

Direktoratet for forvaltning og økonomistyring
(DFØ)

Deres ref.: 407800 – 25/203

Deres dato:

Vår ref.: 2801/2026

Vår dato: 09.01.2026

Drivkraft Norges innspill til statlige fellesavtaler om kjøp av flyreiser

Drivkraft Norge viser til DFØs høring med forslag til kriterier for statlige fellesavtaler om kjøp av flyreiser. Vi vil her komme med innspill på miljøkriteriene som er foreslått for anskaffelsen, presentert i lysark 29 i dokumentet «*Presentation – Procurement of Air Travel Services...*».

Vi er bransjeforeningen for selskaper som omsetter flytende drivstoff og energi i Norge. Våre medlemmer utgjør om lag 95 % av drivstoffmarkedet og hurtiglademarkedet i Norge.

Tildelingskriteriene må inkludere SAF ved vurdering av anskaffelsens klimavirkning

I foreslåtte kriterier vises det til miljømyndighetenes anbefaling om å ikke inkludere bruk av SAF som et klimakriterium da SAF er omfattet av omsetningskravet for luftfart. De viser også til at det har vært feilrapportering fra omsetterne i forbindelse med oppfyllelse av omsetningskravene. DFØ forslår derfor å ikke inkludere SAF ut over omsetningskravet. Den eneste belønningen som er foreslått i høringsdokumentene er for direkte ruter, for at flyvningen mellom destinasjonene blir mest mulig energieffektiv.

Omsetningskravet for luftfart sikrer at SAF er sertifisert i henhold til EUs bærekraftskriterier. Produktforskriften regulerer hvordan kravet skal oppfylles. Det kreves at SAF kommer fra råstoff som er rester og avfall, og som ikke kan brukes til mat. Disse sikrer høy global klimanytte. Jf. listen over A- og B-råstoff i Vedlegg V i produktforskriftens kapittel 3. Ved implementering av RED II vil kravene rundt biodrivstoff strammes ytterligere til, og sikre økt transparenss gjennom tilgang til EUs unionsdatabase.

Feilrapporteringen som det henvises til skyldes ulik tolkning av regelverket. Miljødirektoratet har som følge av dette presisert hvordan regelverket skal tolkes overfor drivstoffbransjen. Bransjen forholder seg til denne presiseringen i rapportering framover, og praktiserer sin oppfyllelse av omsetningskravene i henhold til dette. Tidligere feilrapportering bør dermed ikke være relevant for å ekskludere SAF som et miljøkriterium i anskaffelsen.

Feilrapporteringen for perioden 2019-2024 omfatter for øvrig ikke oppfyllelse av omsetningskravet for luftfarten, så vidt vi vet. Når det er tilfellet, så er det underlig at feilrapporteringen blir løftet opp som et hovedargument for å ikke inkludere SAF som et kriterium.

Det er kjent at miljømyndighetene ønsker å begrense bruken av biodrivstoff til det volumet som kreves for å oppfylle omsetningskravet. En vurdering Drivkraft Norge er svært kritisk til. Myndighetenes vurdering om å ikke legge til rette for anskaffelse av SAF utenfor omsetningskravet betyr til syvende og sist at miljømyndighetene foretrekker at det omsettes fossilt drivstoff istedenfor bærekraftig biodrivstoff utenfor omsetningskravet, med de virkningene det vil ha på utslipp av klimagasser fra fossilt drivstoff.

Luftfarten konkurrerer ikke med de andre transportformålene om tilgjengelige volumer av biodrivstoff. Kravene til SAF er betydelig strengere enn for biodrivstoff til de andre formålene. Volumer som går til veitrafikken er ikke relevant for luftfarten.

Gode krav til SAF utenfor omsetningskravet vil sikre riktige egenskaper

Offentlige anskaffelser av SAF utenfor omsetningskravet kan sikre minst like gode egenskaper som den SAF som i dag er godkjent for oppfyllelse av omsetningskravet. Eksemplet med at Forsvaret kjøper flyreiser med SAF utover omsetningskravet viser at det er fullt mulig å gjøre dette på en sikker måte, og som bidrar til ytterligere klimaeffekt. Drivkraft Norge har på [våre nettsider en mal](#)¹ på hvordan sikre gode anskaffelser av biodrivstoff utenfor omsetningskravet. Dette sikrer minst like gode egenskaper til drivstoffet som det omsetningskravet sikrer, samt at man unngår dobbelttelling. Dette er dokumentasjon som må kreves at omsetter legger fram ved leveranse til anskaffer.

Konklusjon

For å sikre best mulig klimaeffekt ved offentlige anskaffelser av kjøp av flyreiser, oppfordrer Drivkraft Norge til å inkludere bruk av SAF, utenfor omsetningskravet også, som et vurderingskriterium mht. anskaffelsens miljø- og klimaeffekt. Slik kriteriet er lagt opp til i dag gis det ikke anerkjennelse av å benytte SAF frivillig ut over det omsetningskravet tilsier. Miljømyndighetenes henvisning til tidligere feilrapportering for oppfyllelse av omsetningskrav er ikke relevant for framtidige kjøp av flyreiser.

Vi viser for øvrig til innspill fra våre medlemmer, AFSN og Air BP Norway, samt til vurderingene fra NHO Luftfart og Zero mht. å inkludere SAF i klimakravene for anskaffelse av flyreiser.

Med vennlig hilsen
[Drivkraft Norge](#)

Kristin Bremer Nebben (sign.)
Administrerende direktør

¹ <https://www.drivkraftnorge.no/nyheter/2024/bransjen-med-ny-veileder-for-fossilfrie-anleggsplasser/>