

Samferdselsdepartementet

Deres ref.: 25/5262

Deres dato: 17.11.2025

Vår ref.: 2801/2025

Vår dato: 10.12.2025

Drivkraft Norges innspill til høring av forslag til endringer i lov om bærekraftige produkter

Vi viser [høring](#) av forslag til endringer i lov om luftfart - hjemler for gjennomføring av ReFuelEU Aviation-forordningen - og ny generell gebyrbestemmelse

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

Kort om høringen

Forslaget har som hovedformål å sikre hjemmel i luftfartsloven for gjennomføring av ReFuelEU Aviation forordningen om bærekraftig flydrivstoff. Høringsforslaget gjelder de delene av forordningen som retter seg mot lufthavner og flyselskap og innføringen av forordningen. Det vil innebære nye forpliktelser til distribusjon og bruk av bærekraftig drivstoff for drivstoffomsettere, foretak som driver lufthavner og flyselskap. Denne høringen samspiller med høring fra Miljødirektoratet med forslag til endringer i lov om bærekraftige produkter-loven. Hensikten er at de to høringsforslagene til sammen skal sikre tilstrekkelig rettsgrunnlag for gjennomføring av Refuel-forordningen i luftfartsloven og bærekraftige produkter-loven.

Drivkraft Norge har sendt inn en uttalelse til Miljødirektoratets høring av endringer i lov om bærekraftige produkter-loven. Vi hadde ingen innvendinger mot forslaget til endringer i hjemmelsgrunnlaget til bærekraftskriteriene for blant annet bærekraftig drivstoff til luftfart (SAF). Vi noterer oss at de delene av Refuel-forordningen som er rettet mot drivstoffomsetterne er som hovedregel tenkt hjemlet i en endret versjon av bærekraftige produkter-loven og at Miljødirektoratet er tiltenkt rollen som håndhevende myndighet for disse reglene.

Vi noterer oss at det vil utarbeides et forslag til en samlet gjennomføringsforskrift for de to lovendringene som legger gir hjemmelsgrunnlag for dette og at denne etter planen vil bli sendt på høring våren 2026. Vi vil likevel bruke denne anledningen til å peke på noen

problemstillinger knyttet til både denne høringen og til arbeidet med den kommende gjennomføringsforskriften.

Bruk av begrepet «bærekraftig drivstoff» i forslag til lovparagraf 7.30

Når det kommer til etablering av hjemmel i luftfartsloven til å fastsette forskrift som gjennomfører de delene av Refuel-forordningen som er rettet mot flyselskapene og lufthavnene har vi en kommentar til bruken av begrepet «bærekraftig drivstoff».

På side 9 i høringsnotatet står det: «*Departementet foreslår en ny § 7-30 med tittelen Krav om bruk og omsetning av bærekraftig flydrivstoff mv. helt til slutt i kapittel VII.*» I forslag til paragraf 7.30 på side 15 er begrepet endret til: «§ 7-30. *Krav til bruk og omsetning av bærekraftig drivstoff mv.*» altså uten å spesifisere «fly». Dette skaper forvirring.

Det framgår på s.20 i Miljødirektoratet høring av endringer i lov om bærekraftige produkter, under merknader til ny § 4a, første ledd, en definisjon av begrepet «bærekraftskrav til brensler». Det framgår at «brensler» skal forstås som alle produkter og materialer som gjennom forbrenning eller annen prosess kan omdannes til nyttbar energi. Begrepet omfatter med det alt fra typiske fossile brensler som bensin og naturgass til faste, flytende og gassformige biobrensler. Det omfatter også andre alternative brensler som resirkulerte karbondrivstoff, syntetiske drivstoff og fornybare brensler av ikke biologisk opprinnelse.

Vi viser videre til Miljødirektoratets høringsnotat s.2 der de definerer begrepet «alternative brensler» og at de med dette mener «andre brensler enn fossile, som biobrensler og fornybare brensler av ikke-biologisk opprinnelse. Videre står det at begrepet omfatter også fossile brensler som fører til reduserte klimagassutslipp, slik som resirkulerte karbonbrensler. På samme side refereres det også spesifikt til «flydrivstoff».

Vi mener det er svært nyttig at Miljødirektoratet har lagt inn disse forklaringene av begrepene i sitt høringsnotat. Vi mener det hadde vært en stor fordel om også høringsnotatet til den foreslåtte endringen i lov om luftfart hadde inkludert en forklaring i hva som legges i begrepet bærekraftig drivstoff.

Vi antar at det er meningen at paragraf 7.30 skal begrense seg til å regulere bærekraftig flydrivstoff (SAF) som definert i ReFuel EU Aviation forordningens artikkel 3. Vi foreslår derfor at dere rendyrker ordbruken til «bærekraftig flydrivstoff» og inkluderer en definisjon av dette begrepet, på samme måte som i Miljødirektoratet høring.

Eller har vi ingen merknader til forslaget og at Luftfartstilsynet er tiltenkt rollen som håndhevende myndighet for disse reglene.

Fleksibilitet ved oppfyllelse av ReFuelEU Aviation er viktig

Drivkraft Norge mener at kravet til å levere Sustainable Aviation Fuels (SAF), som pålegges drivstoffomsetterne gjennom ReFuelEU Aviation, bør løses så fleksibelt som mulig. Vi anbefaler å gjøre dette slik man gjør det i gjeldende norske omsetningskrav for biodrivstoff i luftfart.

Vi mener at fleksibilitetsmekanismen som framgår av artikkel 15 i direktivet etablerer samme prinsipper for oppfyllelse av kravet som dagens norske omsetningskrav. Det er derfor viktig for våre medlemmer at de kan benytte seg av denne mekanismen. Dette gjør at kravene om bruk av SAF i JetFuel kan oppfylles så kostnadseffektivt som mulig. Vi mener videre at oppfyllelse av ReFuelEU Aviation kravene bør være fleksible på tvers av unionsflyplasser på permanent basis og vi vil derfor tilråde at fleksibilitetsmekanismene som følger av artikkel 15 i direktivet også bør kunne gjelde utover perioden som framgår i direktivet.

Virkeområdet for ReFuel EU Aviation er ikke tilpasset flyplassinfrastrukturen i Norge

Virkeområdet for ReFuelEU Aviation defineres av begrepet unionsflyplasser (Union Airports). Det framgår av direktivet at en unionsflyplass er en flyplass med minst 800 000 passasjerer eller 100 000 tonn frakt per år, med unntak for perifert beliggende flyplasser.

Vi legger til grunn at minst 800 000 passasjerer er definert som sum av ankommende + avreisende passasjerer på en flyplass per år. Dette betyr at ganske mange flyplasser i Norge ikke vil bli en del av virkeområdet til ReFuel EU Aviation og de vil derfor heller ikke vil være underlagt kravene i ReFuel EU Aviation som innfører SAF og tankeringkrav.

Drivkraft Norge mener dette er uheldig, og vi ønsker at flest mulig flyplasser inkluderes slik at størst mulig volum av det JetFuel som omsettes i Norge blir underlagt krav om SAF og krav til tankering. Dette vil øke miljøgevinsten ved ordningen og i tillegg gi et mer forutsigbart marked og en stabil tilstedeværelse av JetFuel-tilbydere på mindre flyplasser.

Det er viktig at overgangen mellom dagens omsetningskrav og innføringen av ReFuel EU Aviation er forutsigbar og fleksibel

Drivkraft Norge mener det er viktig at det settes av tilstrekkelig tid for drivstoffomsetterne til å tilpasse seg innføringen av ReFuelEU Aviation og avviklingen av det norske omsetningskravet.

Vi mener derfor at nye regler som følge av innføringen av denne forordningen tidligst trer i kraft 01.01.2027. Dette er særlig viktig dersom det ikke gis nok fleksibilitet i overgangen mellom det nasjonale omsetningskravet og forpliktelsene som følger av ReFuelEU Aviation. Overgangsregler er viktig for å sikre at pågående drivstoffleveranser og inngåtte avtaler kan tilpasses endringene i regelverket.

Oppsummering av Drivkraft Norges innspill

Vi vil med dette innspillet få komme med følgende forslag som vi ønsker at dere tar med dere i det videre arbeidet med ReFuelEU Aviation i Norge.

- Inkludere en definisjon av bærekraftig flydrivstoff (SAF) i lovens forarbeider og tydeliggjør at det er bærekraftig drivstoff for luftfart som reguleres av lovendringen.
- Etablere en permanent mulighet for å benytte seg av fleksibilitetsmekanismen i oppfyllelsen av ReFuel EU Aviation

- Sørge for at overgangen mellom dagens omsetningskrav og innføringen av ReFuel EU Aviation er forutsigbar med en avklart tidsplan.
- Tilpasse virkeområdet for ReFuel EU Aviation til den norske flyplassinfrastrukturen

Vi utdyper gjerne våre innspill og er stiller gjerne på et møte for en videre dialog om konsekvenser av implementeringen av ReFuel EU Aviation for norske drivstoffleverandører.

Med vennlig hilsen

Kristin Bremer Nebben

[Drivkraft Norge](#)