

Miljødirektoratet

Deres ref.: 2024/3223

Vår ref.: 281/2024

Vår dato: 22.05.2024

## Høring om endringer i klimavoteforskriften - ETS2

Drivkraft Norge viser til Miljødirektoratets høring med forslag om endringer i klimavoteforskriften for å innføre ETS2. Vi er bransjeforeningen for selskaper som selger flytende drivstoff og energi til det norske markedet. Våre medlemmer står for over 95 prosent av drivstoffomsetningen til veitrafikken i Norge.

### Våre innspill- oppsummert

- Vi støtter hvordan rapportering til ETS2 avgrensner omsetters ansvarsområde til rapportering av volum og formål med det som leveres fra registrert omsetter til kunde. Dette innebærer at hvis kunden velger å videreselge volumet til andre formål/sektorer enn det som ble oppgitt ved kjøp fra registrert omsetter, vil ikke omsetters ansvar for ETS2 rapportering endres.
- Vi mener fristen 1. september for å registrere seg som aktør og sende inn overvåkningsplan er alt for knapp. Vi mener fristen må utsettes til 1. mars 2025 for å gi bransjen tilstrekkelig tid til å sette seg i det omfattende rapporteringsskjemaet/overvåkningsplanen. Vi ber også om at Miljødirektoratet tilbyr konkret opplæring i hvordan bransjen skal fylle inn overvåkningsplanen og bistå med å etablere felles forståelse av begrepet og prinsipper.
- Bransjen savner en tydeligere avgrensning av hvem som omfattes av ETS2 i høringsnotatet. Vi ser blant annet at det ikke er samsvar mellom Nace-koder og hvilken aktivitet virksomheten faktisk utfører.
- Vi vil påpeke at innføringen av ETS2 fører til merarbeid og økte utgifter for omsettere. Som Miljødirektoratet selv påpeker, vil disse videreføres til sluttkundene ved økte priser på drivstoffprodukter som brukes av sektorene som faller inn under ETS2. Vi mener også at det må gjennomføres en helhetlig vurdering av hvordan oppfølging av nødvendig regelverk finansieres.

## **Kort om høringen**

Høringsforslaget er første delvise gjennomføring av de nye reglene i klimakvotedirektivet som retter seg mot det nye kvotemarkedet for bygningssektoren, veitransportsektoren og andre sektorer (ETS2). Miljødirektoratet varsler at denne høringen er den første av flere i forbindelse med innføring av ETS2. Denne høringen gjelder ikke for ETS2-regler om verifikasjon, kvoteplikt og klimakvoteregisteret. ETS2 skal gjelde fra 1. januar 2025.

I hovedsak innebærer høringsforslaget om endringer i klimakvoteforskriften at aktører som omfattes av ETS2 må ha en tillatelse og tilhørende overvåkingsplan for utslipp. Pliktsubjektet for ETS 2 er de som selger brenselet til markedet/sluttbruker. Det dermed produsenter og importører av drivstoff, samt importører og produsenter av andre faste brensler som forbrukes i sektorene som omfattes av regelverksendringene.

Denne høringen tar for seg overvåkings- og rapporteringsforpliktelsene. Miljødirektoratet legger opp til at brenseloperatørene må søke om utslippstillatelse med tilhørende overvåkingsplan innen 1. september 2024. Innen 1. januar 2025 må pliktsubjektene inneha en tillatelse med godkjent overvåkingsplan. Innen 30. april 2025 må pliktsubjektene rapportere historiske utslipp for 2024. Det vil her ikke være krav om verifikasjon fra uavhengig tredjepart.

## **Vi støtter hvordan rapportering til ETS2 avgrensers omsetters ansvarsområde**

Selve høringsforslaget vil innebære at våre medlemmer må søke om utslippstillatelser og legge fram en overvåkingsplan knyttet til utslippene innen 1. september 2024, slik at de får nødvendig godkjenning innen 1. januar 2025. De skal så rapportere utslipp for 2024 fra drivstoff/brensler de har omsatt i 2024 innen 30. april 2025.

Drivkraft Norge oppfatter at definisjonen av pliktsubjekt i høringsnotatet knyttes til at brenselet gjøres tilgjengelig for forbruk. I dette følger det at enhver form for lagring av brensler utenfor avgiftsfrie lagre er å ansees som tilgjengeliggjøring for forbruk. Det vil si at tilgjengeliggjøring skjer når særavgift utløses ved direkte import til ikke-registrert lager eller direkte til sluttkunde, eller når særavgift utløses ved uttak fra registrerte lagre for leveranse til markedet. Avgiftsfrie overføringer av brensel mellom registrerte omsettere/virksomheter omfattes ikke av ETS2.

Vår forståelse er at videreforgjendere ikke omfattes av ETS2. De er et ledd mellom registrert omsetter og sluttkunde. Dette vil igjen bety at rapportering til ETS2 skal ta utgangspunkt i hva som leveres fra registrert omsetter til kunde. Hvis kunden er en videreforgjender, og denne velger å videreselge volumet til andre formål/sektorer enn det som ble oppgitt ved kjøp fra registrert omsetter, så vil ikke dette ha betydning for omsetters ETS2-rapportering.

Dette er for øvrig en definisjon og avgrensning Drivkraft Norge har tatt til orde for når det gjelder rapportering til omsetningskravet for sjøfart. Det vil være av stor betydning for å redusere kompleksiteten knyttet til ulike rapporteringer at de baseres på like avgrensninger og definisjoner. Vi vil derfor nok en gang oppfordre Miljødirektoratet til å avgrense omsetters ansvarsområde for rapportering av volum til oppfyllelse av de ulike omsetningskrav til volumer de tar ut av sine registrerte lagre.

## **Stram tidslinje – frist bør utsettes og opplæring bør gis**

Fristen for innmelding og innsending av overvåkningsplan er av Miljødirektoratet foreslått til 1. september 2024. Det er 3 måneder til denne fristen. Av underlagsmaterialet, så vises det til skjema og veileder utformet av EU. Det er så vidt vi har sett ikke utformet tilsvarende med skjemaer på norsk tilpasset det norske markedet. I både Sverige og Finland har myndighetene hatt flere runder med bransjen for å forklare hva som skal inngå i rapporteringen, og hvordan skjemaet skal utformes på nasjonalt språk. Involveringen gjør at relevante aktører blir sikrere på hva myndighetene krever for å melde seg inn i ETS2 og hvordan en oppfølgingsplan skal utformes. Slik vi har forstått det, så vil Miljødirektoratet gå gjennom rapporteringsskjema på informasjonsmøtet 12. juni om ETS2. En slik dialog er nødvendig for å unngå feil i både søknad og overvåkningsplan fra de ulike aktørene.

Drivkraft Norge vil på vegne av medlemmene våre be om at fristen 1. september 2024 utsettes til 1. mars 2025. Tidsrammen for berørte virksomheter for å søke og få tillatelser for karbondioksidutslipp er svært stramme hvis fristen holdes på 1. september. Dette vil gi myndighetene tid til å utforme søknadsprosessen med dokumenter på norsk, samt gjennomføre dialog med bransjen slik at oppfølging fra begge parter blir best mulig. I Finland har de utsatt fristen for innmelding og utforming av overvåkningsplan til utgangen av februar 2025.<sup>1</sup> Dette for å sikre aktørene nok tid til å utforme god informasjon.

God tilpasning til ETS2 krever en klar tidslinje over hva som skal gjøres når, og hvilke tilpasninger som må være på plass for den enkelte omsetter. Vi tar også til orde for at Miljødirektoratet tilbyr et opplegg for konkret opplæring i hvordan bransjen skal fylle inn overvåkningsplanen og bistå med å etablere felles forståelse av begrepet og prinsipper. Dette er særlig viktig i og med at det ikke finnes veiledningsmateriale som er tilpasset norske forhold og oversatt til norsk.

## **Bransjen savner en tydeligere avgrensning av hvem som omfattes av ETS2**

Vi mener høringsnotatet ikke gir en tilstrekkelig beskrivelse av hvilke sektorer som dekkes/ikke dekkes av ETS2. Det er nødvendig for omsetterne å definere hvem som er innenfor/utenfor ut ifra aktiviteten kundene utfører. Det er ikke nødvendigvis samsvar mellom norske og internasjonale næringskoder. Det oppleves også at Nace-koder ikke korresponderer med hvilken aktivitet virksomheten faktisk utfører. Bransjen savner dermed en tydeligere avgrensning av hvilke aktiviteter som faller innenfor/utenfor ETS2, jf. vurderinger som er gjort mht. hva som omfattes/ikke omfattes av omsetningskrav for sjøfart.

Det behøves også en nærmere beskrivelse av avgrensninger mot ETS1. I dette en oversikt over hvilke selskaper som omfattes av ETS1 og hvorfor de er i ETS1, slik at det blir mulig å avgrense aktiviteter til ETS2. En industribedrift som omfattes av ETS1, vil kunne ha internt transport på industriområdet der drivstoffet omfattes av ETS2.

For å kunne plassere brensler riktig mht. ETS2, så er det nødvendig at myndighetene setter opp en så detaljert liste som mulig over virksomheter/næringskoder som faller inn under ETS2. Dette er nødvendig for at omsetterne skal kunne utføre rapporteringen

---

<sup>1</sup> <https://www.lausuntopalvelu.fi/SV/Proposal/Participation?proposallid=b52bcb1c-de1c-4fd2-b8d4-aa61990d3507>

tilfredsstillende, og for å unngå at gale vurderinger fører til at salg av brensler til virksomheter blir innlemmet i ETS2 på feilaktig grunnlag.

Drivkraft Norge ser at Miljødirektoratet setter en konservativ vurdering til grunn for vurdering om sluttbruk er innenfor eller utenfor ETS2. I dette at hvis man er usikker, så skal det innlemmes i ETS2. Problemet med en slik tilnærming er at det kan føre til ulik praktisering fra de ulike omsetterne som omfattes av rapportering for ETS2. Dette kan igjen føre til konkurransevridende tilpasninger gjennom prising av brenselprodukter.

### **ETS2 fører til merarbeid og økte utgifter for omsettere**

I høringsnotatet framgår det at de foreslåtte regelendringer vil bety økt arbeidsmengde for Miljødirektoratet og næringslivet som berøres av regelendringene. Det signaliseres at deler av direktoratets merarbeid skal finansieres gjennom gebyrer som pålegges det direktoratet kaller brenseloperatører. ETS2 vil også medføre økt administrasjon for våre medlemmer. Den videre prosessen med å innføre hele ETS2 vil i tillegg føre til ytterligere tilpasninger og behov for administrativ oppfølging for både direktorat og aktører som blir påvirket av ETS2. De samlede merkostnader ved regelendringene vil, som Miljødirektoratet påpeker, videreføres til sluttkundene ved økte priser på drivstoffprodukter som brukes av sektorene som faller inn under ETS2.

Drivkraft Norge merker seg at Miljødirektoratet i økende grad legger opp til å pålegge næringslivet gebyrer for å administrere regelverk som næringslivet må oppfylle og rapportere på. Miljødirektoratet har nylig signalisert at videre oppfølging av omsetningskrav for biodrivstoff som omsetterne er lovpålagt å gjennomføre, skal finansieres gjennom gebyrer pålagt de som rapporterer på oppfyllelse av omsetningskrav. Det er altså næringslivet som må betale for at Miljødirektoratet trenger å ansette flere for å kunne forvalte innførte regelverk.

Vi har ved flere anledninger stilt spørsmål om praksis der en økende del av finansieringen av Miljødirektoratet skal skje gjennom økende gebyrer for næringslivet, istedenfor å gå gjennom normale budsjettprosesser ved bevilgninger over statsbudsjettet. Det er viktig at eventuelle gebyrer vurderes opp imot de samlede merkostnadene omsetterne blir pålagt gjennom oppfølging av regelverk underlagt de ulike departementet. Blant annet er omsetterne i dag pålagt myndighetsutøvelse ved å kreve inn særavgifter på drivstoffprodukter som selges til det norske markedet, inkludert å utøve eventuelle fritak fra særavgifter. Dette er merarbeid omsetterne selv må dekke.

Våre medlemmer skal bidra til at bransjen følger gjeldende regelverk, og ønsker å bidra til at klimagassutslipp reduseres så effektivt som mulig. Vi mener imidlertid at det må gjennomføres en helhetlig vurdering av hvordan oppfølging av nødvendig regelverk finansieres.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Einar Gotaas  
Fagsjef