

Miljødirektoratet

Deres dato: 9. september 2024

Deres ref.: 2024/7652

Vår ref.: 2801/2024EG

Vår dato: 4. november 2024

Innspill til endringsforslag av produktforskriften kapittel 3

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som omsetter drivstoff og energi i Norge. Våre medlemmer dekker om lag 95 % av drivstoff og hurtiglading i Norge. Disse omfattes av de ulike omsetningskravene som er innrettet. Bransjen ønsker å bidra til effektive kutt av klimagasser ved at fossile drivstoffer erstattes med fornybare som biodrivstoff.

Innledning

Vi viser til høringen med endringsforslag av produktforskriftens kapittel 3. Endringsforslagene er omfattende, og vil kunne innskrenke mulighetsområdet for omsetterne til å oppfylle omsetningskravene på en effektiv og hensiktsmessig måte. Bransjen er avhengig av stabile rammevilkår for å bidra til å komme i mål om klimagassreduksjoner. Omsetningskravene omfatter store volumer med drivstoff. Om lag alt drivstoff omsatt til transport i Norge er nå innenfor omsetningskravenes virkeområder. Omsetterne har selv bygd opp en infrastruktur for å kunne forsyne Norge med drivstoff på en effektiv og sikker måte. Infrastrukturen er innrettet slik at den blir best mulig brukt. Omsetningskravene har endret bruken av tanker og terminaler rundt om i landet ved at man samtidig skal sikre at det er brukt tilstrekkelig med bærekraftig biodrivstoff til å treffe myndighetskravene. Endringer i rammevilkårene for hvordan drivstoff anskaffes, lagres og distribueres kan føre til sub-optimale løsninger som kan bli kostnadsdrivende. De norske omsetningskravene er høye og omfattende i internasjonal målestokk. Særnorske innretninger utfordrer bransjens konkurransevne i et internasjonalt marked. Noe som kan føre til karbonlekkasje, uten at det bidrar til reduksjon av globale utslipp.

Regjeringens målsetting om å nærmest doble bruken av biodrivstoff innen 2030 vil bidra til store reduksjoner i klimagasser fra transportsektoren i Norge. Dette er ambisjoner bransjen stiller seg bak. Det er samtidig viktig at myndighetene stiller seg bak egne tiltak ved å bidra til at biodrivstoff ansees som et ønsket og godt klimatiltak. Samtidig må man hensynta at drivstoffmarkedet er et internasjonalt marked der karbonlekkasje kan være en betydelig utfordring.

Ambisjonen for 2030 vil kreve at myndighetene legger til rette for at det er mulig å fase inn såpass store volumer med biodrivstoff som det er ønske om samtidig som at det bidrar til reelle globale utslippskutt. Bransjen trenger et klart og tydelig regelverk som sikrer både like konkurransevilkår og at det tas i bruk best mulig biodrivstoff i Norge. Samtidig er bransjen helt avhengig av at rammevilkårene er innrettet slik at nødvendig fleksibilitet mht. bruk av

infrastruktur og distribusjon av drivstoff ikke innskrenkes. Det er dette Drivkraft Norge nå ser at endringsforslagene er på vei til å utfordre. Innskrenkningene mht.

massebalanseprinsippet, innføring av holdbarhetsdato, endring i dokumentasjonskrav og manglende mulighet til å overføre overskudd av biodrivstoff til påfølgende år vil bidra til å gjøre det mer komplisert å nå omsetningskravene på en hensiktsmessig måte.

Drivkraft Norge forutsetter at endringsforslagene ikke har tilbakevirkende kraft. I dette at revisjon og kontroll av oppfyllelse av omsetningskrav i 2024 gjøres ut ifra regelverk som gjelder for 2024. I dette at selv om revisjon og kontroll av omsetningskravene for 2024 gjennomføres i 2025, så skal dette gjøres ut ifra regelverket i 2024. Det bees om at dette presiseres i produktforskriften, slik at endringene som eventuelt blir innført fra 1. januar 2025 ikke blir gjeldende med tilbakevirkende kraft for volum omsatt i 2024.

Oppsummering av våre innspill

Drivkraft Norge stiller seg bak at oppdatering av bærekraftskriteriene mht. RED II skal tas når RED II eventuelt blir implementert. Bransjen er tydelig på at det er ønskelig med en snarlig innføring av RED II, slik at regelverk blir så likt som mulig med det som er gjeldende i Europa.

Mange av endringsforslagene i høringsnotatet ble lagt fram for bransjen da Miljødirektoratet i vinter orienterte om mulige endringsforslag av produktforskriften. Drivkraft Norge opplever at næringslivets behov fremdeles ikke er tatt tilstrekkelig hensyn til, ved at forslagene innskrenker omsetternes mulighet til effektiv drift.

Gjennomføres endringsforslagene slik de foreligger i høringsnotatet, vil det ha betydelig virkning på omsetternes mulighet til å oppfylle omsetningskravene på en god og effektiv måte. Bransjen stiller seg bak tydelig regelverk som gir lik praksis i markedet. Samtidig må innretningen av regelverket ta hensyn til omsetternes behov for å kunne utnytte infrastruktur så effektivt som mulig for å sikre best mulig forsyning av drivstoff og økt bruk av fornybare drivstoffer.

1. Krav til dokumentasjon gjennom hele verdikjeden ved egen dokumentasjon, slik forslaget legger opp til, vil utfordre muligheten til å bruke egen dokumentasjon. Virkningen kan bli dårligere tilgang til relevant biodrivstoff, og høyere innkjøpspriser.
2. Drivkraft Norge har forståelse for at massebalanseprinsippet forankres i produktforskriften. Dette betyr at massebalanseprinsippet også skal under revisjon. Presisering av at dokumentasjon fra hele verdikjeden ved egen dokumentasjon også omfattes av revisjonen, underbygger ytterligere at muligheten for egen dokumentasjon utfordres og mest sannsynlig ikke vil bli brukt.
3. Endringsforslagene for massebalanseprinsippet er svært omfattende og inngripende i hvordan omsetterne effektivt skal kunne gjennomføre den plikt de er pålagt gjennom omsetningskravene. Vi er mot kvartalsvis oppgjør av massebalansesystemet da det vil føre til betydelig merarbeid, samt at det ikke tar godt nok hensyn til forsinkelse i verdikjeden mht. tilgang til bærekraftsertifikater. Vi ser imidlertid at Miljødirektoratet

har behov for en jevnlig avregning, slik at vi foreslår halvårlig oppgjør av massebalansesystemet. Det vil ivareta Miljødirektoratets behov, samtidig som at det påfører omsetterne mindre administrasjon enn kvartalsvis oppgjør. Vi understreker også at det er ikke relevant å vise til hvordan avgifter gjøres opp. Mens omsetningskrav krever bærekraftig biodrivstoff, så er biodrivstoffets egenskaper irrelevant for avgiftene. Det kan omsettes avgiftspliktig biodrivstoff som ikke inngår i omsetningskravet. Miljødirektoratets forslag vil uansett ikke være i tråd med hvordan avgiftsrapportering gjennomføres.

Vi går videre sterkt imot innføring av holdbarhetsdato på bærekraftssertifikater. Dette vil føre til betydelig innskrenking i omsetternes mulighet til å benytte infrastruktur på en effektiv måte. En slik løsning vil føre til økte klimagassutslipp gjennom flere skipsanløp og økt frakt med tankbiler. Det kan også føre til at mindre terminaler langs kysten fases ut da faren er stor for at holdbarhetsdatoen for biodrivstoffet går ut på disse. Dette vil i så fall ha betydning for forsyningslinjene for sjøfart, samt svekke beredskapslagring langs kysten.

Vi vil også understreke at bransjen mener at dagens avgrensning av massebalanse til fysisk lokasjon, her begrenset til avgrenset terminalområde, bidrar til u hensiktsmessig frakt av drivstoff til de ulike terminalene rundt om i Norge. Vårt primære behov er et system der massebalansen er på nasjonalt nivå, slik det er i Sverige. Det vil sikre en enda bedre utnyttelse av infrastruktur, samt bidra til reduserte klimagassutslipp gjennom redusert transport mellom terminalene. Et massebalanseprinsipp på nasjonalt nivå vil kunne bedre muligheten til å tilby bærekraftig biodrivstoff og biogass i det norske markedet. En slik innretning vil gi en mer kostnadseffektiv oppnåelse av omsetningskravene, samt sikre et bedre klimaregnskap. Regelverket rundt omsetningskravene med revisjonskrav vil bli ivarettatt på like god måte som om massebalansen avgrenses til fysisk lokasjon.

4. Vi er også sterkt imot innretningen av dokumentasjonskravet for sjøfart. Det ansvarliggjør omsetterne for bruk av volum de ikke er juridisk eier av ved at de kan ende opp med overtredelsesgebyr ved underrapportering, selv om det skyldes manglende dokumentasjon fra videreforgere. Her må det utformes en annen løsning enn det som foreslås fra Miljødirektoratet. Vårt forslag er at omsetterne rapporterer på de volumene de er juridisk eier av ved omsetning. Vi mener også at tradere skal inngå i definisjonen av videreforgere, i og med at de er juridisk eier av volum de selger. Dette vil sikre likere konkurransevilkår blant aktører i markedet.
5. Vi ser at det er behov for overtredelsesgebyr og krav om oppgjør ved underoppfyllelse. I denne sammenhengen bør det samtidig innføres en mulighet til å overføre overskudd til neste år. Dette vil bidra til nødvendig fleksibilitet og balanse mht. at man må dekke opp underoppfyllelse. Dette vil også svare ut Miljødirektoratets bekymring for at massebalanseprinsippet brukes til å treffe blink mht. oppfyllelse av omsetningskravene.
6. Vi oppfordrer til å beholde dagens definisjon av avansert biodrivstoff. En nødvendig endring av definisjonen ved eventuell innføring av RED II kan tas når det blir aktuelt.

Utdypende kommentarer på våre innspill

Generelle vurderinger

Drivkraft Norge ønsker så tydelige rammevilkår som mulig, der det er minst mulig rom for ulike tolkninger av regelverket. Bransjen er ikke tjent med at tolkning av regelverk blir en del av enkeltaktørers konkurransevilkår. Et tydelig og klart regelverk reduserer usikkerhet og risiko, og sørger for like vilkår for aktører som er i markedet. Det er viktig at regelverket fører til effektive løsninger som fremmer formålet med reguleringene.

Forslagene som vurderes er omfattende. Vårt inntrykk er at de vil føre til innskrenket fleksibilitet for bransjen som skal oppfylle omsetningskravene. En fleksibilitet omsetterne er avhengig av for å oppfylle omsetningskravene på en effektiv måte. Innskrenkingene vil muligens gjøre jobben lettere for Miljødirektoratets oppfølging av omsetningskravene. Det er imidlertid vel så viktig om endringene er praktiske og gjennomførbare med hensyn til å oppfylle omsetningskravene.

Dokumentasjon bærekraftsegenskaper

Drivkraft Norge støtter at endringer i dokumentasjonskrav utredes ved eventuell gjennomføring av RED II i norsk rett. RED II må implementeres så raskt som mulig, slik at aktører i Norge blir stilt overfor samme vilkår som i andre land, og får samme muligheter til å konkurrere i et internasjonalt marked. I dette mener Drivkraft Norge at eventuelle endringer i definisjonen av avansert biodrivstoff også må tas når Norge eventuelt implementerer RED II.

Drivkraft Norge opplever at endringsforslagene viser at regelverket rundt egendokumentasjon ikke har vært godt nok beskrevet i gjeldende regelverk. Det er på det rene at flere aktører i drivstoffbransjen ikke er enig i Miljødirektoratets tolkning når det gjelder egen dokumentasjon for klassifisering av avansert biodrivstoff fra animalsk fett kategori 1 og 2.

Miljødirektoratets tolkning og presisering i regelverket vil mest sannsynlig medføre at egen dokumentasjon ikke vil kunne benyttes. Dette kan ha følger for tilgang til det som er vurdert til å være avansert biodrivstoff av aktører i drivstoffbransjen.

Bransjen har flere ganger understreket at bruken av egen dokumentasjon av avansert biodrivstoff fra animalsk fett er gjennomført med den tro at deres tolkning har vært i henhold til gjeldende regelverk. Metoden er brukt i forbindelse med innrapportering av oppfyllelse av omsetningskrav, rapporteringer som Miljødirektoratet har godkjent. Aktører har derfor videreført praksisen i god tro om at metoden også var i henhold til Miljødirektoratets tolkning. Vi har også fått inntrykk av at Miljødirektoratet og Klima- og miljødepartementet deler bransjens forståelse av at innkjøp av avansert biodrivstoff ble gjort i god tro om at det var gjennomført i henhold til regelverk.

Miljødirektoratet mener at dokumentasjonsmetoden som bransjeaktører har basert seg på ikke er riktig, og har varslet at rapporter om oppfyllelse av omsetningskrav, som tidligere var godkjent av samme direktorat, nå ikke oppfyller de dokumentasjonskrav som direktoratet mener skal ligge til grunn.

Miljødirektoratets beslutning vil ha betydelige økonomiske følger for bransjen, ved at volumer som tidligere er kjøpt inn som avansert biodrivstoff, nå må ansees som konvensjonelt. Dette betyr at store deler med volum brukt til å oppfylle omsetningskrav ikke kan brukes til å fylle krav om avansert biodrivstoff. Miljødirektoratets vurderinger fører også til at store volumer med avansert biodrivstoff ikke kan ansees som relevant for det norske markedet. Tilgangen til relevant biodrivstoff blir dermed innskrenket. Endringsforslagene vil mest sannsynlig bidra til at bruken av egen dokumentasjon blir redusert betraktelig.

Endringene og presiseringene vil føre til økte kostnader for bransjen, ved at de må øke etterspørselen etter volum med biodrivstoff som det er større knapphet på, og som er dyrere på verdensmarkedet. Dette kan føre til økte drivstoffpriser for sluttbrukerne.

Endringer i krav til revisjon

Drivkraft Norge er innforstått med at massebalansesystemet bør forankres i produktforskriften for å sikre enhetlig tolkning av dette, istedenfor at dette skal være beskrevet i en veileder. Dette innebærer at massebalansesystemet som den enkelte omsetter benytter også skal omfattes av revisjonsplikt. Det er imidlertid viktig at krav om revisjon ikke fører til at revisor ikke må ha tilgang til konkurransesensitiv informasjon, slik det kan oppstå i forbindelse med revisjon av egen dokumentasjon.

Oppdaterte regler for massebalansesystem

Drivkraft Norge mener at foreslåtte innstramninger av massebalansesystemet vil bidra til et mindre fleksibelt drivstoffmarked, der oppfyllelse av omsetningskravene (som skal øke mye mot 2030) blir vanskeligere å oppnå. Innstramningene vil føre til økte kostnader, som etter vår mening undervurderes i høringsnotatet.

Det understrekes i høringsnotatet at massebalansesystemet ikke er ment til å brukes for å treffe blink for oppnåelse av omsetningskravene. Dette er bransjen fullstendig klar over, og bruker derfor massebalansesystemet slik det er innrettet i dag til å oppnå så effektiv bruk av infrastruktur som mulig slik at kostnadene ved oppfyllelse av omsetningskravene blir så lave som mulig. Dette ved å utnytte infrastrukturen så effektivt som mulig.

En av utfordringene med regelverket for dagens omsetningskrav er imidlertid at overopplysning av omsetningskrav utfordrer effektive markedstilpasninger, der følgene blir svakere konkurranseevne for involverte parter og høyere drivstoffpriser for forbruker. Dette har bransjen spilt inn som en utfordring i mange sammenhenger, uten av det er hensyntatt av myndighetene. Bransjen vil nok en gang påpeke behovet for å kunne overføre et eventuelt overskudd ved oppfyllelse av omsetningskrav til neste års omsetningskrav. Vi har skissert modeller der overføringen kan være av begrenset volum, men som samtidig sikrer at omsetterne vet at eventuelt overskudd ikke trenger å bety svekket konkurranseevne. Dette

vil tilføre omsetterne en fleksibilitet som vil sikre et enda bedre drivstoffmarked samtidig som at ønskede reduksjoner av klimagassutslipp oppnås effektivt.

Vi leser i høringsdokumentet at dette er noe som kan vurderes ved senere anledninger. Det problematiseres med at en slik innretning vil medføre utfordring for planlegging og beregning av det nasjonale klimaregnskapet. Bransjen mener at en mulighet til å overføre overskudd til neste år må på plass så snart som mulig. Vi har i dag omsetningskrav som dekker stort sett alt drivstoffsalg, og der regjeringens ambisjoner er å doble bruken fram mot 2030. Det er viktig at rammevilkårene for de som skal oppfylle omsetningskravene legger til rette for at de ikke vrir omsetternes konkurranseevne. Uforutsette hendelser kan føre til at omsettere ikke treffer blink på omsetningskravet, noe kan føre til svekket konkurranseevne. Slike imperfeksjoner kan myndighetene bidra til å redusere ved å innføre muligheten til å overføre overskudd fra ett år til et annet. Vi har tidligere spilt inn at det kan settes ett lavt tak på hvor mye som kan overføres. Et tak på 5 % på omsatt volum med biodrivstoff innenfor ett år ville i 2023 bety rundt 30 millioner liter med biodrivstoff kunne blitt overført til 2024. Dette tallet ville mest sannsynlig blitt lavere, da omsetterne uansett vil prøve å komme så nære omsetningskravet som mulig da det er mest kostnadseffektivt for drift og bruk av infrastruktur. 30 millioner liter biodrivstoff tilsvarer om lag 80 000 tonn CO₂. En slik fleksibel mekanisme vil dermed ha begrenset virkning på det nasjonale klimaregnskapet, men stor virkning for effektiv oppnåelse av omsetningskravet.

Det ville også ha møtt Miljødirektoratets bekymring for at massebalansesystemet blir brukt til å treffe blink.

Omkringliggende land med tilsvarende mandater har i dag slike fleksible ordninger. Det er vanskelig å forstå at det ikke kan være mulig å innføre i Norge.

Avregning av massebalansesystemet

Det foreslås at massebalansesystemet gjøres opp hver tredje måned. Drivkraft Norges opprinnelige innspill har vært at en avregning kan gjøres en gang i året. Dette vil ivareta Miljødirektoratets behov for å sikre god oversikt over hva som er innført og brukt av biodrivstoff i Norge. Avregning hver tredje måned vil medføre økning i administrative kostnader for omsetterne, uten at det fører til mer og bedre oversikt over biodrivstoff til marked i Norge. Endringsforslaget tar ikke hensyn til at bærekraftssertifikater ikke nødvendigvis foreligger innenfor gjeldende tremåneders periode. De kan av komme 30-90 dager etter leveransen grunnet forsinkelser i verdikjeden, og i enkelte tilfeller ikke før ved årsslutt. Og selv om de kommer innen 30 dager, så kan de komme i den påfølgende tremånedersperioden.

Bransjen merker seg at Miljødirektoratet har behov for en mer jevnlig avregning enn årlig. Drivkraft Norge vil derfor foreslå at avregning av massebalansesystemet kan gjøres halvårlig. Det vil ivareta miljødirektoratets behov, samtidig som at de administrative kostnadene ikke øker for mye for bransjen.

Drivkraft Norge merker seg at høringsnotatet mener at avregning av massebalansesystemet hver tredje måned er mer i tråd med den månedlige avgiftsrapporteringen til skattemyndighetene.

Dette er også noe Drivkraft Norge ved flere anledninger har utfordret, uten at vi kan se at det er vurdert i høringsnotatet. For omsetningskravet er det irrelevant hva som rapporteres av biodrivstoff i avgiftsrapportene. Avgiftsrapportering av biodrivstoff skal dokumenteres, men ikke nødvendigvis med bærekraftssertifikater slik det påstås i høringsnotatet. Det er ikke gitt at de foreligger i tide for den månedlige avgiftsrapporteringen, jf. utfordringen med forsinkelse i verdikjeden. Omsettere vil benytte annen dokumentasjon som bekrefter omsatt biodrivstoff til markedet. Alt biodrivstoff som omsettes til veitrafikk i Norge er avgiftspliktig, også det som omsettes utenfor omsetningskravene. Slikt sett er det ingen automatikk at volum til omsetningskrav er likt med volum i avgiftsrapportering.

Holdbarhetsdato på biodrivstoff

Drivkraft Norge vil på det sterkeste fraråde å innføre en holdbarhetsdato for biodrivstoff.

Miljømyndighetene foreslår å innføre en holdbarhetsdato på biodrivstoff ett år etter innførsel. I høringsnotatet argumenteres det for at det ønskes for å sikre at Miljødirektoratet kontroll av dokumentasjon, og for lettere fange opp eventuell dobbelttelling av biodrivstoff som ligger over flere år. Det vises i høringsdokumentet at Drivkraft Norge ved tidligere anledning har advart mot å innføre en holdbarhetsdato. Dette mener Miljødirektoratet ikke er avgjørende, ved at de skriver at de *"legger til grunn at det i de aller fleste tilfeller er tilstrekkelig omløpshastighet til at det fortsatt er en betydelig fleksibilitet til å ta ut et parti med biodrivstoff i løpet av ett år"*. De konkluderer med at omsetterne må planlegge annerledes og at det kan ha økte administrative kostnader.

Miljødirektoratet velger altså å se helt bort i fra innspillet om at holdbarhetsdato kommer til å bli utfordrende for spesielt mindre terminaler og små aktører der det er større usikkerhet om omløpshastigheten vil være innenfor enn ett år. Følgen av dette kan bli at slike terminaler ikke vil bli brukt effektivt. En løsning kan være at man innforsyner oftere med mindre volum per leveranse. Dette vil bety økte utslipp i forbindelse med frakt til terminalen, samt økte kostnader. Eventuelt tas terminalen ut av bruk. Dette vil i så fall føre økt transport av drivstoff med tankbiler fra de større terminalene, med de negative følgene det har. Muligheten til å søke om unntak fra kravet vil ikke fjerne denne usikkerheten. Det er jo ikke gitt at søknaden blir godkjent? De mindre terminalene har i dag en viktig funksjon i hele systemet for leveranser av drivstoff, ved at de sikrer økt fleksibilitet mht. lagring av drivstoff, samt at de bidrar til god tilgang på drivstoff langs kysten. De har videre en rolle beredskapsmessig.

Det må også tas hensyn til at biodrivstoff har ulike egenskaper, knyttet til om det skal brukes i vinterhalvåret eller sommerhalvåret. Biodiesel med vinterkvalitet er et dyrere produkt enn sommerkvalitet. Det er derfor ikke ønskelig å selge vinterkvalitet om sommeren. En omsetter som sitter igjen med volum fra vinterhalvåret, vil ønske å oppbevare dette til neste vinter. En

holdbarhetsdato kan da føre til at dette volumet ikke kan brukes neste år, hvis tidspunkt for innforsyning og bruk ikke er innenfor ett år.

Drivkraft Norge mener at omsetterne selv skal få bestemme når og hvordan de skal planlegge sine innkjøp slik at det gjennomføres mest mulig effektivt for den enkelte aktør. Og når og hvordan de ønsker å omsette et drivstoffprodukt som har god kvalitet innenfor gitte drivstoffstandarder, selv om det ligger på tanken over flere år. Miljødirektoratets anbefaling for å redusere egne kostnader vil innebære betydelige endringer i innkjøpsrutiner og økte kostnader for bransjen.

Når det gjelder faren for dobbelttelling av biodrivstoff til omsetningskravet, så vil det bli ivaretatt av regelverket med revisjon av bruk av bærekraftssertifikater og muligheten for ytterligere kontroll fra myndighetene.

Overtredelsesgebyr og krav om oppgjør av underoppfyllelse

Drivkraft Norge mener at et overtredelsesgebyr på 15 G kombinert med krav om oppgjør av underoppfyllelse vil sørge for at omsettere ikke vil spekulere i underoppfyllelse av et omsetningskrav. Slik vi leser forslaget, så vil overtredelsesgebyret være på maksimalt 15 G. Størrelsen vil da avhenge av nivået på overtredelse.

Vi savner imidlertid at krav om oppgjør av underoppfyllelse også medfører at overoppfyllelse kan føres over til neste år, jf. vår omtale tidligere i dette dokumentet. Dette vil gi balanse i forslaget, og sikre at omsettere ikke kommer i en posisjon der de ikke treffer kravet og underoppfyller, ved at de har bommet på blinken mht. hva som skal til for å oppnå omsetningskravet.. En overføring av overoppfyllelse vil da medføre mindre økonomiske følger for omsetter, og samtidig bidra til mindre risiko for eventuell underoppfyllelse.

Vi registrerer at Miljødirektoratet ønsker å innføre gebyrer for oppfølging av omsetningskravene. Drivkraft Norge mener at slike oppgaver bør finansieres gjennom de ordinære budsjettprosessene for statlig forvaltning.

Videreforsandlere som pliktsubjekt

Drivkraft Norge syns det er bra at videreforsandlere blir pliktsubjekt for dokumentasjonskravet i omsetningskravet for sjøfart. Utfordringen er imidlertid at omsetter fremdeles er ansvarlig for oppfyllelse av omsetningskravet, selv om en eventuell underrapportering kommer som følge av at det er videreforsandler(e) som ikke har oppgitt riktig formål på bruk av biodrivstoffet. Drivkraft Norge er derfor sterkt imot innretningen av dokumentasjonskrav for omsetningskravet for sjøfart. Dokumentasjonskravet legger opp til at omsetter er ansvarlig for bruken av drivstoff som omsetter ikke er juridisk eier av. Omsetter kan da ende opp med gebyr for underrapportering hvis videreforsandler ikke oppfyller dokumentasjonskravet de er pliktsubjekt på. Dette strider blant annet mot avgiftsregelverket, som knytter avgiftsplikt til eierskap. I dette tilfellet knyttes ansvar/gebyr til noe man ikke er juridisk eier av. Drivkraft Norge mener at en slik innretning må unngås.

Tilbakemelding fra bransjen er at innretningen av foreslått dokumentasjonskrav er såpass komplisert at det er stor usikkerhet om det blir gjennomført korrekt. Jo flere ledd med viderefornhandlere, jo mer pulveriseres ansvaret.

For at omsetter skal kunne sikre seg at eventuelle endringer i fordeling på formål fra viderefornhandler er riktig, så må omsetter ha mulighet til innsyn i viderefornhandler regnskap, for at omsetter skal sikre seg at de oppnår omsetningskravet. Slikt innsyn vil kunne medføre innsyn i konkurransesensitiv informasjon, da viderefornhandler også kan være direkte konkurrent til omsetter. Det er uheldig at det oppfordres til privatrettslige avtaler om slikt innsyn da de kan føre til brudd med konkurranseregelverket.

Drivkraft Norge mener derfor at omsetter oppnåelse av omsetningskrav ikke skal være avhengig av hvordan viderefornhandler distribuerer egne volumer ut i markedet. Omsetter kan kun være ansvarlig for det volum den selv er juridisk eier av fram til volumet er solgt til en ny eier. Oppfyllelse av omsetningskravet for omsetter må dermed kun ta utgangspunkt i volum omsetter tar ut av registrert lager ved salg.

Alternativt har vi ved flere anledninger også foreslått at omsetningskravene for ikke-veigående og sjøfart bør baseres på produkt og ikke formål. Selv om det er lagt ned mye arbeid i dagens innretning av omsetningskrav for sjøfart, så kan ikke det være grunn nok til at en innretning som er uhensiktsmessig gjennomføres.

I høringsnotatet vises det til at foreslått løsning fremdeles ikke vil være en fullgod løsning for omsetter ved at det er risiko for at viderefornhandler ikke gir riktige opplysninger om sluttbruk. Omsetter i slike tilfeller vil ha risiko for overtredelsesgebyr, selv om det er fra handlinger omsetter selv ikke har mulighet til å kontrollere. Det er dermed uheldig at Miljødirektoratet legger opp til at privatrettslige avtaler skal dekke en eventuell risiko ved feilinformasjon.

Drivkraft Norge kan derfor ikke se hvordan Miljødirektoratet kan pålegge omsetterne et ansvar for sluttbruk av drivstoff (inn mot omsetningskravet) som omsetter ikke juridisk eier. Så lenge omsetter ikke kan være sikker på at faktisk sluttbruk er riktig i forhold til rapportert sluttbruk fra viderefornhandler, så er det uforståelig at Miljødirektoratet gjør omsetter strafferettslig ansvarlig for underoppfyllelse hvis viderefornhandler er skyld i underoppfyllelsen.

Tradere må også med

Hvis viderefornhandlere fremdeles skal være pliktsubjekt for dokumentasjonskravet, så må dette også omfatte tradere. Tradere er juridiske eiere av volum, selv om de ikke fysisk sitter med volumet på egne lagre. Viderefornhandlere gjennomfører også kjøp fra omsettere der omsetter leverer produktet direkte til kunden av viderefornhandler. Det vil si at volumet ikke er innom eget lager for viderefornhandler. I slike tilfeller opererer viderefornhandler som en trader. For å sikre like konkurransevilkår i markedet, må også tradere være omfattet om dokumentasjonskravet. Konsekvensen av at tradere ikke stilles til ansvar for korrekt dokumentasjon, slik viderefornhandlere blir, er at viderefornhandlere kan flytte virksomhet ved å bli trader for å unngå ansvar.

Endring av definisjon av avansert biodrivstoff

Høringsnotatet understrekes at endringer som kommer av RED II blir gjennomført når RED II eventuelt innføres i Norge. I dette bør det også følge at definisjon av avansert biodrivstoff forblir slik den er i dag, og at den eventuelt endres hvis det er nødvendig når RED II implementeres.

Drivkraft Norge vil fraråde å endre definisjonen på avansert biodrivstoff, ikke minst i lys av at vi har særnorske høye krav. Endringsforslaget krydres ved at det fremdeles skal være mulig å benytte B-råstoff til oppfyllelse av krav om avansert biodrivstoff, også der avansert biodrivstoff dobbeltteller konvensjonelt biodrivstoff i kravet til veitransporten. Da kan man igjen stille seg spørsmålet om det er noe poeng å endre definisjonen, hvis det ikke skal føre til endring.

Endringsforslaget tolkes dithen at Miljødirektoratet legger til rette for å fjerne muligheten til å benytte B-råstoff til oppfyllelse av krav om avansert biodrivstoff. Som direktoratet selv understreker, så kommer hoveddelen av avansert biodrivstoff i Norge fra B-råstoff. Dette fordi Norge har høye krav, og det er utfordrende å fylle disse uten B-råstoff. B-råstoff er rimeligere enn A-råstoff på verdensmarkedet, og vektet i dag like mye ved oppfyllelse av omsetningskravene. En eventuell økt vektlegging av A-råstoff, som har høyere klimanytte enn B-råstoff, vil være fullt mulig i et reduksjonskrav der oppfyllelse avhenger av biodrivstoffets globale klimanytte. Drivkraft Norge har ved mange anledninger spilt inn dette som ønsket innretning istedenfor dagens innretning av omsetningskrav. I en slik reduksjonsplikt vil det også være mulig å inkludere andre fornybare energibærere, slik at det gis ytterligere fart i etablering av et marked for disse.

En framtidig endring til at det kun skal benyttes A-råstoff som avansert biodrivstoff, vil være ensbetydende med betydelig innsnevring av tilgjengelig volum til oppfyllelse av et slikt delkrav. Dette vil kreve at omsetterne i Norge må betale enda mer for å sikre seg økt volum med A-råstoff.

Drivkraft Norge foreslår derfor at en eventuell endring av definisjon av avansert biodrivstoff ikke gjøres før det besluttes om Norge skal innføre RED II eller ikke. En eventuell endring av rammevilkårene for oppfyllelse av delkrav om avansert biodrivstoff, ved at det kun er mulig å oppnå med A-råstoff, må føre til endring av nivåene på omsetningskravene slik at de reflekterer den reelle tilgangen på relevant biodrivstoff.

Med hilsen

Drivkraft Norge

Kristin Bremer Nebben /s/

Administrerende direktør