

Miljødirektoratet

Deres ref.: 2025/12515

Deres dato: 04.07.2025

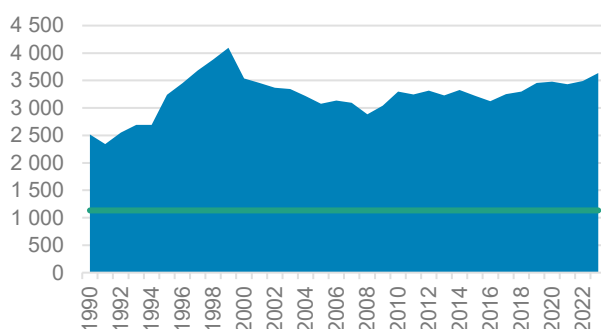
Vår ref.: 2801/2025

Vår dato: 03.10.2025

Drivkraft Norges innspill til høringsforslag om klimakrav for offshorefartøy

Vi viser til Miljødirektoratets høringsbrev av 4. juli 2025, med forslag om klimakrav til offshorefartøy.

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som omsetter flytende drivstoff og energi i Norge. Våre medlemmer utgjør om lag 95 % av både drivstoffmarkedet og hurtiglademarkedet i Norge. De dekker stort sett alt volum som omsettes til sjøfart.



Figuren viser at utslipp fra innenriks sjøfart øker. I 2023 var den på 3,6 millioner tonn CO2, ifølge SSB. Hvis kutt i sjøfart skal forholde seg direkte til de generelle rammene fra Parisavtalen, med 55 % kutt fra 1990-nivå, så skal man ned til 1,2 millioner tonn innen 2030 (grønn strek). Figuren illustrerer utfordringen med å kutte utslipp raskt nok.

Drivkraft Norges medlemmer stiller seg bak ordninger som bidrar til økt innfasing av fornybare drivstoffer og teknologier som kan benytte disse. Det er avgjørende at dette baseres på teknologinøytralitet og gjøres med mål om klimaeffektivitet, slik at utslippene reduseres så raskt som mulig og så kostnadseffektivt som mulig innenfor nasjonale og internasjonale rammevilkår. Sjøfarten er særlig utsatt for internasjonal konkurranse. Det er viktig at eventuelle virkemidler ikke fører til økt karbonlekkasje og negative virkninger for næringsliv og samfunn som en knyttet til sjøfarten.

Sammendrag

Drivkraft Norge innspill kan sammenfattes med disse punktene:

- På generelt grunnlag er vi positive til at reduksjonsplikt foreslås innført
 - o Men reduksjonsplikten bør bygges opp som FuelEU Maritime
 - Inkluder biodrivstoff
 - Gi anledning til å overføre overskudd av reduksjonskvoter
 - o Gjør omsetningskravene om til reduksjonsplikt, slik at virkemidlene er samkjørte

- Teknologinøytralitet sikrer effektive løsninger på utfordringen
- Inkluderer biodrivstoff i ordningen. Argumentene som brukes i høringsnotatet for å holde biodrivstoff utenfor kravet er generaliserende og misvisende
 - o Strengt krav til biodrivstoffets egenskaper vil sikre minst like god bærekraft som biogass
 - o Biodrivstoff kan også kjøpes utenfor omsetningskravet
 - o Tilgangen til biodrivstoff er god i markedet
- Positivt med fleksibel innretning. Bra med mulighet for å massebalansere biogass ved bunkring. Men det må gjøres tilsvarende endring i særavgiftsforskriften for avgiftsberegning for gass
- Vi anbefaler dobbelttelling istedenfor delkrav når det gjelder RFNBO og lavkarbondrivstoff fra blå hydrogen

Positivt at reduksjonsplikt vurderes, men alle energibærere må tas med

Drivkraft Norge synes det er positivt at myndighetene nå løfter fram reduksjonsplikt som et virkemiddel for å redusere de globale klimagassutslippene fra sjøfart. En reduksjonsplikt som omfatter flere energibærere enn det dagens omsetningskrav gjør, vil gi flere muligheter til å oppnå klimakravet på en teknologinøytral og kostnadseffektiv måte. Biodrivstoff er imidlertid utelukket fra klimakravet, noe som reduserer handlingsrommet for reduksjonsplikten og gjør at ordningen ikke er teknologinøytral.

Å utelukke biodrivstoff gir en mindre effektiv reduksjon av globale klimagassutslipp

Vi mener at hovedformålet med å sette klimakrav til offshorefartøy bør være å kutte utslipp av klimagasser. Slik høringsforslaget er utformet, kan det derimot gi inntrykk av at det er innfasing av nullutslippsteknologi som er hovedformålet og ikke effektiv reduksjon av globale klimagassutslipp siden bruk av biodrivstoff aktivt holdes utenfor kravets virkeområde.

Høringsforslaget åpner derimot for bruk av biogass, noe som gjør at formålet med klimakravet går fra å fremme nullutslipp til å fremme klimanøytralitet og fossilfritt. Med dette åpner myndighetene for lokale utslipp ved bruk av skip med forbrenningsmotorer. Da er det igjen lite logisk å utelukke bærekraftig biodrivstoff. Biodrivstoff kan brukes i eksisterende fartøy og infrastruktur, og gi umiddelbare klimagassreduksjoner. Og har like gode bærekraftsegenskaper.

Verken biogass eller biodrivstoff er nullutslipp, men de er klimanøytrale energibærere i det nasjonale klimaregnskapet. I en reduksjonsplikt vil deres klimaeffekt avhenge av utslipp i verdikjeden fram til bruk. En reduksjonsplikt vil sikre at relevante fornybare energibærere blir vurdert ut ifra teknologinøytrale kriterier med globale klimagassreduksjoner som målsetting.

Ved å endre kravet til også å omfatte biodrivstoff utenfor omsetningskravet, vil man oppnå større og raskere kutt i utslipp og samtidig økt stimulansen til produksjon av biodrivstoff i Norge. Det ville også bidratt til at eksisterende flåte kunne blitt enda mer klimavennlig enn det dagens omsetningskrav bidrar med.

Biodrivstoff må inkluderes i et eventuelt klimakrav for offshorefartøy

Drivkraft Norge er svært kritisk til at bærekraftig biodrivstoff ikke er en av energibærere som kan brukes til oppfyllelse av klimakravet. Vi mener at argumenter om at det er stor risiko knyttet til biodrivstoffets bærekraft er sjablongmessige påstander som bryter ned tilliten til bærekraftig biodrivstoff som klimatiltak. Videre stiller vi oss svært kritisk til påstanden om at bruk av bærekraftig biodrivstoff innebærer stor risiko til økte globale utslipp istedenfor reduserte globale utslipp. Dette kan tolkes som at myndighetene vurderer at klimagassutslipp fra biodrivstoff er høyere enn for tilsvarende fossilt drivstoff. I så fall kan man stille spørsmål om hvorfor myndighetene vil nærmest doble bruken av biodrivstoff mot 2030 ved å øke omsetningskravene. Drivkraft Norge savner at myndighetene står bak de virkemidlene de selv fremmer, istedenfor å undergrave de ved å generalisere biodrivstoffenes bærekraftsegenskaper.

I omsetningskravet for sjøfart er konvensjonelt biodrivstoff utelukket. Kun A- og B-råstoff er relevant. Et tilsvarende krav i klimakravet som er på høring, eller et enda strengere krav om kun biodrivstoff fra A-råstoff, ville ha tatt bort myndighetenes bekymring for at biodrivstoff har dårligere klimaeffekt enn fossilt drivstoff. Riktige krav til bærekraftig biodrivstoff i klimakravet vil sikre minst like gode global klimaeffekt som biogass og andre fornybare energibærere.

Et krav til dokumentasjon av relevant biodrivstoff utenfor omsetningskrav vil ikke skille seg fra krav om dokumentasjon som stilles overfor biogass, energibærere fra grønt og blått hydrogen og elektrisitet. Vi mener det er mindre omfattende å be om slik dokumentasjon for biodrivstoff enn for de andre fornybare energibærerne på grunn av at det allerede er etablert gode rutiner for biodrivstoff gjennom strenge dokumentasjonskrav av bærekraftsegenskaper for oppfyllelse av omsetningskravene.

Drivkraft Norge kjenner seg videre ikke igjen i beskrivelsen av at biodrivstoff er svært lite tilgjengelig. Våre medlemmer har over lang tid rapportert om god tilgang, uten at miljømyndighetene har tatt hensyn til det. Å utelukke biodrivstoff kan videre ikke begrunnes med at omsetningskravet dekker bruken av biodrivstoff. Det er fullt mulig å omsette biodrivstoff utenfor omsetningskravet, noe som stadig flere innen offentlig og privat sektor gjør. Disse bidrar til ytterligere reduksjon av klimagassutslipp ut over det omsetningskravene sikrer.

Kostnaden ved å utelukke biodrivstoff kan noe forenklet beregnes ved å se på prisdifferansen mellom HVO og biogass. For i kravets første faser vil stort sett kun biogass bli brukt til å oppnå kravet da det ikke er tilgang på de andre relevante energibærerne, og det er få skip som kan ta i bruk disse. Utelukkelse av biodrivstoff fra klimakravet vil innebære dyrere løsninger for operatørene (og i siste instans sluttkundene) og mest sannsynlig lavere reduksjon av globale klimagassutslipp enn hva som ville ha vært tilfellet ved å inkludere bærekraftig biodrivstoff i ordningen.

Ved å inkludere bærekraftig biodrivstoff vil virkemiddelet blitt mer treffsikkert med hensyn på reduksjon av klimagasser. Slik forslaget er utformet nå, så hviler mye av argumentasjonen

for klimakravet på at det faktisk utløser ønsket nybygging og innfasing av fartøy som går på foreslåtte energibærere, og at det samtidig utløser nødvendig produksjon av blant annet RFNBO. Dette er forutsetninger med stor usikkerhet knyttet til seg.

Massebalanse av biogass er bra, men det må også gjelde for avgiftsberegning

Forslaget legger også opp til økt fleksibilitet for omsetning og bruk av biogass, ved at det legges opp til å bruke et massebalansesystem for bunkring av biogass. Det gjør at offshore fartøy skal kunne regnskapsføre å ha bunkret kun biogass fra bunkringsanlegg der biogass er blandet med naturgass. Et tilsvarende massebalansesystem er etablert for oppfyllelse av omsetningskravene for flytende biodrivstoff.

Vi mener det er positivt at høringsforslaget legger opp til en slik fleksibilitet, som vil bidra til mer effektiv bruk av drivstoffinfrastrukturen. Det er imidlertid viktig å understreke at dagens særavgiftsforskrift ikke åpner for slik massebalanse ved beregning av avgifter. Uten en slik mulighet i særavgiftsforskriften, vil det bli uoverensstemmelse mellom omsatt volum til klimakravet som operatør skal rapportere og hva omsetter rapporterer i avgiftsregnskapet. Dagens krav er at avgiftsberegningen av gass skal følge det fysiske volumet. I ytterste tilfelle kan dette føre til at drivstoffomsettere ikke kan tilby massebalansert biogass til fartøy da det ikke er mulighet til å massebalansere avgiftene tilsvarende. Dette må på plass før en eventuell utrulling av et klimakrav for offshorefartøy som inkluderer biogass.

Vi anbefaler dobbelttelling av RFNBO og ikke et delkrav

Dobbelttelling av RFNBO og de andre energibærerne i forslaget, vil være viktig for å redusere kostnadene for anskaffelse av drivstoffet og gjør det mer konkurransedyktig. Dobbelttelling gir operatørene en reell mulighet til å etterspørre RFNBO når det er tilgjengelig på markedet til riktig pris. Dobbelttelling vil også gi mulighet til å bruke enkelttellende drivstoff hvis dobbelttellende ikke er tilgjengelig til konkurransedyktige nok priser.

Et delkrav for RFNBO kunne ha vært en annen mulighet for å fremme RFNBO, men det kan være utfordrende å møte når/hvis antatt utvikling av teknologi og marked ikke slår til. Operatørene blir da sittende med regningen for å ikke oppfylle kravet, selv om de ikke har reell påvirkning på markedet for RFNBO.

Fleksibilitet i oppnåelse av krav er positivt

Fleksibilitetsmekanismene vil gjøre oppfyllelse av kravene mer effektiv. Dette gjelder ikke minst muligheten til å overføre overskudd av utslippsreduksjoner til andre operatører. Det burde samtidig ha vært mulig å overføre overskudd til neste år, på lik linje som det FuelEU Maritime er innrettet med. En slik mekanisme vil balansere med kravet om at underskudd må dekkes i neste periode. Det er avgjørende å særnorske virkemidler rettet mot utslipp fra sjøfart ikke kommer i konflikt med eller skiller seg fra internasjonale virkemidler.

Innretningen med at kravet skal gjelde for treårs perioder kan gi nødvendig fleksibilitet for de som blir omfattet av kravet. Dette kan være en fornuftig innretning da kravet er rettet mot drivstoffer som er relativt umoden samt mot fartøy som det fremdeles er liten produksjon av.

Oppsummering

Det er positivt at miljømyndighetene ser på reduksjonsplikt for å redusere der globale klimagassutslippene. Dette er en modell som bør utredes og innføres for all transport. Det vil sikre likebehandling og forenkling av et omfattende virkemiddelapparat som skal bidra til å redusere utslippene. Det vil samtidig sikre samkjøring med virkemidler som kommer gjennom internasjonale avtaler og regler.

Det er positivt at det legges opp til fleksible mekanismer i forslaget, blant annet å kunne massebalansere bunkring av biodrivstoff fra bunkringsanlegg. For at dette skal virke etter sin hensikt, må det også innføres mulighet til å massebalansere beregning av avgifter på gass.

Drivkraft Norge er kritisk til at bærekraftig biodrivstoff holdes utenfor klimakravet. Begrunnelsene i høringsnotatet er sjablongmessige og misvisende, og tar ikke hensyn til viktige nyanser mht. mulighet til å sette krav til bærekraftsegenskaper til biodrivstoff.

Vi noterer oss at Rederiforbundet i sitt høringsinnspill stiller grunnleggende spørsmål om klimakravet til offshorefartøy er tilstrekkelig utredet. Rederiforbundet anbefaler å forsterke arbeidet med å sikre globale rammer for utslippsreduksjon istedenfor å innføre særnorske krav som kan være konkurransevridende i disfavør av norsk næringsliv. Rederiforbundet understreker at skipsfarten etterspør teknologinøytrale, fleksible og kostnadseffektive virkemidler der også bærekraftig biodrivstoff inngår i virkemiddelpakken sammen med andre fornybare energibærere.

Drivkraft Norges medlemmer erfarer at særnorske krav er særlig sårbart for sjøfarten, da den er svært utsatt for internasjonal konkurranse. Det er derfor viktig at norske ordninger er i samsvar med internasjonale slik at vi unngår å svekke rammevilkårene for norsk næringsliv.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Kristin Bremer Nebben (sign.)
Administrerende direktør