

Miljødirektoratet

Deres dato: 09.01.2023

Deres ref.: 2023/398

Vår ref.: 2801/2023/eg

Vår dato: 09.03.2023

Forslag om økt omsetningskrav for luftfart

Innledning

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som omsetter flytende drivstoff og energi i det norske markedet.

Vi viser til høringen om å øke omsetningskravet for luftfart fra 0,5 % til 2 % avansert biodrivstoff, med virkning 1. juli 2023. Drivkraft Norge medlemmer er positiv til tiltak som kan bidra til å redusere utslipp av klimagasser fra luftfart. Vi er derfor positive til å øke det norske kravet til 2 %, men da fra 1. januar 2024.

Positiv til økt omsetningskrav, men fra 1. januar 2024

Drivkraft Norges medlemmer er positive til at omsetningskravet for luftfart økes fra 0,5 % til 2 % avansert biodrivstoff. Bransjen ber imidlertid om forståelse for at kravet ikke endres midt i kalenderåret, slik forslaget legger opp til.

Det er en tilbakevendende problemstilling for drivstoffbransjen at det foreslås å endre omsetningskrav midt i året. Drivkraft Norge har ved tilsvarende anledninger argumentert til hvorfor det ikke bør gjøres, noe myndighetene har tatt hensyn til. De samme argumentene gjelder for økning av omsetningskravet for luftfart midt i året.

Vi vil oppfordre til at det tas hensyn til at anskaffelse av biodrivstoff planlegges normalt minst ett år fram i tid. Det tar tid å inngå gode avtaler med langsiktige leveranser. Endringer midt i året fører i tillegg til regnskapsmessige og administrative utfordringer. En innføring av omsetningskravet fra 1. juli 2023 kan innebære at omsetterne må inngå dyrere og dårligere kontrakter enn gjeldende avtaler, da omsetterne på kort tid må inngå nye avtaler for å sikre tilgang til et høyere volum enn planlagt.

Slike endringer midt i året samsvarer ikke med langsiktige og forutsigbare rammevilkår. Om vi ser til våre naboland Sverige og Finland så finnes det opptrappingsplan i et tiårsperspektiv, som gir den forutsigbarheten vi etterlyser i den norske mandatpolitikken.

Omsetningskravet for 2023 kan ikke beregnes som et gjennomsnitt av året

Miljødirektoratet foreslår at omsetningskravet for 2023 skal beregnes som et gjennomsnitt av kravet for første og andre halvår, det vil si at kravet for 2023 blir på 1,25 %.

Dette kan ha uheldige utslag for omsetter, både økonomisk og praktisk. I dag er kravet på 0,5 %, noe omsetterne har tatt utgangspunkt i når de har planlagt innkjøp for 2023. Hvis omsetningskravet økes til 2 % fra 1. juli, til 1,25 % for hele 2023 slik forslaget er, så vil det bety at kravet har en tilbakevirkende kraft for volum som allerede er omsatt i løpet av 1. halvår. Det vil si at økt krav for 1. halvår må dekkes i løpet av 2. halvår.

Et enkelt eksempel kan illustrere dette: Hvis det omsettes 1000 liter drivstoff i første halvår 2023, så trengs det 5 liter avansert biodrivstoff til å fylle gjeldende krav på 0,5 % avansert biodrivstoff. Hvis det omsettes 500 liter drivstoff i 2. halvår, så vil er økt krav til 2 % bety at det skal fylles med 10 liter avansert biodrivstoff. Gjennom året blir det solgt 1500 liter drivstoff, hvorav 15 liter er biodrivstoff. Noe som tilsvarer 1 % av omsatt volum. Blir kravet gjennomført slik det foreslås i høringsnotatet, så vil et gjennomsnittlig krav på 1,25 % for 2023 innebære at omsetter må selge 3,75 liter mer biodrivstoff i andre halvår enn det kravet på 2 % tilsier. Reelt sett vil da omsetningskravet for 2. halvår bli 2,75 % i eksemplet over.

For å illustrere dette på en annen måte; hva hvis det ikke selges flydrivstoff i andre halvår, illustrert med da pandemien resulterte i full stopp av flygninger i 2020? Hvordan skal omsetter da oppfylle kravet på 1,25 % for 2023?

Drivkraft Norge oppfordrer derfor til at økt omsetningskrav til 2 % blir gjeldende fra og med 1. januar 2024. Det vil gi omsetterne som skal oppfylle kravet anledning til å inngå nye avtaler med leverandører med lengre tidsperspektiv. Det vil samtidig gjøre at omsetterne ikke må endre sine regnskaper og rapporteringer midt i året. Innføring av 1. januar 2024 vil også sikre at omsetterne kan signalisere prising av produktet i god tid før endringen. Innføring av krav fra 1. juli med tilbakevirkende kraft for 1. halvår, vil føre til at omsetterne ikke får dekket merkostnadene ved økt bruk av biodrivstoff i og med at leveranser for 1. halvår allerede er levert og betalt for. Spørsmålet blir i så fall hvordan kravet på 1,25 % skal belastes kundene?

Alternativ hvis 1. juli skal opprettholdes som dato for endring av mandatet

Hvis omsetningskravet, mot alle anbefalinger, blir gjennomført fra og med 1. juli 2023, så må omsetningskravene før og etter 1. juli 2023 skilles fra hverandre med egen rapportering for 1. og 2. halvår 2023. Dette for å unngå problemstillingen beskrevet over, med tilbakevirkende kraft på volum omsatt 1. halvår. Med egne rapporter for 1. og 2. halvår vil sikre at rammevilkårene for volum omsatt i 1. halvår forblir uendret, mens volum omsatt fra 2. halvår forholder seg til det økte kravet på 2 %.

Drivkraft Norge vil nok en gang understreke at endringer midt i et kalenderår ikke anbefales. Men skal det gjennomføres, så bør de to ulike omsetningskravene i 2023 ikke beregnes som et gjennomsnittlig krav, men gjennomføres med separate rapporteringer. Separate rapporteringer vil føre til økt administrasjon for både omsetter og myndighet, men ansees som et mer riktig alternativ enn å beregne et gjennomsnittlig omsetningskrav for året sett under ett.

Karbonlekkasje - en reell problemstilling

Utfordringen med karbonlekkasje er særlig stor for transportformer der drivstoffutgifter utgjør en betydelig andel av driftsutgiftene, og hvor det er relativt lett tilgang til drivstoff utenfor landets grenser. Miljødirektoratet har ansett faren for økt karbonlekkasje som liten, i og med at flydrivstoff i Norge allerede er dyrere enn i utlandet, og at økt omsetningskrav fremdeles vil være såpass lav at det vil utgjøre en marginal økning i drivstoffprisen. Det antas også at flyselskap allerede bunkrer i utlandet grunnet prisdifferansen.

Drivkraft Norge deler vurderingen om at det er vanskelig å si på generell basis hvor grensen går for når det er lønnsomt å bunkre utenlands. Det er imidlertid viktig å være klar over at marginale prisendringer kan utløse mer bunkring i utlandet. Drivstoff utgjør en stor del luftfartens driftskostnader, og bransjen har som kjent lave driftsmarginer. Faren for karbonlekkasje bør derfor ikke undervurderes selv når prisene økes marginalt.

Alternative drivstoffer til fossilt flydrivstoff

På side 18 i konsekvensvurderingen understrekes det at flytende drivstoff vil være det mest aktuelle drivstoffet for luftfarten i lang tid framover. For å redusere klimagassutslippene er bærekraftig avansert biodrivstoff i dag det mest reelle alternativet til fossilt drivstoff. Det er imidlertid satt i gang flere initiativer på produksjon av syntetisk flydrivstoff.

Et langsiktig og forutsigbart omsetningskrav bør derfor også omfatte syntetisk flydrivstoff i tillegg til avansert biodrivstoff. Dette vil legge til rette for å bedre tilgang til fornybare drivstoffer for luftfarten, samt gi insentiv til å videreutvikle produksjon av fornybare løsninger.

I dag oppfylles omsetningskravet ved salg av avansert biodrivstoff fra Oslo Lufthavn. Ved økende krav kan det bli aktuelt å oppfylle kravet ved salg av biodrivstoff fra andre lufthavner enn Oslo også. Drivkraft Norge anbefaler imidlertid ikke å adoptere EUs forslag om at omsetningskravet skal gjelde per flyplass. Et slikt krav vil mer eller mindre være et innblandingskrav istedenfor et omsetningskrav. Det vil snevre inn nødvendig fleksibilitet som trengs for å sikre kostnadseffektiv praktisering av omsetningskravet.

Oppsummert

Drivkraft Norge er positiv til å øke omsetningskravet fra 0,5 % avansert biodrivstoff til 2 % avansert biodrivstoff. Vi vil derimot anbefale at kravet ikke endres før 1. januar 2024. Forslaget til endring 1. juli 2023 vil medføre at kravet får tilbakevirkende kraft for volum omsatt 1. halvår 2023. Bransjen trenger langsiktige og forutsigbare rammevilkår for å kunne tilpasse anskaffelser av flydrivstoff på en effektiv måte. Syntetisk flydrivstoff bør også inngå i

omsetningskravet, da det er initiativer til slik produksjon av fornybart flydrivstoff. Innlemmelse av syntetisk drivstoff vil øke incentivet til å utvikle slike produkter.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Einar Gotaas

Fagsjef