunn av blant annet kompleksiteten i drivstoffmarkedet, og at sjøfart også er og vil bli omfattet av andre virkemidler, blant annet fra EU, er det ikke mulig å vite akkurat hvordan markedsaktørene vil tilpasse seg omsetningskravet. Det er også kompliserte grenseganger mellom omsetningskrav for ikke-veigående maskiner og sjøfart fordi de to markedene delvis benytter samme forsyningskjeder for drivstoff. Lar man omsetningskravet virke noen år på lave nivåer, vil det gi mer kunnskap om virkningene. Ettersom virkemidlene på sjøfartsområdet er i stadig utvikling, også fra EUs side, vil det

uansett være behov for å følge med og eventuelt justere omsetningskravet underveis dersom det oppstår utilsiktede konsekvenser.<sup>13</sup>

En fordel ved omsetningskrav som virkemiddel er at det er fleksibelt på den måten at justeringer i forskrift kan gjøres i etterkant av innføringen. Eventuelle justeringer i omsetningskravet krever imidlertid ressurser i Miljødirektoratet og hos drivstoffomsetterne.

### ***Nye dokumentasjonskrav og rapportering på omsetningskravet***

Avviklingen av grunnavgiften 1. januar 2023 innebærer endringer i krav til rapportering til Skatteetaten, samtidig som Skatteetatens dokumentasjons- og kontrollsystem for rapportering av volum til fartøy er fjernet. Dette får igjen konsekvenser for Miljødirektoratets mulighet til å kontrollere rapporteringen på omsetningskravene for sjøfart og ikke-veigående maskiner opp mot Skatteetatens informasjon.

Som følge av endringene i avgiftssystemet, er det tatt inn forslag om et eget dokumentasjonskrav i omsetningskravet for sjøfart. Dokumentasjonskravet innebærer at omsetterne skal dokumentere hvor drivstoffet de omsetter benyttes. Dette gjelder for fartøy, akvakulturanlegg til sjøs og innretninger på kontinentalsokkelen.

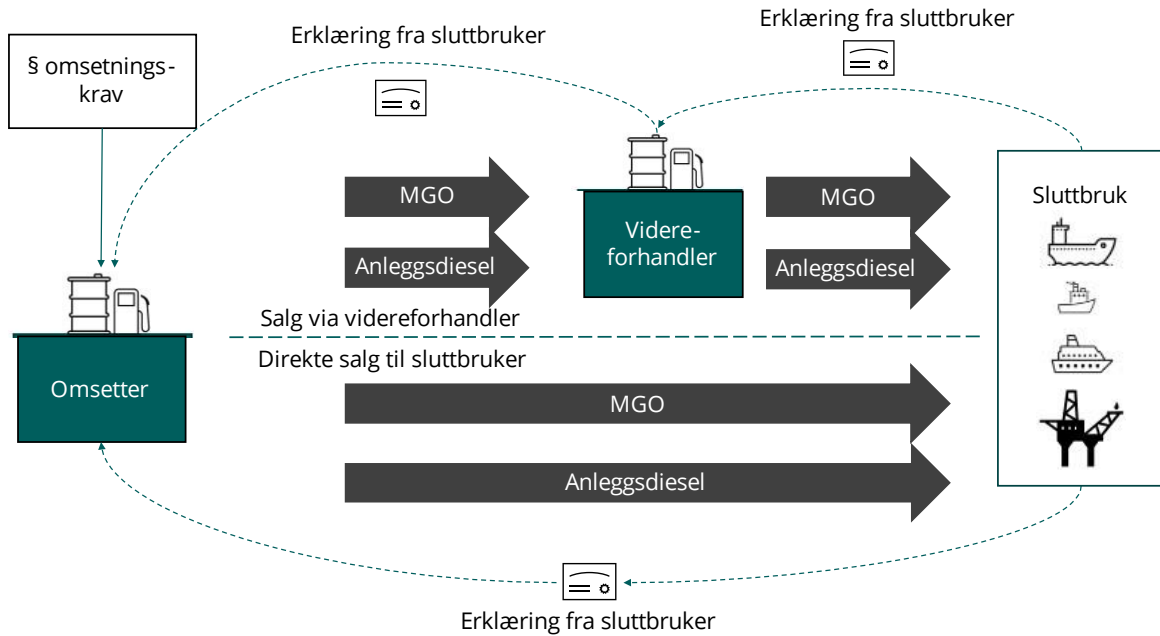
Dokumentasjonen kan være i form av en erklæring, leveringseddell eller sluttfaktura, som skal innhentes fra den som om bord på fartøyet som er ansvarlig for bunkringen, av rederiet eller av videreforsandler av drivstoffet. Vi foreslår at dokumentasjonen skal inneholde et minimumssett av opplysninger, avhengig av hva slags fartøy eller anlegg det omsettes drivstoff til.

For fartøy skal dokumentasjonen inneholde opplysninger om fartøyet, hvor fartøyet skal, mengde drivstoff og bunkringsdato. For akvakulturanlegg og innretninger på kontinentalsokkelen skal dokumentasjonen inneholde opplysninger om henholdsvis anleggets navn eller identifikasjon, eller feltets og innretningens navn, og lokasjon, mengde og bunkringsdato. Omsetter må sørge for å motta dokumentasjonen i tide til rapporteringen på omsetningskravet. Se illustrasjon på informasjonsflyten i Figur 3.

Vi ber særlig om innspill på den foreslåtte avgrensningen av omsetningskravet og kravene til dokumentasjon av sluttbruk av drivstoff.

---

<sup>13</sup> For nærmere beskrivelser av samspillet mellom omsetningskrav, foreslåtte EU-reguleringer, mulige lav- og nullutslippsskrav mv., se Miljødirektoratet (2022). "Omsetningskrav i samspill med andre virkemidler - kunnskapsgrunnlag for konsekvensutredning av omsetningskrav i innenriks sjøfart og fiske". Rapport levert KLD 8. april, 2022.



Figur 3 Illustrasjon av dokumentasjonsflyt som følge av krav til dokumentasjon.

### Dokumentasjonskrav og avgrensningen mot olje- og gassinstallasjoner gir økt behov for informasjon om sluttbruk

Innhenting av dokumentasjon om sluttbruk som kreves i dette forslaget går lengre enn den informasjonen omsetterne pålegges å skaffe gjennom annet regelverk i dag, og det omsetterne tidligere måtte skaffe gjennom avgiftsregelverket.

Dokumentasjonskravene vil imidlertid være delvis overlappende med annet regelverk. Dersom omsetterne selger drivstoff uten CO<sub>2</sub>-avgift til utenriks sjøfart og fiske og fangst i fjerne farvann, er omsetterne allerede pålagt å ha dokumentasjon på sluttbruken gjennom avgiftsregelverket. I tillegg stiller svoveldirektivet krav om at de som leverer drivstoff til skip på mer enn 400 bruttotonn skal ha dokumentasjon på alle leveranser i form av en leveringsseddel, og dette er tatt inn i produktforskriften § 2-27. Dersom dokumentasjonen etter disse regelverkene inneholder opplysningene som kreves for rapportering på omsetningskravet, vil dette være tilstrekkelig dokumentasjon.

Til sammen står MGO brukt av offshoreskipene og olje- og gassinstallasjonene for rundt 30 prosent av det totale MGO-salget, der anslagsvis 21 prosent av MGO går til petroleumssektoren (olje- og gassutvinning).

Forsyningskjeden for MGO brukt av offshoreskipene og olje- og gassinstallasjonene offshore er tett sammenvevd ved at omsetterne leverer MGO til offshoreskipene som bruker deler av dette selv, men også distribuerer større deler av volumet videre til olje-

og gassinstallasjonene. Offshoreskipene har ikke separate drivstofftanker for volum som skal brukes på olje- og gassinstallasjonene. De som selger drivstoffet, drivstoffomsetterne, har per i dag imidlertid ikke oversikt over fordelingen av bruk mellom offshore supplyskip og olje- og gassinstallasjonene. Men forbruket dokumenteres nøye av petroleumsvirksomhetene og rapporteres blant annet inn til Miljødirektoratet ved rapportering på kvotepliktige utslipp.

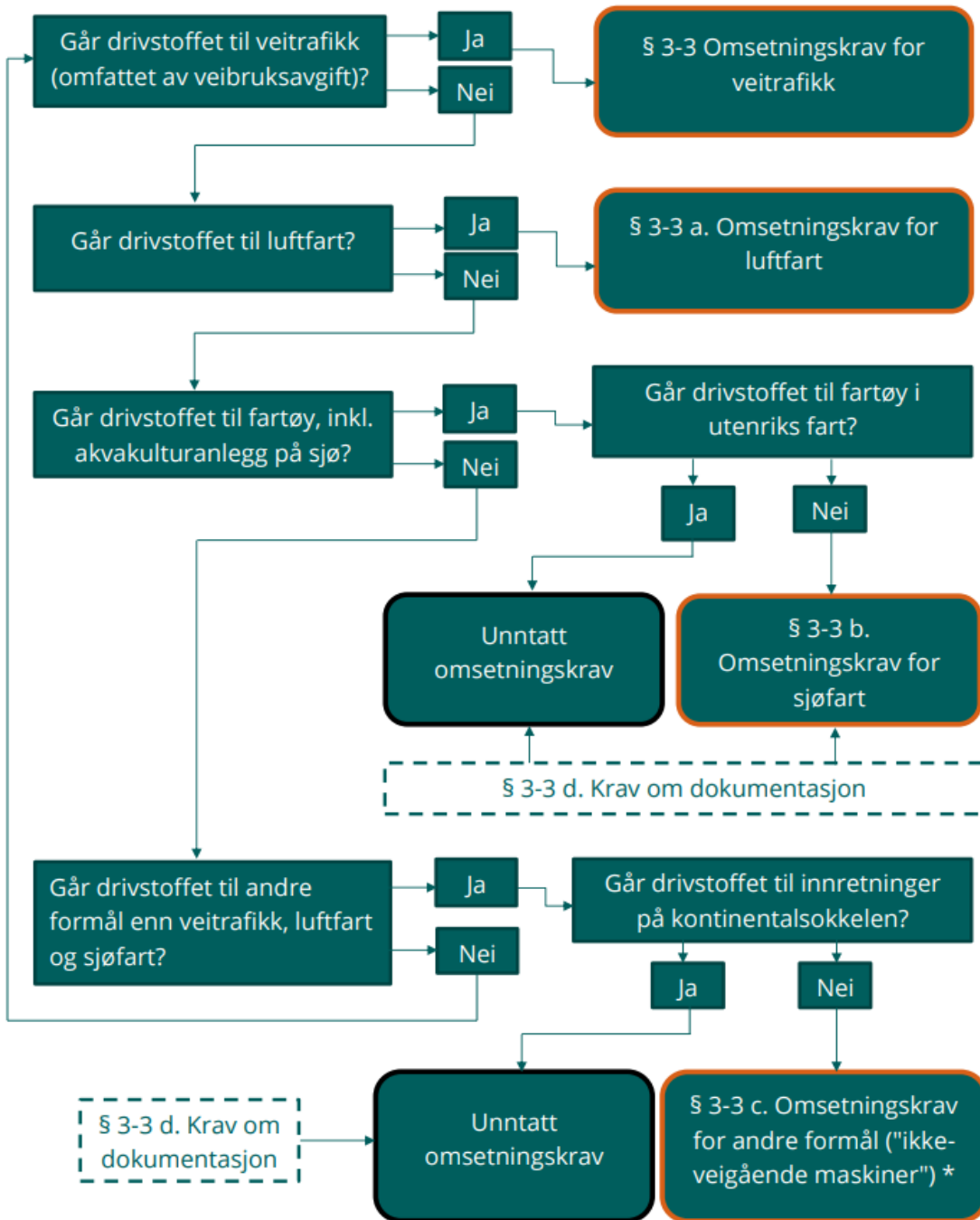
For å dokumentere bruken av MGO på olje og gassinstallasjoner som skal holdes utenfor omsetningskravene, vil omsetterne måtte sørge for å innhente informasjon om fordelingen av bruken av MGO til hhv. olje- og gassinstallasjoner og offshoreskip. I utgangspunktet vil ikke den endelige fordelingen mellom disse bruksområdene være tilgjengelig før kalenderårets slutt. Men det vil trolig være mulig for omsetterne i dialog med sluttkundene å forskuddsvis estimere totalsalget av MGO brukt av offshoreskipet. I tillegg kan omsetteren innhente mer løpende informasjon om bruken slik at de i løpet av året bedre kan kontrollere at salget av biodrivstoff er i tråd med omsetningskravet. Dette vil medføre noe økt administrativ byrde av omsetningskravet for omsetterne.

Vi antar imidlertid at dette er informasjonsutveksling som aktørene i verdikjeden uten vesentlige ulemper vil kunne dele på forespørsel fra omsetterne.

#### *Flytskjema for rapportering på omsetningskrav*

Figur 4 viser et flytskjema for rapportering på omsetningskravene. Dette forklarer hvilke formål som skal rapporteres i omsetningskravet for sjøfart, men også for kravet for veitrafikk, luftfart og andre formål ("ikke-veigående maskiner"). Det vises også hvilke formål som er unntatt omsetningskrav og hvilke formål hvor det er lagt inn krav til dokumentasjon av sluttbruk.

**Flytskjema: omsetningskrav for veitrafikk, luftfart, sjøfart og andre formål ("ikke-veigående maskiner")**



Figur 4 Flytskjema for rapportering på omsetningskravene i veitrafikk, luftfart, sjøfart og for ikke-veigående maskiner. Skjemaet viser også til hvilke formål produktforskriften stiller krav om dokumentasjon på sluttbruk av drivstoffet. \*Enkelte drivstofftyper er unntatt kravet for andre formål (bensin, tungdestillat og tungolje).

## Utslippseffekt og kostnader

De beregnede effektene av de foreslåtte omsetningskravene er vist under. Effektene her er vist sammenlignet med nullalternativet, som er at det ikke brukes avansert biodrivstoff til sjøfart. Dette er en forenkling som er gjort pga. usikkerheten i dagens og fremtidig bruk når et omsetningskrav innføres, se drøfting under.

Utslippseffekten vil avhenge av det totale salget av drivstoff. Skatteetatens oversikt over volumer i sjøfart knyttet til rapportering på særavgiftsforskriften er lavere enn solgte volumer iht. utslippsstatistikken og energivarebalansen til SSB. Det er uklart hva denne differansen skyldes. Utslippseffekten er derfor vist både med utgangspunkt i SSBs energivarebalanse og Skatteetatens innrapporterte tall under særavgiftsforskriften.

Skatteetatens oversikt over volumer i sjøfart knyttet til rapportering på særavgiftsforskriften er lavere enn solgte volumer iht. utslippsstatistikken og energivarebalansen til SSB. Det er uklart hva denne differansen skyldes. Dersom effektene beregnes på tallgrunnlag fra Skatteetaten over innrapporterte totale volumer knyttet til særavgiftsforskriften, som er lavere enn solgte volumer iht. utslippsstatistikken og energivarebalansen til SSB, vil utslippseffekten av omsetningskravet bli lavere.<sup>14</sup>

## Usikker utvikling og status for biodrivstoffbruk

Effektene av omsetningskravet påvirkes også av hvor mye biodrivstoff som ville vært brukt uten at det bli innført et omsetningskrav. Nullalternativet er at det ikke brukes avansert biodrivstoff til sjøfart. Det brukes likevel noe biodrivstoff til ferger og hurtigbåter i innenriks sjøfart i dag. Bruken er utløst av krav eller insentiver i offentlige anbud.

Ifølge Miljødirektoratets kartlegging av bruken hos fylkeskommuner og Statens vegvesen var bruken rundt 7,6 millioner liter i 2020.<sup>15</sup> Vi vet også at Hurtigruten har annonsert at de blant annet vil benytte biodrivstoff for å oppfylle utslippskravene i Kystruteavtalen for 2021-2031, og Hurtigruten vil slik sett bidra til økt volum biodrivstoff fra 2021. Kartleggingen viste at både konvensjonelt biodrivstoff og avansert biodrivstoff blir brukt.

---

<sup>14</sup> Etersom grunnavgiften er avviklet, er vår forståelse at avgiftsrapportering til Skatteetaten ikke lenger vil være en mulig datakilde for samlet drivstofforbruk til sjøfart.

<sup>15</sup> Se mer om undersøkelsen under "Kort om markedet for flytende marine drivstoff"

Det er usikkert hvordan bruken av 100 % og høyinnblandet biodrivstoff vil bli i 2023 og 2024, både med og uten et omsetningskrav. Noe av bruken vil uansett forsvinne pga. elektrifisering av ferger og hurtigbåter. En annen viktig usikkerhet er hvordan de offentlige aktørene vil følge opp kontraktene som regulerer biodrivstoffkjøp.

Ved innføring av et omsetningskrav, er et mulig utfall er at offentlige aktører velger å holde biodrivstoffet de kjøper utenfor kravet. Dette må trolig de offentlige aktørene klargjøre i sin kontraktsoppfølging. Biodrivstoff til sjøfart er per i dag ikke omfattet av et omsetningskrav, og det er grunn til å tro at mange vil ønske å holde biodrivstoffet utenfor også etter innføringen av omsetningskravet, slik at anskaffelsene bidrar til å redusere norske klimagassutslipp.<sup>16</sup> Sammenlignet med dagens situasjon uten omsetningskrav, er det ikke grunn til at de som kjøper biodrivstoff i dag skal betale ekstra for å holde biodrivstoff utenfor et omsetningskrav.

Et annet mulig utfall er at oppdragsgiverne slutter å kjøpe biodrivstoff når det blir et omsetningskrav. Blant aktører som ønsker å fortsette med kjøp av biodrivstoff og som ikke presiserer at det skal holdes utenfor omsetningskravet, er det trolig at flere vil benytte avansert biodrivstoff. Erfaringer fra veitransport viser at avansert biodrivstoff er vesentlig billigere innenfor enn utenfor omsetningskravet.

På grunn av usikkerheten i tallene for dagens biodrivstoffbruk til sjøfart og hva som vil skje med denne bruken når omsetningskravet innføres, legger vi til grunn et nullalternativ der det ikke brukes avansert biodrivstoff til sjøfart i effektberegningene. Det innebærer at effekten kan være noe lavere enn estimert, dersom noe av den eksisterende bruken av avansert biodrivstoff blir rapportert i oppfyllelsen av omsetningskravet for sjøfart fremover. Dagens bruk av konvensjonelt biodrivstoff kan uansett ikke brukes til å oppfylle omsetningskravet.

### *Utslippseffekt*

Mulig effekt på det nasjonale utslippsregnskapet er vist i Tabell 2 under dersom man benytter SSBs energivarebalanse som utgangspunkt. Effekten med Skatteetatens volumer er vist i Tabell 2.

---

<sup>16</sup> Innenfor veitransport er det flere aktører som allerede stiller slike krav. Miljødirektoratet har fått i oppdrag fra KLD om å utrede et system for bruk av biodrivstoff utover omsetningskravet. Oppdraget er forventet levert i januar/februar 2023.

Tabell 1: Estimert reduksjon i nasjonalt utslippsregnskap i 2023 og 2024, dersom SSBs energivarebalanse brukes som beregningsgrunnlag. Verdier i tonn CO<sub>2</sub>-ekv.

	Reduksjon i nasjonalt utslippsregnskap 2023	Reduksjon i nasjonalt utslippsregnskap 2024
Krav på hhv. 4% og 6%	62 000	188 000

Dersom SSBs tall legges til grunn, vil det innebære en omsetning av 25 og 76 millioner liter avansert biodrivstoff i hhv. 2023 og 2024.

Tabell 2 Estimert reduksjon i nasjonalt utslippsregnskap i 2023 og 2024, dersom Skatteetatens volumer knyttet til de relevante punktene i særavgiftsforskriften brukes som beregningsgrunnlag. Verdier i tonn CO<sub>2</sub>-ekv.

	Reduksjon i nasjonalt utslippsregnskap 2023	Reduksjon i nasjonalt utslippsregnskap 2024
Krav på hhv. 4% og 6%	53 000	158 000

Den globale klimaeffekten vil være noe lavere enn den estimerte nasjonale effekten, fordi den også inkluderer livsløpsutslipp og estimerte effekter fra indirekte arealbruksendringer.

Dersom man hadde åpnet for konvensjonelt biodrivstoff vil den globale utslippseffekten bli lavere, både fordi konvensjonelt biodrivstoff har høyere livsløpsutslipp og fordi det gir økt risiko for indirekte arealbruksendringer (ILUC).

### Provenyeffekter

Siden biodrivstoff til forskjell fra MGO ikke er ilagt CO<sub>2</sub>-avgift, vil det økte salget av biodrivstoff redusere inntektene til staten, altså gi et provenytnap. Tabell 3 og Tabell 4 viser et overslag på provenyeffektene, med hhv. tall fra SSB og Skatteetaten. Beregningene er gjort med avgiftssatser for 2023. Regjeringen har varslet at avgiftene på ikke-kvotepliktige utslipp skal økes mot 2030. Økt CO<sub>2</sub>-avgift vil gi et større provenytnap enn det som er estimert her. Foreslått CO<sub>2</sub>-avgift er nedjustert tilsvarende stipulert prisvekst på 2,8%, slik at alle variabler angis i samme prisår (2022).

Ettersom fiske i fjerne farvann ikke er ilagt CO<sub>2</sub>-avgift, har vi beregnet to scenarier og viser det som et spenn i tabellene under. Det ene scenariet er at alt biodrivstoff rapporteres i segmenter som er ilagt CO<sub>2</sub>-avgift, det andre er at biodrivstoffet blandes jevnt inn i alle segmenter.

Vi antar det er mest sannsynlig at biodrivstoffet hovedsakelig vil rapporteres til segmenter som er ilagt CO<sub>2</sub>-avgift. Vi viser beregningen både dersom man legger SSBs



og Skatteetatens tall for total omsetning til grunn. Provenytapet blir generelt lavere dersom man legger Skatteetatens omsetning til grunn, fordi utgangsvolumet er lavere.

Tabell 3: Provenyeffekt av omsetningskrav for sjøfart i 2023 og 2024. Tall i 2022-kroner og basert på beregningsgrunnlag fra SSB.

	Provenyeffekt i 2023 (mill. NOK)	Provenyeffekt i 2024 (mill. NOK)
Krav på hhv. 4% og 6%	-49 til -59	-148 til -179

Tabell 4 Provenyeffekt av omsetningskrav for sjøfart i 2023 og 2024. Tall i 2022-kroner og basert på beregningsgrunnlag fra Skatteetaten.

	Provenyeffekt i 2023 (mill. NOK)	Provenyeffekt i 2024 (mill. NOK)
Krav på hhv. 4% og 6%	-41 til -50	-124 til -150

#### Privatøkonomisk merkostnad – effekt på MGO-prisen

Fordi avansert biodrivstoff er betydelig dyrere enn MGO, vil et omsetningskrav føre til økte drivstoffpriser. Det er forutsatt at kostnadene av omsetningskravet fordeles jevnt på alle sluttbrukere. Den beregnede effekten på drivstoffprisen er vist i tabell 4. Beregningene inkluderer CO<sub>2</sub>-avgift og NO<sub>x</sub>-avgift. Merkostnaden øker med andelen avansert biodrivstoff. Effekten på drivstoffprisen er beregnet uten merverdiavgift, fordi drivstoffet i all hovedsak brukes av aktører som får merverdiavgiften refundert. For aktører som ikke får refundert merverdiavgiften og eventuelle privatpersoner som kjøper MGO, vil de prosentvise prisendringene være marginalt høyere.

Dersom en andel av biodrivstoffet fra omsetningskravet selges som høyinnblandet eller 100 prosent HVO/FAME, kan det være at disse sluttkundene tar en større andel av kostnadene, og at MGO-prisen øker noe mindre enn ellers. Dersom CO<sub>2</sub>-avgiften trappes opp, vil økningen i privatøkonomisk merkostnad som følger av omsetningskravet bli mindre.

Tabell 5: Privatøkonomisk merkostnad ekskl. mva. i 2023 og 2024. Merkostnaden er vist som økt pumpepris på MGO både i kr/liter og som prosentvis økning i parentes. Det er benyttet foreslåtte avgiftssatser for 2023.

	Gjennomsnittlig privatøkonomisk kostnad, nullalternativ	Privatøkonomisk merkostnad, (4% i 2023; 6% i 2024)
2023	10,96 kr/liter	0,36 kr/liter (3,3 %)
2024	11,29 kr/liter	0,44 kr/liter (3,9 %)

Vi har også beregnet priseffekten for fiske i fjerne farvann som ikke betaler CO<sub>2</sub>-avgift i dag. Dersom omsetterne selger og priser inn biodrivstoff i dette segmentet, vil priseffekten bli høyere fordi biodrivstoff ikke er omfattet av CO<sub>2</sub>-avgift. Det er usikkert om omsetterne vil gjøre dette.

Prisene er basert på prisanalyser av drivstoff fra Argus Media, levert juni 2022. Denne prisanalysen tar hensyn til effektene av den russiske invasjonen av Ukraina. Krigen har vesentlig påvirket prisene på både fossilt drivstoff og biodrivstoff. Siden høsten 2021, har prisene på avansert FAME og HVO økt med rundt 40 prosent. Den langsiktige utviklingen av drivstoffpriser er svært avhengig av utviklingen av krigen i Ukraina. Særlig gjelder det for vegetabiliske oljer som brukes til produksjon av konvensjonelt biodrivstoff, som igjen er en viktig faktor for prisen av avansert biodrivstoff. Ved redusert konfliktnivå vil prisene på biodrivstoff kunne falle, men vil på grunn av stor etterspørsel fortsatt ligge på et høyt nivå, også mot 2030. Uavhengig av utviklingen i krigen, antar Argus at prisene mot på biodrivstoff mot 2025 vil falle noe fra dagens ekstraordinære nivå. Deretter vil de flate ut eller stige noe til 2030.

### Samfunnsøkonomisk merkostnad

Beregningen av samfunnsøkonomisk kostnad per tonn CO<sub>2</sub> redusert inkluderer ikke eksterne kostnader, som for eksempel en eventuell indirekte økning i arealbruk til produksjon av biodrivstoff eller øvrige negative naturvirkninger. Dette innebærer at merkostnadene reelt sett kan være noe høyere enn det som kommer frem i tiltakskostnaden. Fordi biodrivstoffet i all hovedsak importeres, forventes disse effektene å være små i Norge. Det er likevel verdt å merke seg at de prissatte merkostnadene ikke fanger opp alle effekter.

De årlige kostnadene i kroner per tonn CO<sub>2</sub> redusert i det nasjonale utslippsregnskapet for 2023 og 2024 er vist i Tabell 6. Fordi kostnadene deles på tonn CO<sub>2</sub> redusert, er det

bare fordelingen mellom ulike typer biodrivstoff som påvirker kostnaden.<sup>17</sup> Det er forventet en nedgang i prisene på biodrivstoff fra 2023 til 2024, slik at kostnadene per tonn er lavere i 2024.

Tabell 6 Nominell samfunnsøkonomisk merkostnad per tonn CO<sub>2</sub> redusert på det nasjonale utslippsregnskapet i 2023 og 2024 for omsetningskravet for sjøfart (2022-kroner).

2023 (kr/tonn CO <sub>2</sub> )	2024 (kr/tonn CO <sub>2</sub> )
4923	4234

Dersom kravene videreføres på 2024-nivå frem til 2030, blir tiltakskostnaden for perioden 2023-2030 på ca. 3 900 kr/tonn CO<sub>2</sub> redusert. Årsaken til at kostnaden per tonn blir noe lavere ved denne beregningsmåten er at fremtidige merkostnader neddiskonteres.

## Konsekvenser av omsetningskravet

### Risiko for karbonlekkasje

Karbonlekkasje innebærer at utslipp flyttes fra et land til et annet land eller et område med svakere klimapolitikk som følge av at en slik tilpasning vil være lønnsom for aktørene i markedet. Drivstoff er allerede dyrere i Norge enn i utlandet, særlig pga. CO<sub>2</sub>-avgiften, og en betydelig del av drivstofforbruket i norske farvann stammer fra bunkring utenfor norsk økonomisk sone.<sup>18</sup> Det antas at skip som seiler utenlands allerede bunkrer utenfor Norge på grunn av den eksisterende prisdifferansen, så langt det lar seg gjøre.

Den relative betydningen av omsetningskravet på risikoen for karbonlekkasje avhenger av størrelsen på omsetningskravet, CO<sub>2</sub>-avgiften og prisene på både fossilt drivstoff og på biodrivstoff. Vi har estimert betydningen disse virkemidlene har på prisen på MGO i to scenarier:

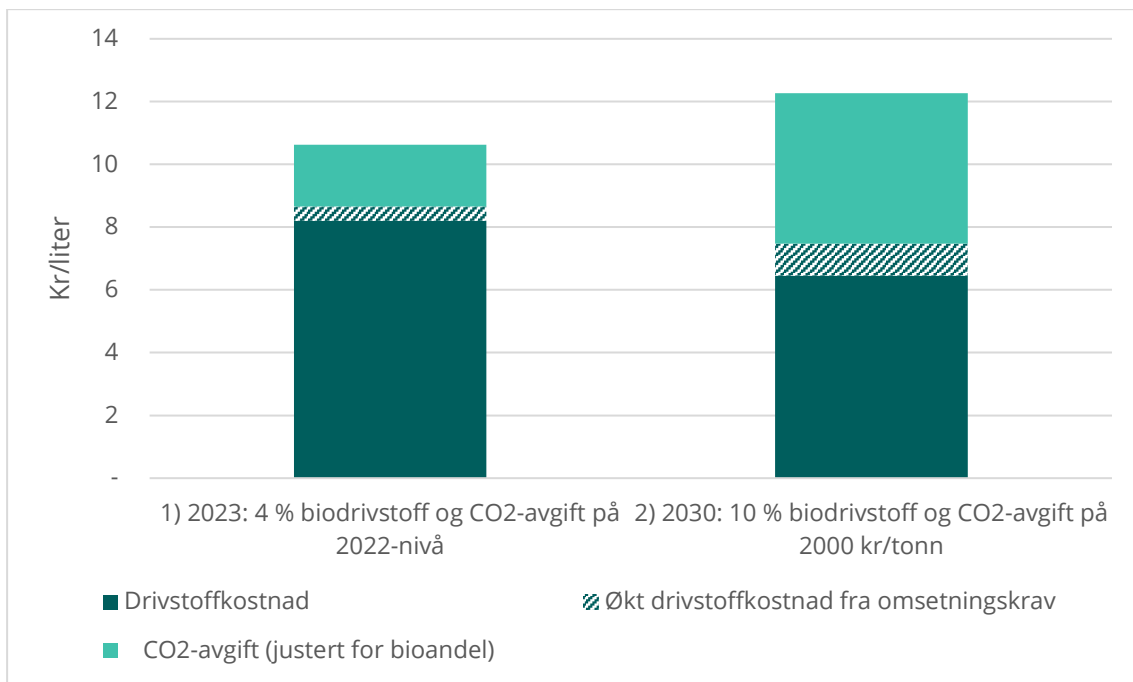
- 1) 2023-scenario: 2023-priser, omsetningskrav på 4 % og CO<sub>2</sub>-avgift på 2022-nivå

<sup>17</sup> De samfunnsøkonomiske merkostnadene som ligger til grunn er beregnet med redusert volum MGO og økt volum HVO/FAME multiplisert med drivstoffkostnaden i kr/liter for henholdsvis MGO og HVO/FAME. Andelen HVO og FAME er 50/50, og avgifter er ikke inkludert.

<sup>18</sup> De beregnede CO<sub>2</sub>-utslippene for innenriks sjøfart basert på AIS-data har de siste årene vært betydelig høyere enn det innrapporterte salget fra omsetterne til SSB. Se mer omtale om dette i Klimakur 2030.

- 2) 2030-scenario: 2030-priser, omsetningskrav på 10 % og CO<sub>2</sub>-avgift på 2000 kr/tonn

Økningen i MGO-prisen som skyldes omsetningskravet, er på ca. 4 prosent i 2023-scenariet og 8 prosent i 2030-scenariet, se figur 4. CO<sub>2</sub>-avgiftens andel av totale kostnader utgjør til sammenlikning hhv. ca. 18 og 38 prosent av MGO-prisen i scenariene. Her er også avgiften justert ned tilsvarende bioinnblandingen.



Figur 5 Pris på MGO ved ulike scenarier.

Omsetningskrav for sjøfart på relativt lave nivåer vil øke de særnorske drivstoffkostnadene ytterligere, men altså utgjøre en liten andel sammenlignet med CO<sub>2</sub>-avgiften. Vurderingene av risiko for karbonlekkasje og konsekvenser for sluttbrukere som følger av et omsetningskrav bør leses i lys av dette.

Menon har vurdert risikoen for karbonlekkasje i lys av innføringen av et omsetningskrav for sjøfart.<sup>19</sup> Menons overordnede vurdering er at økte karbonlekkasjeutfordringer som følge av omsetningskravet i hovedsak vil være relevant for sørlige havområder i Norge, men selv her vil økt utenlands bunkring kun være aktuelt for et fåtall fartøy. De som kan bunkre i utlandet gjør allerede det. Et omsetningskrav vil derfor ifølge Menon i liten grad øke karbonlekkasjen.

<sup>19</sup> Menon (2021) Omsetningskrav i sjøfart: Kostnader, karbonlekkasje og markedskartlegging. Rapport for Miljødirektoratet. Publikasjonsnummer 70/2021

### *Konsekvenser for brukerne av flytende drivstoff i sjøfart*

Økte drivstoffpriser som en følge av omsetningskrav vil øke driftskostnadene for sluttbrukerne av drivstoff. Økte drivstoffkostnader kan gi lavere lønnsomhet, svekket konkurranse mot utenlandske konkurrenter og andre transportformer, overgang til andre fossile drivstoff, eller høyere priser på tjenestene/varene aktørene leverer.

For de fleste av fartøyssegmentene utgjør drivstoffkostnader en relativt liten del av de totale kostnadene ved virksomheten, og følgelig vil små økninger i drivstoffprisene i liten grad påvirke de totale kostnadene til virksomhetene. Det er likevel mulig at kostnadsøkningen kan være utfordrende for aktører som kun har marginalt lønnsom drift, og er særlig utsatt for konkurranse. Menon trekker frem i sin tilleggsvurdering av konsekvenser for ulike skipstyper at eksempler på dette kan være enkelte fiskefartøy og godsskip som har dårlig lønnsomhet.<sup>20</sup>

Økte priser på MGO som følge av omsetningskrav, vil øke konkurranseevnen noe for nullutslippsløsninger som elektrisitet, hydrogen og ammoniakk, men prisøkningen vil for de fleste fartøyssegmenter være langt fra stor nok til at alternativene blir lønnsomme ved innføringen av et moderat omsetningskrav.

Vi forventer heller ikke at omsetningskrav for flytende biodrivstoff vil gi vesentlige insentiver til overgang til gass som ikke er omfattet av kravet, da det vil kunne kreve større investeringer i eller ombygginger av skip til for eksempel LNG-drivlinjer. Det er heller ikke utelukket at LNG på et senere tidspunkt også blir omfattet av omsetningskrav.

Pga. dokumentasjonkrav om sluttbruk i omsetningskravet, vil enkelte sluttkunder møte økte krav fra omsetterne til dokumentasjon på hva drivstoffet skal brukes til.

### *Konsekvenser for drivstoffomsettere*

Mange av omsetterne som blir omfattet av kravet til sjøfart er allerede omfattet av omsetningskrav for flytende biodrivstoff i andre sektorer, slik som veitrafikk og omsetningskravet for ikke-veigående maskiner. Flere av omsetterne har derfor erfaring med å være omfattet av et omsetningskrav, noe som kan gi disse aktørene en liten fordel på kort sikt. Kjennskap til systemet og praktisk erfaring med innblanding og omsetning av biodrivstoff i fossilt drivstoff kan redusere den administrative byrden ved et omsetningskrav for sjøfart for disse omsetterne. For de omsetterne som ikke har vært

---

<sup>20</sup> Se vedlegg 3 i Miljødirektoratet (2022). "Innføring av omsetningskrav for biodrivstoff i innenriks sjøfart og fiske. Konsekvensutredning." Konsekvensutredning for Klima- og miljødepartementet.

omfattet av et omsetningskrav tidligere, vil det være en noe høyere administrativ byrde å sette seg inn i og følge opp systemet i en overgangsfase.

Omsetningskravet for sjøfart slik det er foreslått her, vil ha en større administrativ byrde enn omsetningskrav for andre sektorer, særlig i oppstartsfasen. Omsetterne vil måtte etablere nye rutiner ved salg av drivstoff, blant annet må de sørge for å ha informasjon om sluttbruk og dokumentasjon på dette. Flytting av akvakulturanlegg til sjøs fra omsetningskravet for ikke-veigående maskiner til kravet for sjøfart, vil innebære en noe redusert administrativ byrde for omsetterne.

Det er et par store omsettere i dag, men også en rekke mindre omsettere. Disse er mindre, både målt i volum og i geografisk virkeområde. Omsetningskravet kan ha en relativt større negativ effekt på de minste omsetterne, fordi de trolig har en lavere administrativ kapasitet, færre tankanlegg og mindre omsetning.

### *Konsekvenser for forvaltningen*

Forslaget til omsetningskrav for sjøfart er komplekst, blant annet pga. avgrensningen mot andre omsetningskrav og dokumentasjonskravene. Kravet vil medføre økt ressursbruk for Miljødirektoratet knyttet til forvaltning av regelverket. Oppgavene knytter seg blant annet til tilrettelegging for rapportering på et nytt krav, veiledning og dialog med omsetterne, behandling av innrapportert biodrivstoff og tilsyn.

At det i stor grad er de samme aktørene som allerede rapporterer på omsetningskravet i veitrafikk, reduserer byrden for forvaltningen noe fordi en kan bygge på rapporterings- og veiledningsrutiner som allerede er etablert, og at tilsyn uansett utføres for mange av de samme virksomhetene.

### *Innvirkning på norsk produksjon og import av flytende biodrivstoff*

Omsetningskrav gir generelt sett forutsigbarhet for investeringer i ny produksjon av avansert biodrivstoff, og bidrar til å øke den totale produksjonen. Økte eller nye omsetningskrav gir på den måten et større markedsgrunnlag for potensielle norske biodrivstoffprodusenter. Det er per i dag ikke noe vesentlig produksjon av avansert flytende biodrivstoff i Norge, men enkelte aktører arbeider med å etablere storskala produksjon i løpet av de neste fem årene. Flytende avansert biodrivstoff som HVO og FAME selges i nokså modne markeder og er internasjonale handelsvarer. De potensielle norske produsentene må derfor være konkurransedyktige mot utenlandske konkurrenter.

Effekten av et omsetningskrav for sjøfart for norske biodrivstoffprodusenter er særlig avhengig av hvilke råstoff omsetningskravet innrettes mot. Det forslåtte omsetningskravet er innrettet mot avanserte biodrivstoff, slik det er definert i norsk lov,

som inkluderer både A- og B-råstoff. Denne definisjonen avviker fra EUs, der kun A-råstoff er avansert. A-råstoff er teknisk kompliserte og kostbare råstoff, som skogsråstoff og alger, mens B-råstoff er slakteavfall<sup>21</sup> og brukt frityrolje, som er teknisk ukompliserte og energirike råstoff. Erfaringer fra omsetningskravet for veitransport har vist at likestillingen av A- og B-råstoff i Norge medfører at så å si kun B-råstoff blir benyttet fordi denne typen biodrivstoff er billigere. Slik vil det trolig også være for et omsetningskrav for sjøfart, gitt fortsatt likestilling av A- og B-råstoff også her.

De norske prosjektene for flytende biodrivstoff er basert på skogsråstoff (A-råstoff). Dersom de norske omsetningskravene skulle fremme norsk produksjon spesielt, vil særlig prioritering av A-råstoff, f.eks. inkludering av delkrav, eller begrensinger i bruk av B-råstoff, trolig være nødvendig.

Miljødirektoratet har fått i oppdrag å "utrede økning i omsetningskravene for biodrivstoff til veitrafikk, anleggsdiesel og skipsfart fra 2024".<sup>22</sup> I dette oppdraget bes Miljødirektoratet å vurdere konsekvensene av å innføre et delkrav for biodrivstoff basert på A-listeråstoff og hvordan et slikt delkrav kan utformes, samt gi et grunnlag for å vurdere aktuelt nivå.

---

<sup>21</sup> Kategori 1 og 2. Kategori 3 regnes ikke som B-råstoff da dette kan benyttes som dyrefôr.

<sup>22</sup> Oppdrag 53 i Miljødirektoratets tildelingsbrev for 2022 fra Klima- og miljødepartementet.