
Miljødirektoratet

Deres dato: 06.07.26
Deres ref.: 2026/6315
Vår ref.: 2801/2026
Vår dato: 06.10.26

Høringssvar - Gjennomføring av artikkel 25 til 31 i fornybardirektiv II

Drivkraft Norge viser til høringen som Miljødirektoratet fremmer på vegne av Klima- og miljødepartementet om gjennomføringen av overnevnte artikler. Vi vil i dette høringssvaret primært gi tilbakemelding på de foreslåtte endringene i regelverket for massebalanse.

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som omsetter flytende drivstoff og energi i det norske markedet. Våre medlemmer dekker om lag 95 prosent av drivstoffomsetningen i Norge, og om lag hele det kommersielle hurtigladedetilbudet.

Drivkraft Norge vil i det følgende utdype hovedbudskapene under, og avslutningsvis komme med forslag til løsning.

Hovedbudskap

- **Forslaget innebærer en omfattende endring av norsk drivstoffinfrastruktur.**
Forslaget tar ikke hensyn til eksisterende norsk drivstofflogistikk og vil føre til store kostnadsøkninger for omsettere og økt pumpepris for kundene. Vi vil i tillegg få en betydelig økning i veitransport av drivstoff, med tilhørende utslipp.
- **Endringene fører ikke til bedre kontroll sammenlignet med dagens løsning.**
Drivkraft Norge er uenige i at endringsforslagene faktisk vil føre til bedre kontroll over bærekraftsegenskapene til biodrivstoff, sammenlignet med det godt innarbeidede regelverket vi allerede har i dag.

- **Forslaget utfordrer norsk beredskap og distriktsforsyning.**
Beredskapsperspektivet er ikke nevnt i høringsbrevet, til tross for at forslaget har konsekvenser som særlig vil ramme lønnsomheten til mindre terminaler langs kysten.
- **Konsekvensene er ikke tilstrekkelig utredet.** Ettersom endringene er så omfattende, mener vi forslaget burde blitt grundig konsekvensutredet på forhånd av en ekstern part. Dette er ikke gjennomført.
- **Det finnes større fleksibilitet i tolkningen av EU-regelverket enn høringsnotatet legger til grunn.** Drivkraft Norge mener handlingsrommet i tolkningen av regelverket er utilstrekkelig utredet, og at mulighetene for tilpasninger som tar hensyn til vår utbredte bruk av delt infrastruktur burde kartlegges bedre. Det er ikke noe i Fornybardirektiv II som tilsier at Norge ikke kan fortsette med fleksibel allokering fra terminal.
- **Innføringstidspunktet er urealistisk.** De foreslåtte endringene vil kreve så omfattende tilpasninger i logistikk, kontrakter, systemer og terminalinfrastruktur, at de rett og slett ikke lar seg gjennomføre innen foreslått ikrafttredelse 1. januar 2027.
- **Bransjen ønsker primært å beholde muligheten for fleksibel allokering.** Dette er spesielt viktig for samlagring, og er avgjørende for en mest mulig effektiv drift av norsk drivstofforsyning. ISCC – den internasjonale sertifiseringsordningen for bærekraft og karbon – er tydelige på at dette er tillatt, nettopp der samlagring er utbredt.

1: Forslaget innebærer en omfattende endring av norsk drivstoffinfrastruktur, med betydelige konsekvenser

Miljødirektoratet skriver i høringsnotatet kapittel 15.1.2 at kostnadene ved kravet om proporsjonal allokering (forslagets § 8-1 fjerde ledd) ikke har latt seg beregne, fordi de mangler informasjon om hvor utbredt delt infrastruktur er. Dermed mangler de også oversikt over antall terminaler som blir berørt, og hvor store drivstoffvolumer dette omfatter.

Drivkraft Norge vil derfor forsøke å beskrive både omfanget av delt infrastruktur og tallfeste viktige økonomiske konsekvenser. Kjennskap til dette mener vi er avgjørende for å forstå omfanget av forslaget.

A: Varianter av delt infrastruktur er snarere regelen enn unntaket

Vår kartlegging blant medlemmene viser at omfanget av delt infrastruktur er vesentlig større enn det Miljødirektoratet viser til i høringsbrevet. På det store flertallet av drøye 50 anlegg i vår kartlegging er dette regelen, ikke unntaket.

Derfor treffer forslaget ikke bare enkelte terminaler, men i praksis hele distribusjonssystemet for drivstoff i Norge.

Bakgrunnen for den nåværende måten å organisere infrastrukturen på ligger i vår langstrakte geografi, med et tynt befolkningsgrunnlag som er spredt. Den økonomiske aktiviteten er avhengig av trygg drivstofforsyning, også i distrikts-Norge og langs kysten.

Fleksibel allokering er svært viktig for at et terminalnett med få terminaler fungerer over hele landet. Denne praksisen, med betydelig bruk av delt terminal- og lagerinfrastruktur, bidrar til effektiv ressursutnyttelse, fleksibilitet og robusthet i drivstofforsyningen. Miljødirektoratet skriver selv dette i fotnote 39 i høringsnotatet, at dagens massebalanseregler er innført nettopp for å utnytte eksisterende infrastruktur mest mulig effektivt.

En eventuell overgang fra fleksibel til proporsjonal allokering vil med stor grad av sannsynlighet føre til avvikling av slik samlagring på flere norske terminaler av både operasjonelle og økonomiske årsaker.

Et konkret eksempel er luftfarten. Luftfarten er avhengig av felles lager- og tankingsanlegg. Bærekraftig flydrivstoff (SAF) blandes ofte med fossilt flydrivstoff ved raffineri eller terminal før levering til lufthavnen. Den ferdige blandingen sertifiseres som Jet A-1 og håndteres i de samme tankene, rørene og tankingskjøretøyene som annet flydrivstoff. Felles infrastruktur bidrar til effektiv drift, enhetlig kvalitetskontroll og robust forsyning.

Proporsjonal allokering skaper ikke bare logistiske utfordringer ved samlagring, men også konkurranserettslige problemstillinger. For å håndtere systemet må konkurrenter i større grad utveksle informasjon om volumer, biodrivstoffinnhold og bærekraftsegenskaper. Samtidig reduseres muligheten til å konkurrere gjennom egne innkjøpsstrategier og valg av biodrivstoff, mens terminaleiere får økt innflytelse over hvilke produkter og bioandeler som tilbys andre aktører. Dette kan svekke konkurransen og øke behovet for koordinering mellom selskapene som i dag opererer uavhengig av hverandre.

Drivkraft Norge mener tilstrekkelig kunnskap om organiseringen av norsk drivstofforsyning er avgjørende når omfattende endringer skal vurderes.

B: De foreslåtte endringene fører til betydelige kostnadsøkninger og økt veitransport

Vår analyse viser at endringsforslagene vil få betydelige konsekvenser i form av blant annet økte investeringer i parallelle tankinfrastrukturer der det er mulig, i tillegg til mer frakt med tankbiler på veinettet. I vår kvantitative analyse av eierterminaler beregner vi et investeringsbehov på minst 1 milliard kroner. Dette er et lavt anslag, og flere vil vurdere nøye om de skal investere i et fallende marked når alternativene er å kjøre lengre fra egne terminaler eller å redusere aktiviteten ved anlegget.

I tillegg til investeringskostnaden beregnes det varige kostnader på anslagsvis 300 millioner kroner per år i et middels scenario. Dette inkluderer blant annet administrasjon, ekstra kjøring og merkjøp av biodrivstoff.

Merkjøp av biodrivstoff handler om at, dersom endringene faktisk gjennomføres, er det svært sannsynlig at omsetterne vil måtte overoppfylle omsetningskravene for å være sikre på den sikre siden. Miljødirektoratet skriver selv at proporsjonal allokering gjør det «mer krevende for omsettere å nøyaktig oppfylle omsetningskravet», og at omsettere kan måtte «kjøpe inn litt mer biobrensel».

Dette vil føre til en ren tilleggskostnad for forbrukerne. Derfor vil det i så tilfelle være nødvendig med en ordning for overføring av overoppfyllelse til påfølgende år, etter modell fra hvordan dette gjøres i for eksempel Finland og Sverige.

Den foreslåtte endringen fra fleksibel allokering til proporsjonal allokering vil kort oppsummert fordyre store deler av verdikjeden for drivstoff i Norge. Til slutt vil det også gi merkbart høyere pumpepriser for kundene.

2: Endringene fører ikke til bedre kontroll

Begrunnelsen for innføringen er knyttet til ønsket om bedre kontroll. Omleggingen bidrar i den sammenheng ikke til en forbedring i kontrollmekanismene for råstoff. Den mest oversiktlige og enkleste måten å kontrollere på i dag er samsvaret mellom sertifikater som føres inn, sammenstilt med sertifikater som føres ut og de omfattende systemene som allerede finnes for dette. Dette inkluderer sertifiserte massebalansesystemer, bærekraftsdokumentasjon, sporbarhet for volum inn og volum ut for å hindre dobbelttelling, revisjon av massebalansen, kontroll gjennom ISCC og andre godkjente sertifiseringsordninger.

Videre kan biodrivstoff allerede være massebalansert gjennom flere ledd før det ankommer Norge. Importert produkt kommer med dokumentasjon utstedt under EUs frivillige ordninger etter praksis i avsenderlandet. Dersom kontrollbehovet uansett bare kan verifiseres ved stikkprøver, som Miljødirektoratet skriver, er det et disproporsjonalt

virkemiddel å pålegge hele bransjen full ombygging av logistikk og informasjonsdeling for en marginal forbedring i stikkprøvekontrollen.

Drivkraft Norge er kort oppsummert uenige i at forslaget vil bidra til vesentlig bedre kontroll over bærekraftegenskapene til biodrivstoff, sammenlignet med det systemet vi allerede har i dag.

3: Forslaget utfordrer norsk beredskap og distriktsforsyning

Når proporsjonal allokering fører til redusert bruk av delt infrastruktur, behov for parallelle logistikk-løsninger og/eller økt konsentrasjon av lagring og distribusjon, kan dette også få betydning for drivstoffberedskapen – spesielt om anlegg i usentrale områder risikerer å legges ned.

Vår kartlegging viser at mellom 10 og 15 terminanlegg står i fare for betydelig redusert aktivitet, flytting eller avvikling dersom forslaget fra Miljødirektoratet består. Dette gjelder særlig anlegg langs kysten fra Vestlandet og nordover. For de mindre anleggene blir de høye investeringskostnadene knyttet til omleggingen til proporsjonal allokering vanskelig å regne hjem når volumet heller ikke er stort. Valget blir da å slutte med biodrivstoff på anlegget, redusere aktiviteten eller å avvikle.

Færre terminaler vil i neste konsekvens føre til økt kjøreavstand for tankbiler. Det kan igjen føre til at tankbilkapasiteten må prioriteres for leveranser til større kunder, noe som vil måtte gå på bekostning av mindre leveranser.

I den sammenheng savner Drivkraft Norge en nærmere vurdering av konsekvensene av endringene i regelverket for forsyningssikkerhet og beredskap. Dette er mer eller mindre fraværende i høringsnotatet, og er ikke tatt hensyn til. Dette skjer også samtidig med at Nærings- og fiskeridepartementet av nettopp beredskapshensyn utreder mulighetene for hvordan Norge kan øke beredskapslagrene av drivstoff.

Beredskap er ikke bare et spørsmål om hvor mange liter vi har på lager. Et større nasjonalt beredskapslager hjelper lite dersom drivstoffet blir vanskeligere å distribuere til lokalsamfunn, næringsliv, nødetater og annen kritisk infrastruktur.

Drivkraft Norge forventer at de ulike myndighetene kommuniserer godt om tiltak som kan ha konsekvenser for forsyningssikkerhet og beredskap.

4: Konsekvensene er ikke tilstrekkelig utredet

Drivkraft Norge mener på generelt grunnlag det er en kritikkverdig praksis å gjennomføre så store endringer, uten verken å kjenne nok til hvordan norsk drivstofforsyning fungerer i praksis, eller å ha tilstrekkelig informasjon om de mange konsekvensene av forslaget.

Høringsnotatet har ingen utdypende oversikt over økonomiske konsekvenser, virkninger for drivstoffdistribusjonen eller konsekvenser for forsyningssikkerhet og beredskap. Dette er særlig alvorlig fordi forslaget ikke bare innebærer en teknisk justering av massebalanseregelverket, men en grunnleggende endring i hvordan store deler av norsk drivstofforsyning er organisert i dag.

Drivkraft Norge mener derfor at det bør gjennomføres en grundigere og uavhengig konsekvensutredning før det eventuelt tas stilling til så omfattende endringer i regelverket. En slik utredning bør omfatte operasjonelle endringer som følge av forslaget, kostnadskonsekvenser, virkninger for konkurranseforhold, beredskap og forsyningssikkerhet, samt en vurdering av hvilke løsninger som er valgt i sammenlignbare europeiske land.

5: Det er mer fleksibilitet i tolkningen av EU regelverket

Et viktig element i en større konsekvensutredning vil være en grundig kartlegging av det reelle handlingsrommet Norge har når de nevnte artiklene i Fornybardirektiv II skal implementeres. Dette er spesielt viktig når endringene får så store konsekvenser for hvordan vi organiserer drivstofforsyningen i Norge.

Norge har en særegen geografi og et lite, spredt befolkningsgrunnlag hvor drivstofforsyningen er spesielt utfordrende. Dette må være med i betraktningen når slike betydelige endringer vurderes innført. Av samme årsak er samlagring og bruk av delt infrastruktur mer omfattende i Norge, enn hva som er tilfellet i mange ellers sammenlignbare europeiske land.

Forslaget om særregler for sjøfart bygger på at fleksibel allokering fortsatt kan aksepteres der konsekvensene av proporsjonal allokering blir uforholdsmessig store. Dette illustrerer at kontrollhensynet ikke er avhengig av proporsjonal allokering alene, men kan kombineres med andre løsninger når praktiske og samfunnsmessige hensyn tilsier det. Denne problemstillingen er også relevant for leveranser på land hvor produkter fra en og samme tank omsettes til ulike kunder med ulike behov.

Både dette – og en gjennomgang av praksiser i ulike europeiske land, viser at det er tolkningsrom når regelverk skal implementeres. I Danmark, som har implementert Fornybardirektiv II, beholder for eksempel de ulike aktørene i en samlagringstank bærekraftsegenskapene til sine drivstoff.¹ Spania har også en forskrift som lar hvert enkelt selskap bokføre det biodrivstoffet de selv har kjøpt inn.² Begge disse er land som også har gått videre ved å implementere Fornybardirektiv III.

¹ [Håndbogsbekendtgørelsen for transport](#): Se spesielt kapittel 8.3.6.

² [BOE-A-2024-14545 Orden TED/728/2024, de 15 de julio, por la que se desarrolla el mecanismo de fomento de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte](#). Se spesielt "Anexo II, Parte A"

Dessuten er vår forståelse av både Fornybardirektiv II og IR 2022/996 at kravet om proporsjonal allokering gjelder fram til sluttblandingspunktet (Final blending point). Her må den fornybare andelen reflektere det fysiske innholdet. Når blandingen er gjort, f.eks direkte på raffineri, åpner imidlertid Fornybardirektiv II for at de fornybare egenskapene kan allokere innenfor den aktuelle massebalansen. Vi kan ikke se at regelverket inneholder et generelt forbud mot fleksibel allokering nedstrøms for sluttblandingspunktet, forutsatt at massebalansekravene er oppfylt. Dette er også beskrevet i den siste veilederen til ISCC - den internasjonale sertifiseringsordningen for bærekraft og karbon: *«blending of sustainable and fossil fuel requires proportional assignment, but for sustainable fuels subsequently mixed in storage, co-mingled storage or pipelines, flexible assignment can be applied as a basic rule to show ISS EU RED compliance»*.³

Kort oppsummert er det altså ikke noe i Fornybardirektiv II som hindrer Norge i å fortsette med fleksibel allokering ut ifra terminal. Videre er ISCC tydelige på at i de tilfeller hvor samlagring er utbredt åpner de av praktiske årsaker for fleksibel allokering.

An additional scenario for co-mingled storage and pipelines is introduced in Figure 10. In principle, the same rules apply as for mixing at storage. A flexible assignment can be applied. Volumes from other parties feeding into a co-mingled storage or a pipeline are disregarded in the mass balance.

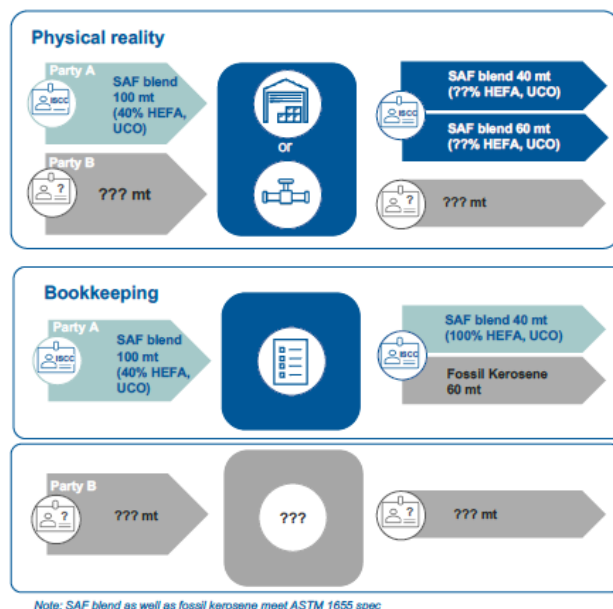


Figure 10: Flexible assignment of sustainability characteristics for mixing at co-mingled storage and pipelines

³ [ISCC EU Mass Balance Guidance Document, Version 1.2, Final](#): Seksjon 2.2.

(Figuren ovenfor er hentet fra ISCC sin siste veileder for praktisering av massebalanse. Den beskriver hvordan fleksibel allokering kan brukes i samlagringstanker.)

I følge ISCC sine regler for massebalanse må dessuten balansen gjøres opp hvert kvartal slik at det er overensstemmelse mellom sertifikater og fysisk volum. Dette muliggjør kontroll med hvor mye biodrivstoff som har blitt ført inn, og hvor mye som er tatt ut. Gjennom kvartaler er det imidlertid en viss grad av fleksibilitet, men eventuelle overskytende papirvolumer avskrives. Ved samlagring behandles hver enkelt aktørs innførte og uttatte volumer i hver sin egen massebalanse på samme måte – uten at volumene til de andre aktørene er involvert.

ISCC er godkjent av EU Kommissjonen for å sertifisere den praktiske håndteringen av massebalanse, og en svært viktig autoritet på dette komplekse området hvor det også er betydelig rom for tolkning.

EU Kommissjonen har for øvrig også lansert en interessentundersøkelse om nasjonal «gold-plating» av EU-lovgivning, med mål om å identifisere tilfeller der medlemsstater har innført krav som går utover EU-regelverket og dermed skaper ekstra administrative byrder eller etterlevelseskostnader.

Videre har også Stortinget bedt Regjeringen gjøre det til en hovedregel å gjennomføre sammenligninger med andre land, særlig de nordiske, når det gjelder praktisering av EØS-relevant regelverk i proposisjoner som skal fremmes for Stortinget. Denne høringen gjelder riktignok en forskriftsendring, men Drivkraft Norge mener – som utredet ovenfor – at konsekvensene knyttet til forslaget er så store, at en slik sammenligning må være en del av arbeidet med å kartlegge det praktiske handlingsrommet.

6: Innføringstidspunktet er urealistisk, og flere praktiske spørsmål er ikke besvart

Drivkraft Norge har en siste innvending utover de store konsekvensene, og tilhørende manglende analyser. Det gjelder det rent praktiske i å innføre så omfattende endringer på noen få måneder.

Tilbakemeldingen fra bransjen er tydelig på at dette ikke lar seg gjennomføre innen 1.januar 2027. Der investering er aktuelt tar en ny tank med tillatelser og bygging to til tre år. Der det ikke er aktuelt, må forsyningsmønstre, kontrakter og massebalanserutiner legges om. I forslaget er heller ikke bransjens grunnleggende driftsregler hensyntatt. I den sammenheng er det vanlig praksis at innkjøpsavtaler for drivstoff for kommende år inngås innen fjerde kvartal året før. Dette gjør det umulig å tilpasse driften, inkludert å gjennomføre endringer i både systemer og driftsmodeller, for å kunne tilpasse seg så omfattende regler som høringsforslaget tilsier.

Hvordan proporsjonal allokering skal gjøre det enklere å kontrollere er også høyt uklart når det kommer til praktiske forhold. En terminal kan ha flere innforsyninger til flere tanker per måned. Dermed må biodrivstoffinnholdet rekalkuleres i hver av tankene etter hver import av drivstoff. Det vil også være forskjellig andel biodrivstoff i alle tankene etter hver innforsyning. Den stadige endringen av biodrivstoffinnhold skal også håndteres av et IT-system og hvordan dette skal løses er høyst uklart.

Et eksempel kan være en terminal med fire dieseltanker og fire bensintanker, som igjen innforsynes fire til fem ganger i måneden. Da må bioinnholdet rekalkuleres tilsvarende, og eventuelt kontrolleres av miljømyndighetene like mange ganger. Produktet i tankene vil heller ikke være 100 prosent homogent, ettersom innforsyning av drivstoff over tid kan ha ulike egenskaper og volumer ikke blandes fullt ut på tank.

Et annet mer teknisk, men fortsatt uavklart spørsmål er hvordan Unionsdatabasen (UDB) vil behandle volumer som ikke er tollklarert inn i EU (T1-volumer). Om det er slik at disse må holdes i en egen massebalanse adskilt fra tollklarerte/EU-produserte volumer (T2), begrenses også optimaliseringsmulighetene vesentlig.

Dette og andre avklaringsspørsmål må også besvares av miljømyndighetene før det tas noen beslutning, og føyer seg dermed inn i rekken av temaer som burde blitt bedre belyst gjennom en grundig og uavhengig konsekvensutredning.

7: Mulige løsninger – forslagene fra Miljødirektoratet

Selv om Miljødirektoratet skriver tydelig at de ikke har tall som viser konsekvensene for forslagene, anerkjenner de at de vil skape utfordringer for aktørene. Derfor kommer de også med noen forslag til avbøtende tiltak.

Felles innblandingsprosent: Miljødirektoratet foreslår blant annet at aktørene skal enes om en felles innblandingsprosent på anlegget. Et problem i den sammenheng er at ulike leveranser kan ha variasjoner som dermed gjør det vanskelig med en gitt innblandingsprosent. Det er rett og slett produktteknisk vanskelig å gjennomføre. Det er imidlertid flere andre problemer med dette forslaget.

For det første har aktørene ulike behov for biodrivstoff ettersom de også har ulike kundegrupper og innkjøpsstrategier. Den aktøren som har forsynt inn høyest bioandel vil for eksempel ende opp med lavere bioandel i sine leveranser fordi de andre aktørene har innforsynt volum med lavere bioandel.

For det andre vil terminaleieren i praksis få stor kontroll, noe som kan gi konkurransevridding til fordel for dem.

For det tredje blir innkjøpsstrategier synlige og konkurrenter vil få kunnskap om hverandres innkjøpsmønstre og produktvalg. Dette fordi aktørene må informere

hverandre om egenskaper og volum, slik at alle vet hva det faktiske blandingsforholdet er på tanken og hvilke egenskaper som er knyttet til volumet.

For det fjerde svekkes insentivet til å fase inn avansert biodrivstoff. Hvis én aktør velger å kjøpe dyrere biodrivstoff med bedre klimaegenskaper, mens andre velger billigere løsninger, vil fordelene ved den investeringen i praksis deles mellom alle aktørene på tanken. Det vil da bli nødvendig å kjøpe det blandingsforholdet som den andre aktøren har, der også sertifikater må overføres. Det vil bety overføring av konkurransesensitiv informasjon, og egenskaper som aktøren kanskje ikke ønsker i sin portefølje.

Det er i det hele tatt betydelige praktiske og konkurranserettslige utfordringer ved et slikt forslag om felles innblandingsprosent ettersom aktørene i mye større grad må koordinere aktivitetene sine.

Samlet oppfyllelse: Samlet oppfyllelse er også foreslått i høringsbrevet som en løsning. Det brukes allerede av de fleste selskapene. Det gir fleksibilitet mellom selskapene på nasjonalt nivå, men løser ikke det fysiske problemet på en terminal der én tank betjener flere markeder. Selskaper som ikke bruker samlet oppfyllelse, har bare terminalnivået å hente fleksibilitet fra.

8: Vårt forslag til løsning

Drivkraft Norge er opptatt av å sikre en mest mulig effektiv drivstofflogistikk i Norge, tilpasset vår spredte geografi, befolkning og næringsmønster.

I dag benyttes fleksibel allokering i forbindelse med:

- Samlagring
- Omsettere som trekker direkte fra andre selskapers terminaler
- Tanker som leverer drivstoff til flere formål, eller flere omsetningskrav samtidig
- Tanker som leverer drivstoff til både mandatpliktige og ikke-mandatpliktige segmenter (i hovedsak sjøfart)

Fleksibel allokering er blant annet helt sentralt for samlagringstanker og mindre tankanlegg langs kysten. Der flere aktører benytter samme tank- eller terminalinfrastruktur, må hver aktør kunne føre massebalanse for egne volumer og egne bærekraftsegenskaper innenfor det avgrensede anlegget, uten krav om proporsjonal allokering ved uttak.

Dette er i tråd med den allerede nevnte og oppdaterte veilederen fra ISCC, og vi kan heller ikke se noe eksplisitt forbud for fleksibel allokering nedstrøms i Fornybardirektiv II.

Da blir også samlagring ivarettatt, som er spesielt viktig for opprettholdelsen av velfungerende og effektiv terminalinfrastruktur i Norge. Det ivaretar også konkurransen mellom selskapene og unngår bygging av parallell infrastruktur.

Miljødirektoratet ser også selv behov for unntak ved terminaler hvor konsekvensene blir uforholdsmessige, og viser til en søknadsbasert unntaksbestemmelse. Dette viser også at det eksisterer et handlingsrom som tar nasjonale hensyn i implementeringen av direktivet.

Når problemstillingen, som vi har vist, gjelder en betydelig del av den norske drivstoffinfrastrukturen mener Drivkraft Norge det er mest hensiktsmessig å regulere unntaket for samlagring direkte i forskriften, framfor å måtte vurdere dette terminal for terminal gjennom søknadsprosesser.

Vi ønsker derfor:

- Primært å opprettholde dagens mulighet for fleksibel allokering. Dette er spesielt viktig for anlegg med samlagring.
- Utsatt ikrafttredelse av eventuelle endringer, helst til 2028 for å være i tråd med ETS2.
- En grundig konsekvensutredning i forkant av eventuelle endringer.
- En bedre koordinering mellom ulike deler av forvaltningen når det gjelder forhold til beredskap og økte beredskapslagre.

9: Avslutning

Drivkraft Norge vil kort oppsummert påpeke at verken kostnader, beredskapshensyn eller praktisk handlingsrom er tilstrekkelig utredet for å kunne gjennomføre så store endringer for norsk drivstofforsyning, på så kort tid.

Forslaget tar dessuten ikke hensyn til spesifikke norske forhold som graden av samlagring, og en terminalstruktur som er tilpasset vår langstrakte geografi med en liten og spredt befolkning i hele landet.

Miljødirektoratet er selv inne på dette i fotnote 39 i høringsbrevet, at dagens system med fleksibel allokering tar hensyn til nettopp disse faktorene. Slike hensyn bør også tas når vi skal implementere artiklene i Fornybardirektiv II, og vi mener det er rom for dette.

ISCC skriver det eksplisitt i sin veileder der det er stor grad av samlagring, andre land gjør også nasjonale tilpasninger og unntaket for sjøfart viser det samme. Det er heller ikke noe i Fornybardirektiv II som hindrer Norge i å fortsette med fleksibel allokering ut fra en terminal.

Hensynet til å bevare dagens terminalstruktur er svært viktig, også av beredskapshensyn. Utfordringene blir, som vi har vist, spesielt store for samlagrinstanker og terminaler med betydelig grad av delt infrastruktur. Utfordringen vil også gjøre seg gjeldende for omsettere som trekker direkte fra andres tankterminaler.

På siden av de omfattende konsekvensene innebærer i tillegg selve prosessen som foreslås så store driftsmessige tilpasninger for omsetterne at forslaget ikke er praktisk gjennomførbart 1.1. 2027.

Av alle de overnevnte årsaker forventer vi at miljømyndighetene kommer tilbake med justeringer som mye i større grad ivaretar eksisterende norsk drivstoffinfrastruktur.

Med vennlig hilsen,

Kristin Bremer Nebben
Administrerende direktør

Jan Magne Bae
Fagsjef