

06.10.2026

Gjennomføring av artikkel 25 til 31 i fornybardirektiv II

Offshore Norge viser til høringen om gjennomføring av artikkel 25 til 31 i direktiv (EU) 2018/2001 (fornybardirektiv II, RED II). Vi støtter harmonisering med EU-regelverket og formålet om økt produksjon og bruk av bærekraftige drivstoff. Offshore Norge viser samtidig til Equinors høringsuttalelse og støtter hovedmerknaden om massebalansesystemet og fleksibel allokering av bærekraftsegenskaper.

Drivkraft Norges beskrivelse av konsekvenser for terminalstruktur, drivstoffkostnader, forsyningssikkerhet og beredskap er relevant for Offshore Norges medlemmer, som er avhengige av drivstoffleveranser langs kysten og til sjøfarten.

Hovedmerknader

- **Fleksibel allokering:** Offshore Norge ber om at den regulatoriske fleksibiliteten som ligger i RED II benyttes til å videreføre gjeldende adgang til fleksibel allokering av bærekraftsegenskaper innenfor rammene av et massebalansesystem.
- **EØS-harmonisering:** Norsk gjennomføring må samsvare med praksis i naboland og det videre EØS-markedet, slik at særnorske begrensninger og konkurranseulempen unngås.
- **Tilgjengelighet og kostnader:** Et krav om proporsjonal allokering kan gjøre dagens samlagring og delte terminalinfrastruktur mer krevende, gi økte kostnader og bidra til redusert aktivitet ved mindre terminaler. Dette vil påvirke drivstofftilgangen og kostnadene for sluttbrukerne.
- **Konsekvensgrunnlag og ikrafttredelse:** Forslagets operasjonelle, økonomiske og forsyningsmessige konsekvenser må vurderes nærmere. Berørte aktører må få tilstrekkelig tid til endringer i avtaler, systemer, innkjøp og logistikk.

Massebalansesystemet og allokering

RED II artikkel 30 nr. 1 krever at opplysninger om bærekrafts- og utslippsreduksjonsegenskaper forblir knyttet til blandingen, og at summen av uttak over en periode svarer til summen av tilførte partier. Forslaget til § 8-1 fjerde ledd går lenger ved å kreve at opplysningene skal tilsvare det fysiske innholdet når fornybare og fossile brenslers blandes.

Offshore Norge støtter Equinors vurdering av at RED II ikke innebærer noen innsnevring av adgangen til fleksibel allokering av bærekraftsegenskaper innenfor et massebalansesystem. RED II artikkel 30 viderefører etter vårt syn de relevante bestemmelsene i RED I uten ordlydsendringer som tilsier en endret allokeringsmetode. Bestemmelsen fastsetter overordnede krav til sporbarhet og balanse mellom tilførte og uttatte mengder, men regulerer ikke detaljert hvordan bærekraftsegenskapene skal fordeles etter innblanding. Dette støttes også av EU-domstolens avgjørelse i

sak C-624/22, som fremhever at massebalansesystemets formål er å dokumentere bærekraftsegenskapene, ikke å regulere allokeringen ved uttak.

Drivkraft Norge viser til at fleksibel allokering er sentralt for samlagring og tanker som leverer til flere formål eller til både mandatpliktige og ikke-mandatpliktige segmenter, i hovedsak sjøfarten. Fleksibel allokering svekker ikke i seg selv sporbarheten eller øker risikoen for dobbelttelling. Aktørene må fortsatt dokumentere bærekraftsegenskaper og mengder gjennom massebalanseregnskap og bærekraftsdokumentasjon, og kan ikke rapportere eller selge mer bærekraftig innhold enn det som er mottatt. Kontrollmuligheten vil dessuten styrkes når norske aktører og myndigheter får tilgang til EUs Unionsdatabase

Infrastruktur, drivstofftilgjengelighet og kostnader

Høringsnotatet bekrefter at delt tankinfrastruktur er relativt utbredt, men at myndighetene mangler tilstrekkelig informasjon om antall berørte terminaler og volumer, og at kostnadseffekten ikke har latt seg beregne. Drivkraft Norge beskriver delt infrastruktur som utbredt i norsk drivstofflogistikk og peker på at proporsjonal allokering kan føre til parallelle tank- og logistikk-løsninger, økte investeringer, mer veitransport og redusert aktivitet ved mindre terminaler. Offshore Norge støtter at disse konsekvensene må inngå i beslutningsgrunnlaget.

For Offshore Norges medlemmer er sluttbruker- og forsyningsperspektivet veldig viktig. Drivkraft Norge peker på at færre eller mindre aktive terminaler kan gi lengre transportavstander og utfordre distrikts forsyningen, og at kostnadsøkninger til slutt vil gi høyere priser for kundene. Endringer i terminalstruktur og logistikk kan påvirke tilgjengelighet og pris på drivstoff til sjøfart og aktivitet langs kysten.

Forslaget må vurderes i et forsyningsikkerhets- og beredskapsperspektiv. Redusert aktivitet ved mindre terminaler langs kysten kan svekke distribusjonskapasiteten. Offshore Norge støtter at virkninger for tilgjengelighet, leveringssikkerhet, konkurranse og sluttbrukerpriser vurderes særskilt. Det bør derfor gjennomføres en nærmere kvantitativ analyse av forslaget.

Videreføring av bærekraftsdokumentasjon gjennom verdikjeden

Rederiforbundet peker på at parallelle nasjonale og europeiske krav kan påføre rederier kostnader ved bruk av biodrivstoff uten at rederiene nødvendigvis får bærekraftsdokumentasjonen som kreves for å nyttiggjøre utslippsreduksjoner under andre klimaregelverk.

Norske regler bør derfor legge til rette for at alle relevante bærekraftsegenskaper videreføres gjennom verdikjeden til sluttbrukeren. Den nærmere beskrivelsen og praktiseringen av dette bør fremgå uttrykkelig av forskriften eller tilhørende veiledning.

Ikrafttredelse og videre prosess

Offshore Norge ber derfor om at § 8-1 fjerde ledd ikke vedtas slik bestemmelsen nå er foreslått. Før en eventuell begrensning i adgangen til fleksibel allokering innføres, bør det foretas en nærmere vurdering av det rettslige handlingsrommet etter RED II, herunder i lys av videreføringen av massebalanseprinsippene fra RED I og praksis i sammenlignbare EØS-land. Konsekvensene for kostnader, drivstofftilgjengelighet, konkurranse, beredskap og sjøfart bør også utredes nærmere.

Dersom bestemmelsen likevel opprettholdes, bør ikrafttredelsen utsettes til nødvendig veiledning, analyser, overgangsordninger og systemtilpasninger foreligger.

Med vennlig hilsen

Offshore Norge

Benedicte Solaas

Direktør klima- og miljøavdelingen

DocuSigned by:

Benedicte Solaas

7F7FAC26AF7E4FA...