

Klima- og miljødepartementet
postmottak@kld.dep.no

Deres dato: 16.08.21
Deres ref.: 21/2526
Vår ref.: 201.01/EG
Vår dato: 27.09.21

Høring om FuelEU Maritime

Det vises til høringsbrev datert 16. august 2021 om EU-kommisjonens forslag til forordning om bærekraftig drivstoff til maritim sektor (FuelEU Maritime).

Drivkraft Norge representerer selskapene som selger flytende drivstoff og energi, og våre medlemmer står for rundt 95 prosent av drivstoffomsetningen i landet. Vi er positive til at Norge følger utformingen av EUs regelverk, og nasjonalt regelverk tilpasses Europas grønne giv og unionens egen målsetning om 55 prosent utslippskutt innen 2030. Drivkraft Norge synes det er positivt at norske myndigheter følger det videre arbeidet i EØS-sammenheng.

Positivt at EU ønsker et reduksjonskrav for skip

I forordningen FuelEU-Maritime legger EU-kommisjonen opp til å innføre konkrete utslippsintensitetskrav for hvert enkelt skip fra og med 2025, istedenfor å legge kravene på omsetter. Målet er at klimagassene fra skip på over 5000 bruttotonn skal ned med 6 % innen 2030, sammenliknet med 2020, og 75 % innen 2050. Utslippsintensiteten måles i et livsløpsperspektiv, og er dermed forenelig med EUs forslag om reduksjonsplikt for transportsektoren. Drivkraft Norge mener en reduksjonsplikt for transportsektoren er riktig vei å gå, og oppfordrer norske myndigheter til å vurdere nasjonale omsetningskrav opp mot innføring av reduksjonsplikt. EU legger også opp til en mer teknologinøytral tilnærming ved at lav-karbon energibærere kan inngå i beregningsgrunlaget for reduksjonseffekten.

Maritim sektor er utsatt for karbonlekkasje

Kravene er lagt på de enkelte skip istedenfor omsetterne for å unngå karbonlekkasje ved at skip fyller drivstoff i utlandet. Drivkraft Norge ser at utfordringen med karbonlekkasje er voksende, også i Norge. Det er viktig at norske myndigheter vurderer EUs forslag opp mot hvordan et eventuelt norsk omsetningskrav innrettes i lys av karbonlekkasjeproblematikken. Et omsetningskrav lagt på skip med mulighet til videresalg av overoppfyllelse mellom de ulike skip vil imidlertid kunne bli et komplisert system å følge opp.

EU åpner for videresalg ved overoppfyllelse

Kravene EU foreslår skal gjelde for all skipstrafikk innen EU for skip over 5000 bruttotonn. Utslippene fra disse skipene skal også inngå i kvotesystemet (ETS). Forslaget vil også dekke 50 % av utslippet fra skip mellom EU og ikke-EU-land. Skip under norsk flagg vil bli berørt av forordningen.

Ved overoppfyllelse av kravene, foreslår EU at skip kan videreselge de overoppfylte utslippsreduksjonene til andre skip som omfattes av kravene. Rapportene om utslippsreduksjon skal verifiseres av uavhengige revisorer, som igjen skal godkjennes av nasjonale myndigheter.

Drivkraft Norge mener at det er fornuftig at det åpnes for kjøp/salg av overoppfylte reduksjonskrav, slik at de samlede utslippsreduksjonene gjøres så effektivt som mulig. EU legger samtidig opp til at overoppfyllelser kan selges mellom aktører i ulike land, noe som skiller seg fra hvordan det norske omsetningskravet for veitrafikken er innrettet der samlet oppfyllelse kun er mulig for omsettere omfattet av det norske omsetningskravet. Salg av slike sertifikater over landegrensene kan bidra til mer fleksibel reduksjon av de samlede utslippene. Samtidig kan det føre til reduksjonene gjøres der tiltaket mest kostnadseffektivt. Norske myndigheter bør vurdere hva en slik innretning vil kunne bety for innretningen av eksisterende og kommende norske omsetningskrav.

En teknologinøytral innretning er riktig vei å gå

EU foreslår at utslippskuttet kan gjøres med alle lav-karbon drivstoffer, noe som gir den enkelte aktør anledning til å finne den teknologien som best passer til eget behov. Dette er en teknologinøytral innretning som Drivkraft Norge støtter. Målet er å få ned utslippene så effektivt som mulig, og alle bærekraftige og fornybare energibærere må tas i bruk. En slik teknologinøytral innretning må norske myndigheter vurdere effekten av opp mot innretningen av de norske omsetningskravene. Drivkraft Norge savner at blå hydrogen og syntetiske drivstoffer der CCS inngår i produksjonsprosessen ikke inkluderes i energibærerne som kan bidra til reduksjonskravet.

Videre mener vi at det er lite hensiktsmessig å begrense bruk av biodrivstoff for marin sektor til avansert biodrivstoff del A og B. Fornybardirektivet åpner for fortsatt bruk av konvensjonelt biodrivstoff. Der legges det også opp til at bruk av biodrivstoff med høy ILUC-risiko skal fases ut innen 2030 i EU. Det er avgjørende at bruk av biodrivstoff oppfyller EUs bærekraftskriterier, har høyest mulig klimanytte og lav ILUC-risiko. Et omsetningskrav bør ikke utelukke biodrivstoffer basert på råstoffer som oppfyller disse kriteriene. En slik teknologinøytral og råstoffnøytral innretning vil sikre god samlet klimaeffekt, samtidig gi tilgang til større volum med relevant biodrivstoff for maritim sektor.

Drivkraft Norge mener at EUs vurderinger av reduksjonsplikt for både transportsektoren generelt og skipsfart spesielt, bør føre til at Norge innfører reduksjonsplikt til erstatning for dagens nasjonale omsetningskrav og at reduksjonsplikt innføres istedenfor de varslede omsetningskravene for anleggsgassdiesel og marin gassolje. Da vil norsk regelverk være godt forberedt på EUs endringer, og samtidig sikre at virkemidlene rettes mot det som er målsettingen; å redusere klimagassutslippene.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Einar Gotaas

Fagsjef