

Sjøfartsdirektoratet

Deres dato: 23. august 2024

Deres ref.: 2023/119586-15

Vår ref.: 2801/2024EG

Vår dato: 29. oktober 2024

## Innspill på høring om innføring av FuelEU Maritime

Drivkraft Norge er bransjeoransiasjonen for selskaper som selger drivstoff og energi i Norge. Våre medlemme dekker om lag 95 % av drivstoffmarkedet og hurtiglademarkedet.

FuelEU Maritime er et reduksjonskrav redere blir stilt overfor for skip over 5000 bruttotonn. Reduksjon kan gjennomføres med energieffektivisering og/eller økt bruk av fornybare drivstoffer. Reduksjonen måles over et livsløpsperspektiv, det vil si at utslipp fra hele verdikjeden til drivstoffet skal inngå for beregning av oppfyllelse av kravet. Livsløpsutslippet fra energibæreren skal vektas med dens energiinnhold.

Drivkraft Norge mener at prinsippet med reduksjonsplikt er en effektiv måte å gjøre alle fornybare energibærere relevante for å redusere utslipp. Reder kan selv velge hvilken metode som er ønsket, så lenge kravet oppnås. Det legges videre opp til en fleksibilitet ved at overskudd av reduksjon ett år kan overføres til neste år, eller selges til en annen reder.

Dette er en metode Drivkraft Norge lenge har ønsket å innføre til erstatning for dagens omsetningskrav.

### **Kan samme volum brukes til både det norske omsetningskravet og FuelEU Maritime?**

Drivkraft Norge mener at høringsnotatet mangler vurderinger på grensegangen mellom FuelEU Maritime og omsetningskravet for sjøfart med hensyn til bruk av biodrivstoff. Vårt innspill er at FuelEU Maritime ikke må komme på toppen av omsetningskravet. Det er viktig at begge ordningene kan benytte seg av samme volum med biodrivstoff. I og med at omsetterne må dokumentere oppnåelse av omsetningskravet med bærekraftssertifikater, så kan ikke rederne benytte seg av samme dokumentasjon. Rederne må da kunne bruke annen informasjon til å dokumentere biodrivstoffet de eventuelt har brukt til å oppnå FuelEU Maritime. Vi ber om at utfordringene med dokumentasjon avklares før innføring av FuelEU Maritime.

Vi ser også at det innføres et delkrav rundt RFNBO. Det er viktig at innføring av et slikt delkrav tar hensyn til at RFNBO fremdeles ikke er godt nok tilgjengelig på markedet. Våre medlemmer må kunne tilby dette, med de utfordringer som kommer mht. tilgang, infrastruktur og pris på selve produktet. Et eventuelt delkrav om RFNBO må ta tilstrekkelig hensyn til dette.

### **Massebalanseprinsippet**

Omsetterne i Norge er ansvarlig for oppfyllelse av omsetningskravene. Som ramme for dette benyttes et massebalansesystem. Dette systemet gjør at omsettere og produsenter av drivstoff kan utnytte infrastruktur for lagring og forsyning av drivstoff til sjøfart på en effektiv måte. Vi kan ikke se at høringsnotatet tar opp om det legges til grunn de norske reglene for massebalansesystem ved innføring av FuelEU Maritime. Hvordan vil massebalanseprinsippene i Norge og FuelEU Maritime fungere i samspill? Forskjellige regler kan skape administrative utfordringer for aktørene i maritim næring og for myndighetene som skal koordinere disse virkemidlene.

Vi viser ellers til NHOs høringsinnspill om samme tema.

Med hilsen

**Drivkraft Norge**

Kristin Bremer Nebben /s/

Administrerende direktør