

Konsekvensutredning: Endret omsetningskrav for biodrivstoff til veitrafikk fra 1. juli 2020 og 1. januar 2021

Sammendrag

Miljødirektoratet leverte 7. februar 2020 en utredning av alternative modeller for omsetningskrav for biodrivstoff til veitrafikk på oppdrag fra Klima- og Miljødepartementet (KLD). Modellene skulle ta sikte på å gi et samlet biodrivstoffvolum som ikke er lavere enn 2019-nivået. Som en oppfølging av denne utredningen fikk vi 19. mars 2020 et oppfølgende oppdrag av KLD om å videre utrede to alternative modeller som skal sendes på høring. Bakgrunnen for oppdraget er at det i stortingsvedtaket om veibruksavgift på drivstoff for 2020 er vedtatt at det fra 1. juli 2020 skal innføres veibruksavgift på alt flytende biodrivstoff uavhengig av om det omsettes innenfor eller utenfor omsetningskravet. Omsetningskravet har blitt overoppfylt de siste årene på grunn av avgiftsfritaket. Det er forventet at det ikke vil omsettes biodrivstoff utover omsetningskravet fra 1. juli, og dermed at biodrivstoffomsetningen vil gå ned med dagens omsetningskrav.

EU har i 2019 klassifisert biodrivstoff fra palmeolje til å ha høy risiko for indirekte arealbruksendringer (indirect land use change, ILUC). Indirekte arealbruksendringer innebærer at det blir produsert råstoff til biodrivstoff på arealer hvor det tidligere har vært jordbruk eller skogbruk, og at dette fører til en forskyvning av jordbruk eller skogbruk til nye områder. Nydyrking kan medføre klimagassutslipp og negative effekter for naturmangfold og matsikkerhet hvis arealbruksendringen fører til avskoging, drenering av myr eller nye skogsområder tas i bruk til skogsdrift. I det opprinnelige oppdraget som ble gitt 16. januar 2020 var det gitt at det skal gjøres en avveining av hensynene til fare for stort salg av biodrivstoff med høy ILUC-risiko, og pris og tilgjengelighet for avansert biodrivstoff. Avansert biodrivstoff er biodrivstoff som er laget av avansert råstoff, definert i produktforskriften.

Vi har i stor grad bygget videre på kunnskapsgrunnlaget om biodrivstoff som ble utarbeidet til Klimakur 2030.¹ Vi har også omtalt hvilke konsekvenser endring av omsetningskravet har for rapporteringen på biodrivstoff og avgiftsavregning i 2020. Vi har vært i dialog med noen berørte aktører underveis, og Miljødirektoratet har hatt tett dialog med Skatteetaten under arbeidet.

¹ Miljødirektoratet m.fl., 2020. Klimakur 2030. M-1625 | 2020.
<https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2020/januar-2020/klimakur2030/>

Endringer i produktforskriften

Omsetningskravet i produktforskriften § 3-3 stiller krav til omsettere av drivstoff om at en viss andel av totalt omsatt mengde drivstoff hvert år skal være biodrivstoff. Omsetningskravet er på 20 % fra 1. januar 2020. I tillegg er det et delkrav til avansert biodrivstoff på 4 %. Vi har på oppdrag fra KLD utredet to gitte alternativer for både det generelle omsetningskravet og delkravet for avansert biodrivstoff, der begge alternativene innebærer det samme kravet fra 1. juli 2020. Alternativ 1 innebærer en opptrapping fra 1. juli 2020, og ytterligere opptrapping fra 1. januar 2021. Alternativ 2 innebærer kun opptrapping fra 1. juli 2020. Kravene i de to alternativene er vist i tabellen under.

Alternativene er sammenholdt med et nullalternativ, som er samme biodrivstoffandel som ble brukt i 2019. Dette er også gitt i oppdraget. Den foreslåtte endringen av omsetningskravet fra 1. juli 2020 er basert på en modell som sikter på å oppnå samme andel biodrivstoff som i 2019. Dette fører til at det er svært liten forskjell mellom nullalternativet og forskriftsforslaget for 2020, og tilsvarende for Alternativ 2 som er en videreføring av kravet i 2021.

	Omsetningskrav fra 1. juli 2020	Omsetningskrav fra 1. januar 2021
2019-andel (nullalternativ)	Andel biodrivstoff: 22,36 % Andel avansert: 6,15 %	Andel biodrivstoff: 22,36 % Andel avansert: 6,15 %
Alternativ 1: Høy avansertandel	Omsetningskrav: 22,30 % Delkrav avansert: 6,10 %	Omsetningskrav: 28,5 % Delkrav avansert: 11,0 %
Alternativ 2: Lav avansertandel	Omsetningskrav: 22,30 % Delkrav avansert: 6,10 %	Omsetningskrav: 22,30 % Delkrav avansert: 6,10 %

Rapportering på biodrivstoff omsatt i 2020

Siden den foreslåtte endringen i omsetningskravet innføres halvveis i 2020, samtidig som det skjer en frikobling fra avgiftsregelverket, medfører dette at rapporteringen på biodrivstoff omsatt i 2020 må gjøres på en særskilt måte. Med dagens rapporteringsregime skjer drivstoffomsetternes årsavregning for avgifter for biodrivstoff på bakgrunn av den årlige rapporteringen på omsetningskravet til Miljødirektoratet. Dette vil endres som følge av innføring av veibruksavgift på biodrivstoff utenfor omsetningskravet fra 1. juli 2020. Etter 1. juli vil avgiftsoppgjøret spesifikt rettes mot drivstoffets egenskaper, og ikke om biodrivstoffet er rapportert innenfor omsetningskravet til Miljødirektoratet.

Miljødirektoratet foreslår at omsetningskravet for 2020 ikke beregnes som et gjennomsnittskrav for hele året. Avgiftsplikten frem til 1. juli er knyttet til den mengden biodrivstoff som er medgått til oppfyllelse av omsetningskravet. Ved avgiftsberegningen skal den mengden

biodrivstoff som er godkjent av Miljødirektoratet ilegges avgift. Innføres det en gjennomsnittsberegning for omsetningskravet for 2020, vil dette innebære en avgiftsskjerpelse for virksomhetene for biodrivstoff solgt første halvår innenfor omsetningskravet, ettersom omsetningskravet for hele 2020 økes. I stedet foreslår vi å endre produktforskriften, slik at dersom omsetningskravet for første halvår 2020 overoppfylles, skal det overskytende tas med i beregningen av omsetningskravet for andre halvår er oppfylt. Dette vil sikre fleksibilitet for omsetterne for oppfyllelse av kravet i produktforskriften.

For å avregne riktig veibruksavgift første halvår 2020, foreslår Miljødirektoratet følgende:

Rapportering på omsatt biodrivstoff i 2020 vil som tidligere ha rapporteringsfrist til Miljødirektoratet innen 31. mars påfølgende år, men rapporteringsskjemaet i Altinn vil bli inndelt i to. Det vil si at omsetningen før 1. juli og etter 1. juli rapporteres atskilt på egne sider i rapporteringsskjemaet. Den mengden biodrivstoff som er medgått til oppfyllelse av omsetningskravet for første halvår (dvs. før 1. juli) vil som før være grunnlag for beregningen av veibruksavgiften. For at avregningen av veibruksavgift skal bli riktig skal denne inndelingen baseres på mengden biodrivstoff som er fysisk omsatt det enkelte halvår.

For oppfyllelse av selve *omsetningskravet* i andre halvår, vil en eventuell overoppfyllelse rapportert første halvår, automatisk telles med i oppfyllelse av kravet for andre halvår.

Miljødirektoratet antar at denne fleksibiliteten i liten grad vil påvirke totalt volum biodrivstoff omsatt i 2020. Miljødirektoratet erfarer at drivstoffomsetterne i Norge normalt inngår kjøpsavtaler for biodrivstoff flere måneder i forveien. Dermed er det naturlig å anta at kjøpsavtalene for 2020 allerede er gjort. I tillegg vil sannsynligvis kostnadsgevinsten ved å omsette biodrivstoff over omsetningskravet uten veibruksavgift i første halvdel av 2020 reduseres betydelig hvis det innebærer at man også må kjøpe inn mer biodrivstoff for å oppfylle kravet i andre halvdel av 2020. Det har også tidligere vært tillatt å overføre volum fra krav innenfor samme kalenderår. I 2017 ble omsetningskravet økt to ganger, 1. januar og 1. oktober 2017, hvor oppfyllelsen av kravet ved rapportering til Miljødirektoratet ble utregnet som et snitt av de to kravene.

Aktører som berøres av forskriftsforslaget

Omsettere av flytende drivstoff som anvendes til veitrafikk vil omfattes av endringen. Per 1.1.2020 er det åtte omsettere som er omfattet av omsetningskravet: St1 Norge AS, Circle K Norge AS, Esso Norge AS, Preem Norge AS, Bunker Oil AS, Uno-X Forsyning AS, Måløy Havneservice AS og Eco-1 Bioenergi AS. Med innføring av veibruksavgift på alt flytende biodrivstoff fra 1. juli 2020, uavhengig av om det omsettes innenfor eller utenfor

omsetningskravet, vil biodrivstoff være et avgiftspliktig produkt. Som følge av dette vil produsenten Adesso Bioproducts AS være definert som omsetter fra 1. juli 2020. På grunn av omsetterdefinisjonens kobling mot særavgiftsforordningen, kan endringen føre til at enda flere aktører registreres som omsettere etter 1. juli.

De skisserte alternativene vil også kunne berøre andre aktører. Hvis vi sammenligner med nullalternativet (drivstoffandel i 2019), vil Alternativ 1 (høy avansertandel) kunne medføre at produsenter av både konvensjonelt og avansert biodrivstoff opplever større etterspørsel. Dette kan også ha betydning for mulige framtidige produsenter av flytende biodrivstoff. I tillegg vil privatpersoner, næringsaktører og offentlige virksomheter som kjøper drivstoff sannsynligvis oppleve marginalt økte drivstoffpriser som følge av forslaget siden det vil kreve bruk av drivstoff med høyere produksjonskostnader.

Tilgjengelighet av biodrivstoff og pris

CIT Industriell Energi har på oppdrag fra Miljødirektoratet i 2019 vurdert global produksjon av avansert biodrivstoff fram mot 2030. De estimerer en økning i produksjonen fra 3,3 milliarder liter i 2018 til mellom 13-18 milliarder liter avansert biodrivstoff i 2030. Av dette utgjør avansert HVO-biodiesel og andre former for drop-in biodiesel 7-10 milliarder liter. I dag produseres det 20 millioner liter avansert bioetanol i Norge. Det planlegges flere industriprosjekter for produksjon av avansert biodrivstoff basert på biprodukter fra skogindustrien i Norge. Dersom annonserte planer realiseres, kan produksjonen komme opp i underkant av 300 millioner liter fra 2024 eller senere. Det vil derfor fortsatt være behov for importert biodrivstoff for å oppfylle omsetningskravet.

Behovet for avansert biodrivstoff for å oppfylle kravene i 2020 med innføring av nytt krav fra 1. juli vil være 192 millioner liter. Dette er en reduksjon sammenlignet med foreløpige tall for 2019, som viser at delkravet ble overoppfyllt og at det ble omsatt 243 millioner liter avansert biodrivstoff. I 2021, når de skisserte alternativene gjelder hele året, vil behovet være 402 millioner liter for Alternativ 1 og 223 millioner liter for Alternativ 2. Alternativ 1 med høyest volum avansert tilsvarer omtrent 12 % av estimert global produksjon i 2018. Det produseres altså nok avansert biodrivstoff globalt til å dekke kravene i de skisserte alternativene, men det kan være utfordrende å anskaffe drivstoffet på kort tid. Drivkraft Norge forteller at tilbudet av avansert biodrivstoff fremdeles er preget av å være monopolistisk da det er få tilbydere. Pris settes ikke i et åpent marked, men i bilaterale forhandlinger mellom tilbyder og etterspørter. Siden opptrappingen av avansertandelen i Alternativ 1 ikke gjelder før 2021, vil omsetterne ha noe tid på å forberede seg på dette.

Argus Consulting utarbeidet våren 2019 en markeds- og prisanalyse for ulike typer flytende biodrivstoff for Miljødirektoratet. Biodrivstoff av avanserte råstoff (del A) er 50 % dyrere eller mer enn biodrivstoff laget av konvensjonelt råstoff, og rundt 20 % dyrere enn biodrivstoff basert på brukt matolje og animalsk fett (del B). Drivkraft Norge forteller at avansert biodrivstoff er om lag 30-60 % dyrere sammenliknet med konvensjonelt biodrivstoff. Siden drivstoffomsetterne trolig normalt inngår kjøpsavtaler for biodrivstoff flere måneder i forveien er det grunn til å tro at brorparten av det produserte biodrivstoffet, særlig det avanserte og særlig midtveis i året, vil være bundet opp i eksisterende avtale. Det er derfor nærliggende å anta at kostnaden for avansert biodrivstoff vil kunne bli høyere ved inngåelse av kortsiktige avtaler.

Nytteeffekter og kostnader knyttet til forskriftsforslaget

Miljødirektoratet vil fremheve at det er krevende for aktørene at omsetningskravet endres midt i året med kort frist før ikrafttredelse.

Dobbelttellingen av avansert biodrivstoff gir fortsatt betydelig insentiv for å oppfylle omsetningskravet med høyest mulig andel avansert. Hvor mye avansert biodrivstoff omsetterne vil bruke er usikkert, og avhenger av pris og tilgjengelighet. Dette gir usikkerhet i hvor stort volum biodrivstoff de utredede alternativene vil gi. Ved beregning av kostnader og nytteeffekter legges det til grunn at delkravene i alternativene, samt nullalternativet, ikke overoppfylles.

En oppsummering av de beregnede effektene for 2020 er vist i tabellen under. Tabellen viser globale klimagassreduksjoner beregnet både med og uten risiko for ILUC-utslipp sammenliknet med nullalternativet, maksimal bruk av biodrivstoff med høy ILUC-risiko innenfor omsetningskravet, samt endringer i kostnader for de utredede alternativene sammenliknet med nullalternativet. Fordi endringen i omsetningskravet ikke trer i kraft før halvveis ut i 2020, vil kostnad og nytteeffekter i 2020 være ekstra usikre.

Oppsummering 2020	Usikkerhet i omsatt totalvolum biodrivstoff	Endret global utslippsreduksjon (LCA) (mill. tonn CO ₂ -ekv)	Endret global utslippsreduksjon inkl. ILUC (mill. tonn CO ₂ -ekv)	Maksimal bruk av biodrivstoff med høy ILUC-risiko i omsetningskravet (mill. liter)	Samfunnsøkonomisk merkostnad (mill. kr)	Endring pumpepris diesel (øre/l)
Alternativ 1 og 2	Høy usikkerhet	-0,02	-0,08	227	-84	0

En tilsvarende oppsummering for de to alternativene er vist i tabellen under for 2021. I tillegg til effektene i tabellen, gir også Alternativ 1 (høy avansertandel) en større utslippsreduksjon på det nasjonale utslippsregnskapet (+117 000 tonn CO₂-ekv.). Alternativ 1 (høy avansertandel) vil med størst sikkerhet gi den beregnede effekten. Jo lavere delkravet til avansert biodrivstoff er, desto

større usikkerhet vil det være forbundet med den årlige omsetningen av biodrivstoff. Et høyt delkrav for avansert biodrivstoff medfører også redusert risiko for ILUC-utslipp. Høyt delkrav for avansert vil innebære økt samfunnsøkonomisk og privatøkonomisk merkostnad.

Oppsummering 2021	Usikkerhet i omsatt totalvolum biodrivstoff	Endret global utslippsreduksjon (LCA) (mill. tonn CO ₂ -ekv)	Endret global utslippsreduksjon inkl. ILUC (mill. tonn CO ₂ -ekv)	Maksimal bruk av biodrivstoff med høy ILUC-risiko i omsetningskravet (mill. liter)	Samfunnsøkonomisk merkostnad (mill. kr)	Endring pumpepris diesel (øre/l)
Alternativ 1 Høy avansertandel	Lav usikkerhet	+0,13	+0,34	53	+451	+17
Alternativ 2 Lav avansertandel	Høy usikkerhet	0,00	-0,01	184	-4	+0

Alternativ 1 (høy avansertandel) gir betydelig høyere global utslippsreduksjon enn Alternativ 2, gir minst rom for biodrivstoff med høy-ILUC-risiko innenfor omsetningskravet, og har liten risiko for lavere omsatt volum biodrivstoff sammenliknet med 2019. Alternativ 1 gir også en økning i pumpeprisen på 1,2 % (17 øre/l), og har høyere samfunnsøkonomisk kostnad. Alternativ 2 (lav avansertandel) gir plass til store mengder biodrivstoff med høy ILUC-risiko innenfor omsetningskravet, og har ingen effekt på global utslippsreduksjon sammenlignet med nullalternativet.

Innhold

Sammendrag	1
1 Problembeskrivelse og bakgrunn	9
1.1 Formål og arbeidsprosess	9
1.2 Gjeldende regelverk	9
1.3 Avgifter og andre virkemidler	10
1.3.1 CO ₂ -avgift	10
1.3.2 Veibruksavgift.....	11
1.3.3 Konsekvenser av utvidelse av veibruksavgift til alt biodrivstoff.....	12
1.3.4 Anskaffelser	13
1.4 Klimaeffekt av biodrivstoff	14
1.4.1 EUs bærekraftskriterier innebærer minimumskrav	14
1.4.2 Biodrivstoff medfører risiko for utslipp fra indirekte arealbruksendringer (ILUC)	15
1.4.3 Avanserte råstoff har større klimanytte og kan bidra til bedre ressursutnyttelse	17
1.5 Dagens omsetning av biodrivstoff.....	20
1.5.1 Biodrivstoff omsatt i 2019.....	20
1.5.2 Historisk omsetning	20
1.5.3 Biodrivstoff fra palme og soya.....	22
1.5.4 Ulike typer biodrivstoff.....	23
1.6 Tilgjengelighet av biodrivstoff	23
1.7 Økende pris på biodrivstoff fram mot 2030	25
2 Aktører som berøres.....	27
3 Vurderte alternativer	28
3.1 Innretting av kravet til rapportering for kalenderåret 2020	29
4 Konsekvenser	30
4.1 Omsatt volum biodrivstoff og endring i klimagassutslipp.....	31
4.1.1 Direkte klimagassutslipp i Norge	32
4.1.2 Globale livsløpsutslipp og ILUC-risiko	33
4.1.3 Volum av biodrivstoff med høy ILUC-risiko	34



4.2	Kostnader.....	35
4.2.1	Privat- og samfunnsøkonomisk kostnad	35
4.2.2	Provenyvirkning for staten	36
4.3	Behov for avansert biodrivstoff	37
4.4	Oppsummering.....	38
5	Videre utredningsarbeid	39
	Vedlegg 1: Utkast til endringsforskrift	41

1 Problembeskrivelse og bakgrunn

1.1 Formål og arbeidsprosess

Miljødirektoratet fikk 16. januar 2020 i oppdrag av Klima- og miljødepartementet (KLD) å utrede alternative modeller for omsetningskrav for biodrivstoff til veitrafikk fra 1. juli 2020, som tar sikte på å gi et samlet biodrivstoffvolum eller en biodrivstoffandel som ikke er lavere enn 2019-nivået. 19. mars 2020 fikk Miljødirektoratet et nytt oppdrag om videre utredning av to av alternativene. Begge disse alternativene innebærer en opptrapping av omsetningskravet fra 1. juli 2020, hvor man oppnår tilnærmet samme andel biodrivstoff og avansert biodrivstoff som i 2019. I det ene alternativet holdes dette kravet fast også fra 1. januar 2021, mens i det andre alternativet er en ytterligere opptrapping fra 1. januar.

Bakgrunnen for oppdraget var at i stortingsvedtaket om veibruksavgift på drivstoff for 2020 er det vedtatt at det fra 1. juli 2020 skal innføres veibruksavgift på alt flytende biodrivstoff, uavhengig av om det omsettes innenfor eller utenfor omsetningskravet. Omsetningskravet har blitt overoppfyllt de siste årene på grunn av avgiftsfritaket. Det er forventet det ikke vil omsettes biodrivstoff utover omsetningskravet fra 1. juli, og dermed at biodrivstoffomsetningen vil gå ned med dagens omsetningskrav.

Regjeringen vil at økningen i omsetningskravet i hovedsak skal tas med avansert biodrivstoff for å redusere risikoen for økt bruk av biodrivstoff med høy risiko for indirekte arealbruksendringer (ILUC) og økte globale utslipp. I oppdraget er det gitt at det skal gjøres en avveining av hensynene til fare for stort salg av biodrivstoff med høy ILUC-risiko, og pris og tilgjengelighet for avansert biodrivstoff. Avansert biodrivstoff er biodrivstoff som er laget av avansert råstoff, definert i produktforskriften.

Vi har i stor grad bygget videre på kunnskapsgrunnlaget om biodrivstoff som ble utarbeidet til Klimakur 2030.² Vi har også omtalt hvilke konsekvenser endring av omsetningskravet har for rapporteringen på biodrivstoff og avgiftsavregning i 2020. Vi har vært i dialog med noen berørte aktører underveis, og Miljødirektoratet har hatt tett dialog med Skatteetaten under arbeidet.

1.2 Gjeldende regelverk

Omsetningskravet i produktforskriften § 3-3 stiller krav til omsettere av drivstoff om at en viss andel av totalt omsatt mengde drivstoff hvert år skal være biodrivstoff. Kravet er avgrenset til drivstoff omsatt til veitrafikk. Omsetningskravet ble innført i 2009, og var da på 2,5 volum%

² Miljødirektoratet m.fl., 2020. Klimakur 2030. M-1625 | 2020.

<https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2020/januar-2020/klimakur2030/>

innblanding av biodrivstoff i fossilt drivstoff. Kravet er gradvis økt til 10 % fra 1. januar 2018, 12 % fra 1. januar 2019, og 20 % fra 1. januar 2020. Avansert biodrivstoff teller dobbelt i oppfyllelsen av det overordnede omsetningskravet for å fremme bruken av dette, det vil si at en liter teller som to. Omsetterne kan dermed oppfylle omsetningskravet med en mindre andel biodrivstoff dersom de benytter avansert biodrivstoff. Avansert biodrivstoff er biodrivstoff fremstilt av råstoff på listen i vedlegg V, del A og B i produktforskriften kapittel 3.

I tillegg til denne dobbelttellingen i det overordnede omsetningskravet for biodrivstoff, er det også et eget omsetningskrav for avansert biodrivstoff. Dette delkravet for avansert biodrivstoff er per 1.1.2020 på 4 %, uten dobbeltelling. Det er også et delkrav for biodrivstoff i bensin på 4 %, uten dobbeltelling.

Alt biodrivstoff som skal benyttes for å oppfylle omsetningskravene må tilfredsstille EUs bærekraftskriterier, som er fastsatt i produktforskriften, jf. § 3-3 tredje ledd. Bærekraftskriteriene ble innført 1. januar 2014 og gjelder for biodrivstoff og flytende biobrensler, se kapittel 1.4.1 for nærmere omtale. De som omsetter drivstoff skal hvert år innen 31. mars rapportere på foregående års oppfyllelse av omsetningskrav og bærekraftskriterier til Miljødirektoratet. Biodrivstoff som selges utover omsetningskravet trenger ikke dokumentere oppfyllelse av bærekraftskriteriene.

1.3 Avgifter og andre virkemidler

1.3.1 CO₂-avgift

Det er CO₂-avgift på mineralolje, bensin, gass, naturgass og LPG som blir importert til Norge eller produsert i Norge. Satsene er vist i Tabell 1. Det er også grunnavgift på mineralolje, og svovelavgift på mineralolje som inneholder over 0,05 % vektandel svovel. Biodrivstoff er fritatt for CO₂-, svovel- og grunnavgift.

Tabell 1: Gjeldende avgiftssatser for CO₂- og grunnavgift for flytende mineralske produkter i 2020. Kilde: Skatteetaten.

	CO ₂ - avgift	Grunn- avgift
Mineralolje, umerket, svovelfri (autodiesel)	1,45 pr. liter	
Mineralolje, merket, svovelfri (fyringsolje mv.)	1,45 pr. liter	1,68 pr. liter
Bensin, svovelfri	1,26 pr. liter	

1.3.2 Veibruksavgift

Det er veibruksavgift på bensin, umerket mineralolje, bioetanol og biodiesel som omfattes av omsetningskravet i produktforskriften, naturgass og LPG som blir innført til Norge eller produsert i Norge. Satsene er vist i Tabell 2. I statsbudsjettet for 2020 foreslo regjeringen å utvide veibruksavgiften fra å bare gjelde biodrivstoff som omfattes av omsetningskravet, til å omfatte alt flytende biodrivstoff. Denne utvidelsen er utsatt til 1. juli 2020.

Tabell 2: Gjeldende avgiftssatser for veibruksavgift på drivstoff i 2020. Fra 1. juli omfattes alt biodrivstoff av veibruksavgift. Kilde: Skatteetaten.

Bensin	
Svovelfri bensin (under 10 ppm svovel)	4,91 kr per liter
Lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel)	4,95 kr per liter
Annen bensin	4,95 kr per liter
Bioetanol som omfattes av omsetningskravet	2,37 kr per liter

Diesel (olje til framdrift av motorvogn)	
Svovelfri mineralolje (under 10 ppm svovel)	3,62 kr per liter
Lavsvovlet mineralolje (under 50 ppm svovel)	3,68 kr per liter
Annen mineralolje	3,68 kr per liter
Biodiesel som omfattes av omsetningskravet	3,62 per liter

1.3.3 Konsekvenser av utvidelse av veibruksavgift til alt biodrivstoff

Utvidelsen av veibruksavgift til også å omfatte biodrivstoff utenfor omsetningskravet, innebærer at dagens avgiftskobling til omsetningskravet opphører. Dette har flere konsekvenser. Biodrivstoff er dyrere enn fossilt drivstoff, og avgiftsfordelen for biodrivstoff utenfor omsetningskravet har vært hovedårsaken til overoppfyllelse av omsetningskravet med konvensjonelt³ biodrivstoff de siste årene. Fritaket for CO₂-avgift endres ikke, men dagens satser på CO₂-avgiften er ikke høye nok til å gjøre biodrivstoff konkurransedyktig på pris. Vi forventer dermed at det ikke omsettes biodrivstoff utover omsetningskravet fra 1. juli.

Selv om dette ikke er direkte relatert til forskriftsendringen om økt omsetningskrav fra 1. juli, ønsker vi å gjøre drivstoffomsettere og andre oppmerksomme på følgende:

Rapporteringen for biodrivstoff endres

Siden den foreslåtte endringen i omsetningskravet innføres halvveis i 2020, samtidig som det skjer en frikobling fra avgiftsregelverket, medfører dette at rapporteringen på biodrivstoff

³ Biodrivstoff fremstilt av råstoff som også kan brukes som mat- eller dyrefôr, typisk matoljer fra raps, soya eller palme.

omsatt i 2020 må gjøres på en særskilt måte. Med dagens rapporteringsregime skjer drivstoffomsetternes årsavregning for avgifter for biodrivstoff på bakgrunn av den årlige rapporteringen på omsetningskravet til Miljødirektoratet. Dette vil endres som følge av innføring av veibruksavgift på biodrivstoff utenfor omsetningskravet fra 1. juli 2020. Etter 1. juli vil veibruksavgiften beregnes på bakgrunn av drivstoffets beskaffenhet/egenskaper på tidspunktet da avgiftsplikten oppstår, dvs. ved uttak fra godkjent lokale eller ved innførsel, og ikke hva som er rapportert inn til Miljødirektoratet.

Miljødirektoratet foreslår at omsetningskravet for 2020 ikke beregnes som et gjennomsnittskrav for hele året. Avgiftsplikten frem til 1. juli er knyttet til den mengden biodrivstoff som er medgått til oppfyllelse av omsetningskravet. Ved avgiftsberegningen skal den mengden biodrivstoff som er godkjent av Miljødirektoratet ilægges avgift. Innføres det en gjennomsnittsberegning for omsetningskravet for 2020, vil dette innebære en avgiftsskjerpelse for virksomhetene for biodrivstoff solgt første halvår innenfor omsetningskravet, ettersom omsetningskravet for hele 2020 økes. I stedet foreslår vi å endre produktforskriften, slik at dersom omsetningskravet for første halvår 2020 overoppfylles, skal det overskytende tas med i beregningen av omsetningskravet for andre halvår er oppfylt. Dette vil sikre fleksibilitet for omsetterne for oppfyllelse av kravet i produktforskriften.

For å avregne riktig veibruksavgift første halvår 2020, foreslår Miljødirektoratet følgende:

Rapportering på omsatt biodrivstoff i 2020 vil som tidligere ha rapporteringsfrist til Miljødirektoratet innen 31. mars påfølgende år, men rapporteringsskjemaet i Altinn vil bli inndelt i to. Det vil si at omsetningen før 1. juli og etter 1. juli rapporteres atskilt på egne sider i rapporteringsskjemaet. Den mengden biodrivstoff som er medgått til oppfyllelse av omsetningskravet for første halvår (dvs. før 1. juli) vil som før være grunnlag for beregningen av veibruksavgiften. For at avregningen av veibruksavgift skal bli riktig skal denne inndelingen baseres på mengden biodrivstoff som er fysisk omsatt det enkelte halvår.

For oppfyllelse av selve *omsetningskravet* i andre halvår, vil en eventuell overoppfyllelse rapportert første halvår, automatisk telles med i oppfyllelse av kravet for andre halvår.

En todeling av rapporteringen vil også gjøre det mulig for evt. nye rapporteringspliktige omsettere fra 1. juli (omtalt i kapittel 2) å rapportere på omsetningskravet.

1.3.4 Anskaffelser

Flytende biodrivstoff fremmes også gjennom direkte etterspørsel fra enkeltkunder, for eksempel gjennom offentlige anskaffelser eller fra større transportselskaper. Dette forbruket overlapper helt eller delvis med omsetningskravet, og vi antar i våre analyser at det ikke bidrar til økt

omsetning av flytende biodrivstoff i Norge. Det vil si at vi antar at rene leveranser av flytende biodrivstoff til enkelte sluttbrukere, som for eks. et varetransportselskap, blir rapportert som en del av omsetningskravet for biodrivstoff. Det tilsvarer i all hovedsak dagens praksis.

1.4 Klimaeffekt av biodrivstoff

Biodrivstoff kan gi betydelige utslippsreduksjoner når det erstatter fossile drivstoff, forutsatt at det er produsert bærekraftig, og ikke forårsaker negative indirekte effekter lokalt eller globalt. For å kunne gi positiv klimaeffekt må biomassen som minimum være høstet fra landarealer som forvaltes på en bærekraftig måte, og som har et stabilt eller økende karbonlager over tid. I tillegg må utslippene over hele verdikjeden til biodrivstoffet være lave.

I nasjonale klimaregnskap er det utfordrende å synliggjøre hele klimaeffekten av bioenergi over livsløpet, da utslippene rapporteres i ulike sektorer i de landene de oppstår. Under FNs klimakonvensjon regnes ikke CO₂-utslipp fra forbrenning av biomasse med i utslippene fra de ulike utslippskildene. Prinsippene for rapporteringen legger til grunn at slik forbrenning ikke fører til mer tilførsel av CO₂ til det naturlige karbonkretsløpet så lenge det plantes på nytt etter avvirkning (ikke avskoging). Det er derfor bioenergi brukt i energisektoren blir behandlet som karbonnøytralt når det forbrennes. Alle endringer i karbonlagrene på grunn av biomassehøsting eller arealbruksendring relatert til bioenergi er rapportert i sektoren skog og annen arealbruk i det landet det skjer. Bruk av gjødsel fanges opp i landbrukssektoren, mens transportutslipp og konvertering fra biomasse til bioenergi rapporteres i energisektoren. Hvis biodrivstoff importeres til Norge rapporteres altså utslippene fra arealbruksendringer og dyrking av biomassen og konvertering til biodrivstoff i landet det kommer fra.

1.4.1 EUs bærekraftskriterier innebærer minimumskrav

I 2009 introduserte EU bærekraftskriterier for biodrivstoff og flytende biobrensler i drivstoffkvalitetsdirektivet⁴ og fornybardirektivet⁵. Formålet var å sikre at biodrivstoff og flytende biobrensler skal gi en vesentlig reduksjon i klimagassutslipp over hele livsløpet, sammenlignet med fossile energikilder, og forhindre at områder med høy økologisk verdi eller høyt karbonlager skal konverteres til jordbruksområder for dyrking av vekster til bioenergi. Kriteriene er et sett med minimumskrav som må være oppfylt for biodrivstoff og flytende biobrensler som er omfattet av økonomiske støtteordninger eller skal kunne regnes med i EU-landenes mål om fornybar energi. Kriteriene må oppfylles for hver aktør langs hele verdikjeden for biodrivstoffet, for eksempel biomasseprodusenter, eksportører, biodrivstoffraffinerier, petroleumsselskaper, osv.

⁴ Drivstoffkvalitetsdirektivet (FQD) 98/70/EF.

⁵ Fornybardirektivet (RED) 2009/28/EF.

Kriteriene innebærer krav til utslippsreduksjon over livsløpet

Bærekraftskriteriene består av to deler: en del om reduksjon av klimagassutslipp over livsløpet og en om arealbruk. Kriteriene om arealbruk stiller krav om at det ikke skal tas i bruk arealer som er viktige for karbonlagring og naturmangfold til å produsere råstoff til biodrivstoffproduksjon. Eksempler på slike arealer er regnskog og torvmyr. Biodrivstoff og biobrensel som er produsert av avfall eller rester fra produksjonsprosesser trenger ikke oppfylle disse arealkriteriene, men må oppfylle kravet til reduksjon av klimagassutslipp. Eventuelle klimagassutslipp som følge av andre arealbruksendringer skal inkluderes i livsløpsberegningen for klimagassutslipp.

For å få med utslipp over hele verdikjeden må man se på utslipp tilknyttet alle faser av biodrivstoffproduksjonen, og dette gjøres med livsløpsanalyser. Det er store variasjoner i utslipp knyttet til biodrivstoff, som er avhengig av blant annet hvilken type råstoff det er laget av, geografisk lokasjon og produksjonsteknologi. I henhold til bærekraftskriteriene må det dokumenteres at biodrivstoffet gjennom livsløpet reduserer de totale klimagassutslippene med minst 50 %, sammenlignet med livsløpsutslippene fra produksjon og forbrenning av fossil bensin og diesel. Nye produksjonsanlegg for biodrivstoff må oppfylle et krav om 60 % reduksjon i klimagassutslippene.

Hvis biodrivstoffet er produsert av avfall eller rester fra landbruksvekster og foredling, anses klimagassutslippene fra prosessene som skjer før råstoffet samles inn som null. Dette fører til at biodrivstoff og biobrensel produsert av avfall og rester normalt har lavere livsløpsutslipp enn biodrivstoff produsert fra andre råstoff.

1.4.2 Biodrivstoff medfører risiko for utslipp fra indirekte arealbruksendringer (ILUC)

Indirekte arealbruksendringer innebærer at det blir produsert råstoff til biodrivstoff på arealer hvor det tidligere har vært jordbruk eller skogbruk, og at dette fører til en forskyvning av jordbruk eller skogbruk til nye områder. Nydyrking kan medføre klimagassutslipp og negative effekter for naturmangfold og matsikkerhet hvis arealbruksendringen fører til avskoging, drenering av myr eller nye skogsområder tas i bruk til skogsdrift. Denne effekten er vanskelig å tallfeste. Risikoen for ILUC gjelder primært for konvensjonelt biodrivstoff, og særlig for palmeolje og soya. Også stivelsesrike vekster som korn og sukkerarter medfører risiko for indirekte arealbruksendringer, men i noe mindre grad. Risikoen for indirekte arealbruksendringer

er mindre for avansert biodrivstoff og biobrensel, og fraværende i enkelte tilfeller, som for eksempel biogassproduksjon av husholdningsavfall, husdyrgjødsel og avløpslam.

Importert biodrivstoff må tilfredsstille samme bærekraftskriterier som norskprodusert biodrivstoff, men kan ha høyere risiko for indirekte arealbruksendringer, dersom produsentlandet ikke har bærekraftig forvaltning av skog- og landarealer. Det kan også være særlig vanskelig å overvåke sosioøkonomiske forhold som utrygge arbeidsforhold og menneskerettigheter ved import fra utviklingsland, og vurdering av slike forhold inngår ikke i bærekraftskriteriene.

Bærekraftskriteriene tar ikke høyde for indirekte arealbruksendringer

Livsløpsanalyser inkluderer som oftest bare direkte og målbare utslipp gjennom hele livsløpet til biodrivstoffet. Dette gjelder også for metodikken i bærekraftskriteriene, og utslipp fra ILUC er ikke inkludert. De direkte livsløpsutslippene i bærekraftskriteriene følger utslippene i en spesifikk verdikjede, og kan beregnes med relativt stor grad av nøyaktighet for ett enkelt parti med biodrivstoff. Indirekte utslipp angis derimot ikke for en spesifikk verdikjede, og må modelleres på makronivå med en høyere grad av usikkerhet.

I produktforskriften er det angitt standardverdier for utslipp fra ILUC.⁶ Dette er implementert fra EUs ILUC-direktiv, og verdiene er foreløpig beregnede utslipp fra ILUC basert på makroøkonomiske modeller. Standardverdiene er angitt på et overordnet nivå for tre ulike råstoffkategorier, vist i Tabell 3. Disse verdiene utgjør et veid gjennomsnitt av ulike individuelt modellberegnete råstoffverdier. I EUs ILUC-direktiv antas det at avansert biodrivstoff basert på blant annet avfall og rester ikke er forbundet med risiko for ILUC-effekter ettersom de ikke legger beslag på landbruksarealer.

Tabell 3: Foreløpig beregnede, gjennomsnittlige utslipp fra indirekte arealbruksendringer knyttet til råstoffgrupper.

Råstoffgruppe	Gjennomsnittlig beregnede utslipp (g CO ₂ -ekv./MJ)
Korn og andre stivelsesrike vekster	12
Sukkerarter	13
Oljeholdige vekster	55

Palme og soya har høyere ILUC-risiko enn andre råstoff

⁶ Produktforskriften kapittel 3, Vedlegg VI. Utslipp fra indirekte arealbruksendringer og RED (2009/28/EC), senest oppdatert med ILUC-direktivet (EU/2015/1513), Annex VIII.

I 2019 kom EU med en ny rettsakt, hvor det blir angitt kriterier for å bestemme om et råstoff kan klassifiseres til å ha høy risiko for ILUC.⁷ Kriteriene baserer seg på observert global ekspansjon av produksjonsareal for ulike råstoff i områder med høyt karbonlager.⁸ Gjennomgangen viser at palmeolje og soya er råstoffene med høyest årlig nettoøkning i produksjonsareal. Det er imidlertid kun palmeolje som overskrider grenseverdien og klassifiseres til å ha høy ILUC-risiko. For palmeolje er andelen av ekspansjonen i skog med høyt karbonlager og våtmarker på henholdsvis 45 og 18 %. For soyaproduksjon er 8 % av ekspansjonen i skogsområder med høyt karbonlager. Det blir også angitt kriterier for å sertifisere biodrivstoff med lav ILUC-risiko. Det vil si at selv om et råstoff som palmeolje generelt har høy risiko for ILUC, kan biodrivstoff som er produsert av palmeolje sertifiseres som lav-ILUC biodrivstoff dersom dette kan dokumenteres. Rettsakten er tilknyttet det reviderte fornybardirektivet⁹, og vil ikke implementeres i Norge før direktivet evt. blir tatt inn i EØS-avtalen. Det reviderte fornybardirektivet er nå til vurdering for EØS-relevans i Olje- og energidepartementet.

1.4.3 Avanserte råstoff har større klimanytte og kan bidra til bedre ressursutnyttelse

Avansert biodrivstoff er biodrivstoff produsert av avanserte råstoff. For å redusere presset på landarealer er det økende fokus i verden på å gå over fra å produsere biodrivstoff fra vekster som brukes til mat og dyrefôr, som mais, soya og raps, til å produsere biodrivstoff fra avanserte råstoff som for eksempel husdyrgjødsel eller avfall og rester fra skogbruk. Dette er også i samsvar med føringer og nye krav fra EU i det reviderte fornybardirektivet, som stiller økende krav til avansert biodrivstoff (del A), og som gradvis faser ut støtten til biodrivstoff og biobrensel med høy ILUC-risiko fram mot 2030.

Det er viktig å være klar over at selv om et råstoff anses som et avfall eller restprodukt, betyr ikke det at råstoffet ikke utnyttes i dag, eller at det ikke kan utnyttes til noe annet enn biodrivstoff/brensel eller annen energigjenvinning. Vridning av bruk av biomasse fra en sektor eller marked til en annen med høyere betalingsvillighet har i utgangspunktet begrenset klimanytte, men kan bidra til å øke verdien på biomasse. Biodrivstoff fra avfallsressurser som i liten grad allerede blir utnyttet, har imidlertid større klimanytte og bidrar til forbedret ressursutnyttelse i samfunnet.

⁷ The European Commission (2019). [Report on the status of production expansion of relevant food and feed crops worldwide](#).

⁸ Kriteriene for klassifiseringen er at produksjonsarealet for et råstoff må ha hatt en gjennomsnittlig årlig økning på 1 % og 100 000 hektar fra 2008 til 2016. Samtidig må 10 % av denne ekspansjonen ha skjedd på landområder med høyt karbonlager, som regnskog eller våtmarker. Gjennomgangen skal revideres i 2021.

⁹ Revidert fornybardirektiv (REDII) 2018/2001/EU.

Dobbeltelling og klassifisering av avansert drivstoff er en viktig del av EUs biodrivstofflovgivning. Listen over dobbelttellende og avansert biodrivstoff er vist i Tabell 4, og inneholder et bredt spekter av råstoff fra rester, avfall, samt biprodukter fra treforedlingsindustri og kommersielt umodne råstoff som alger og bakterier. Nærmest all brukt matolje og animalsk fett som er tilgjengelig til biodrivstoffproduksjon på verdensmarkedet hentes allerede ut, og disse råstoffene har lavere produksjonskostnader enn råstoffene på del A. I EU anses derfor ikke B-råstoff som avanserte. Norge regner i motsetning til EU også B-råstoff som avanserte.

I EU og i Norge teller både A-råstoff og B-råstoff dobbelt, det vil si at en enhet av slikt biodrivstoff telles som to enheter konvensjonelt i oppfyllelsen av omsetningskravet. Teknologi- og markedsutviklingseffekten av målrettet etterspørsel etter biodrivstoff fra brukt matolje og animalsk fett, er trolig lav fordi nærmest all brukt matolje og animalsk fett som er tilgjengelig på verdensmarkedet, allerede brukes til biodrivstoffproduksjon. I det reviderte fornybardirektivet er det i tillegg satt et tak på hvor mye B-råstoff EU-landene kan bruke til å oppfylle fornybarmålet. I omsetningskravet i Norge er det ingen begrensning. Brukt matolje (B-råstoff) anses vanligvis som avfall i EU. Dette er imidlertid ikke tilfelle utenfor EU, og iblant annet USA, Kina og Sør-Korea anvendes brukt matolje til dyrefôr. Dobbeltellingen gir matolje høy økonomisk verdi, og det er krevende å kontrollere at matoljen faktisk er brukt og er avfall. Til sammen gjør dette at dette råstoffet er særlig utsatt for risiko for svindel.¹⁰ Del B-råstoffene har også andre mer høyverdige bruksområder, og kan ha høyere ILUC-risiko enn andre avansert råstoff.

¹⁰ Argus (2019). [EU waste biodiesel: Checks and balances](#). 05.08.19.

Tabell 4: Råstoff som klassifiseres som avansert biodrivstoff og som dobbeltelles i norsk regelverk (omsetningskravet i produktforskriften). I EU har råstoffene på del A og del B dobbeltelling, men bare del A anses som avansert.

Del A – avanserte råstoff (i Norge og i EU)	Del B (avansert i Norge, ikke i EU)
Alger	Brukt matolje
Biomassefraksjon av blandet kommunalt avfall	Animalsk fett klassifisert som kategori 1 og 2
Bioavfall fra private husholdninger	
Biomassefraksjon av industriavfall som ikke er egnet for bruk i næringsmiddel- eller førkjeden	
Halm	
Husdyrgjødsel og slam fra renseanlegg	
Avløpsvann fra palmeoljemøller og tomme palmefruktklaser	
Talloljebek	
Råglyserin	
Bagasse	
Pressrester av druer og vinberme	
Nøtteskall	
Agner	
Kolber som er renset for maiskjerne	
Biomassefraksjon av avfall og rester fra skogbruk og trebasert industri, dvs. bark, greiner, førkommersielle tynninger, blader, nåler, trekroner, sagmugg, sagspon, svartlut, brunlut, fiberslam, lignin og tallolje	
Annet celluloseholdig materiale som ikke er næringsmiddel	
Annet lignocellulosemateriale unntatt sag- og finértømmer	
Bakterier	

1.5 Dagens omsetning av biodrivstoff

1.5.1 Biodrivstoff omsatt i 2019

Tall fra Skattedirektoratet, basert på månedlige særavgiftsmeldinger fra drivstoffomsetterne, viser at det ble solgt 641 millioner liter biodrivstoff til veitrafikken i 2019. Disse tallene må anses som foreløpige, og kan endres som følge av bl.a. egenkorrigeringer. Endelige tall for biodrivstoffomsetningen i 2019 blir først klare etter rapporteringsfristen på omsetningskravet til Miljødirektoratet og årsavregningene på særavgiftsmeldingen i april 2020.

Basert på disse tallene utgjorde biodrivstoff 16,20 % i volum av totalsalget av flytende drivstoff til veitransport i 2019. Det ble omsatt 243 millioner liter avansert biodrivstoff, noe som tilsvarer 6,15 % av alt flytende drivstoff til veitrafikken og en overoppfyllelse av delkravet på 2,25 %. I utarbeidelse av alternativene i kapittel 3, er disse volumene fra Skattedirektoratet lagt til grunn. Med dobbeltelling av avansert ble det oppnådd en omsetning på 22,36 % i 2019, det vil si 10 % mer enn omsetningskravet på 12 %.

1.5.2 Historisk omsetning

Hvert år sammenstiller Miljødirektoratet informasjonen om omsatt biodrivstoff til veitrafikk, basert på det omsetterne rapporterer inn. I 2018 ble det omsatt 497 millioner liter, noe som tilsvarte 12 % av totalsalget av drivstoff. I 2018 var raps det mest brukte råstoffet, etterfulgt av palmeolje, brukt frityrolje, og slakteavfall som ikke kan brukes til dyrefôr. Nesten alt flytende biodrivstoff som brukes i Norge er importert fra andre land. Tall fra 2018 viser at 21 % kommer fra Indonesia, 20 % fra USA, 8 % fra Russland og 8 % fra Tyskland. Det ble også brukt 5,2 millioner liter biodrivstoff basert på norsk råstoff i 2018, noe som tilsvarer en andel på 1,1 % av alt omsatt biodrivstoff. I 2017 var denne andelen på 0,4 %. Mesteparten av dette er skogsavfall.

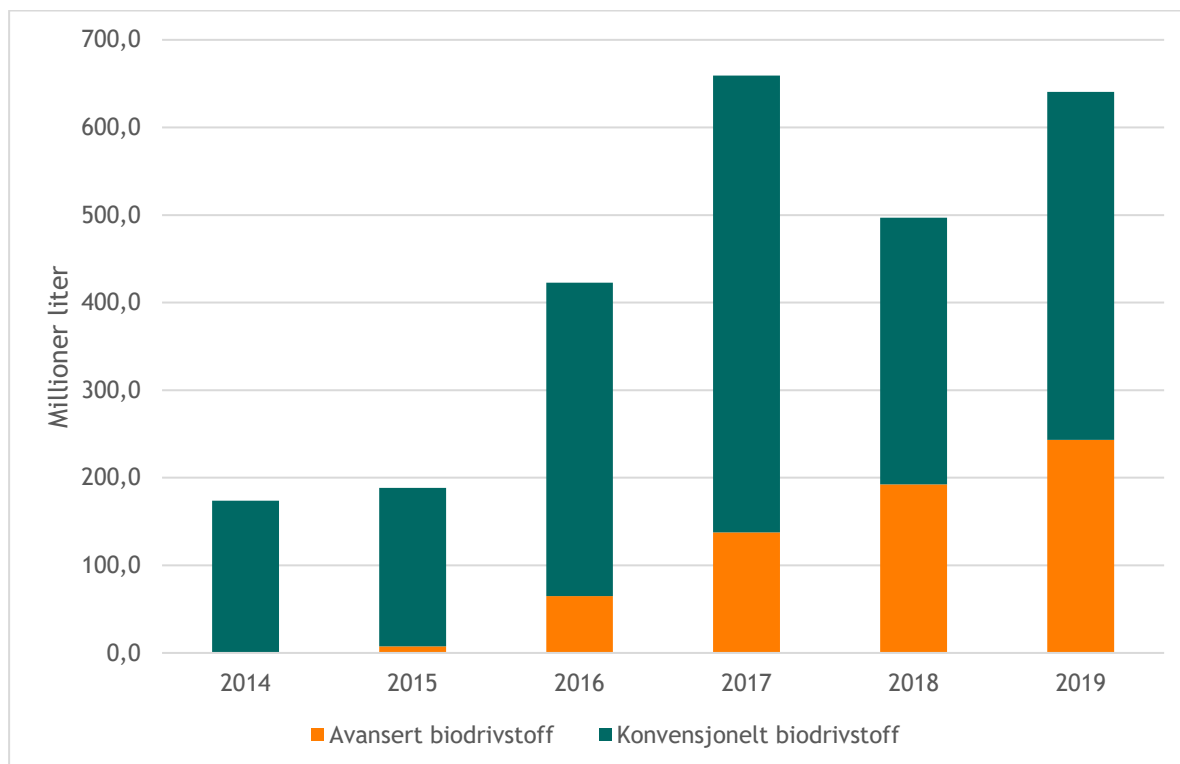
Av biodrivstoffet som ble omsatt i 2018 utgjorde HVO-biodiesel¹¹ størst andel (49 %), mens 35 % var FAME-biodiesel¹² og 16 % var bioetanol og andre biokomponenter i bensin (bio-nafta og ETBE).

Salg av biodrivstoff i Norge skjer i hovedsak på grunn av omsetningskravet for biodrivstoff i veitransport. Biodrivstoff er ellers generelt ikke konkurransedyktig mot fossilt drivstoff. Delkravet til avansert biodrivstoff ble innført i 2017. Etersom biodrivstoff av brukt matolje og animalsk fett (del B-råstoff) regnes som avansert biodrivstoff i Norge, og har lavere pris enn

¹¹ HVO (hydrotreated vegetable oil): Biodiesel laget ved å hydrogenbehandle vegetabilsk olje eller animalske fettstoff. HVO har tekniske egenskaper tilnærmet lik fossil diesel.

¹² FAME (fatty acid methyl ester) er biodiesel fremstilt fra vegetabiliske oljer, som for eksempel soya-, raps- og palmeolje. Har en helt annen kjemisk struktur enn fossil diesel.

avansert biodrivstoff fra del A, har dette ført til at mesteparten av bruken av avansert biodrivstoff i Norge kommer fra brukt matolje og animalsk fett.



Figur 1: Omsatt biodrivstoff i veitransport 2014-2019, fordelt på avansert og konvensjonelt biodrivstoff. Millioner liter. Kilde: Miljødirektoratet og Skatteetaten.

Tabell 5: Omsatt biodrivstoff til veitransport. Kilde: SSB, Miljødirektoratet og Skatteetaten.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Totalt drivstoff (fossilt og biodrivstoff, mill. liter)	4 147	4 171	4 290	4 173	4 092	3 954
Avansert biodrivstoff (mill. liter)	1	8	65	138	192	243
Konvensjonelt biodrivstoff (mill.liter)	173	181	358	522	305	397
Avansert biodrivstoff (% av totalt drivstoff)	0,01 %	0,2 %	1,6 %	3,3 %	4,6 %	6,2 %
Konvensjonelt biodrivstoff (% av totalt drivstoff)	4,2 %	4,4 %	8,6 %	12,5 %	7,4 %	10,0 %
Oppnådd omsetningskrav (etter dobbeltelling av avansert)	4,2 %	4,8 %	11,7 %	19,0 %	16,7 %	22,4 %

1.5.3 Biodrivstoff fra palme og soya

Som forklart i kapittel 1.4.2 har palme og soya høyere ILUC-risiko enn andre råstoff. Risikoen er størst for palmeolje, som er klassifisert av EU til å ha høy ILUC-risiko. Importen av biodrivstoff fra palmeolje og PFAD (*palm fatty acid distillate*, et biprodukt fra palmeoljeproduksjon) økte vesentlig i 2016 og 2017, men falt i 2018, vist i Tabell 6. Råstoff brukt til biodrivstoff i 2019 blir rapportert inn til Miljødirektoratet innen 31. mars 2020. PFAD ble omklassifisert fra rest til biprodukt i 2016, noe som gjorde at det ikke lenger tilfredsstilte bærekraftskriteriene. PFAD er per i dag ute av det norske markedet.

Tabell 6: Innkjøpte volum av biodrivstoff fra palmeolje, PFAD, og soyaolje til omsetning i veitrafikk i Norge. Millioner liter. Kilde: Miljødirektoratet.

	2014	2015	2016	2017	2018
Palmeolje	0	0	71	317	91
PFAD	0	2	106	11	0
Soya	3	3	0	10	33
Sum	3	5	177	338	124

Historisk innrapportering til Miljødirektoratet viser at mer enn 90 % av palmeoljebiodrivstoffet i det norske markedet er i form av HVO-biodiesel, og mindre mengder som nafta (som blandes inn i bensin), og FAME-biodiesel. Den lave andelen palmeoljebasert FAME-biodiesel i Norge skyldes at den har dårligere kuldeegenskaper sammenliknet med raps og andre råstoff. Palmeoljen kommer hovedsakelig fra Indonesia, etterfulgt av Malaysia.

Soya på det norske drivstoffmarkedet har så langt kun vært i form av FAME-biodiesel, hovedsakelig fra Argentina, og importen til det europeiske og norske markedet har økt etter EU senket tollene på drivstoffet i september 2017. I 2019 ble EU enige med Argentina og de andre Mercosurlandene om en frihandelsavtale, som også var fordelaktig for argentinsk soyabiodiesel.¹³ Amerikanskprodusert soyabiodiesel forventes også på det europeiske og norske markedet framover, etter at det ble godkjent av EU i 2019 til å tilfredsstille bærekraftskriteriene.¹⁴ Det er likevel begrenset potensial for bruk av soyabasert FAME-biodiesel i Norge, ettersom soya har dårligere kuldeegenskaper enn raps.

Det er et fåtall av drivstoffomsetterne i dag som selger biodrivstoff basert på palme, og flere har tatt avstand fra salg av palmebasert biodrivstoff, og til dels også soya.

¹³ USDA Foreign Agricultural Service, 2019. Argentina Annual Biofuels Report 2019.

https://apps.fas.usda.gov/newgainapi/api/report/downloadreportbyfilename?filename=Biofuels%20Annual_Buenos%20Aires_Argentina_8-9-2019.pdf

¹⁴ <https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2019/feb/godkjenning-av-at-u.s.-soybean-sustainability-assurance-protocol-oppfyller-barekraftskriteriene-for-biodrivstoff/id2629854/>

Felles for palmeolje og soya som råstoff er at det er konvensjonelle råstoff. En økning i delkravet til avansert biodrivstoff vil derfor gi mindre rom for bruk av konvensjonelt biodrivstoff innenfor omsetningskravet, og dermed også palme og soya.

1.5.4 Ulike typer biodrivstoff

Flere typer biodrivstoff blandes i dag inn i bensin og diesel i Norge. Dagens omsetningskrav på 20 % gjør at diesel og bensin i Norge allerede inneholder så mye FAME-biodiesel og bioetanol som drivstoffstandardene tillater. Innblanding av biodrivstoff utover dette skjer derfor med HVO-biodiesel eller andre biokomponenter i bensin som ETBE og bio-nafta. Høyinnblandingsprodukter solgt til flåteaktører (HVO100, B100/FAME og ED95) kan også brukes for å oppfylle omsetningskravet. På sikt kan andre typer drop-in¹⁵ biodiesel og drivstoff fra ko-prosessering være aktuelt å blande inn.

1.6 Tilgjengelighet av biodrivstoff

Norsk produksjon av flytende biodrivstoff er i dag på 140 millioner liter, hvor 20 millioner liter er avansert bioetanol fra Borregaard basert på avfall og rester fra norsk skogindustri. Resten av produksjonen er FAME-biodiesel fra Adesso Bioproducts i Fredrikstad, framstilt av importert raps. Mesteparten av denne FAME-biodieselen eksporteres. I tillegg planlegges fire konkrete industriprosjekter for produksjon av avansert biodrivstoff (del A) basert på eksisterende biprodukter fra skogindustrien i Norge, vist i Tabell 7.

Tabell 7: Mulig produksjon av avansert biodrivstoff i Norge.

Aktør, sted	Råstoff	Volum per år	Mulig oppstart	Type biodrivstoff
St1, Follum	Industriflis 500 000 m ³	50 mill. liter	2023	Etanol (+biogass og biokull)
Silva Green Fuel, Tofte	Industriflis 1000 000 m ³	100 -150 mill. liter	2024/2025	Halvfabrikata Drop-in bensin, diesel og jetdrivstoff (del A)
Biozin, Åmli	Industriflis 700 000 m ³	120 mill. liter	2023	Halvfabrikata til raffinerier. Drop-in bensin, diesel og jetdrivstoff (del A)
Quantafuel, Østlandet	Industriflis 30 - 50 000 m ³	10 mill. liter	Ukjent	Biojetdrivstoff (del A)

¹⁵ Med drop-in menes biodrivstoff som er funksjonelt likt fossilt drivstoff og kan blandes inn i eksisterende infrastruktur. HVO er en type drop-in biodrivstoff.

Prosjektene har en samlet investeringsramme på anslagsvis 14 milliarder kroner. Aktørene planlegger blant annet å ta i bruk industriflis som per i dag eksporteres ut av landet, og de oppgir at produksjonsvolumene ikke vil føre til økt uttak av tre fra norsk skog. Selv om det ikke planlegges å ta i bruk råstoff som fører til direkte økning i uttaket fra norsk skog, kan det likevel tenkes at økt etterspørsel indirekte vil føre til økt uttak. Investeringsbeslutning for anleggene har vært utsatt flere ganger, av ulike årsaker. Mulig produksjonsstart er nå i år 2023/2024, med et produksjonsvolum på totalt ca. 300 millioner liter årlig. I Klimakur 2030 ble det anslått et behov for flytende biodrivstoff til transport på 650 millioner liter i 2030. I tillegg kommer økt etterspørsel etter biodrivstoff/brensel fra kvotepliktige aktiviteter som industri og luftfart. Norge vil derfor være avhengig av importert biodrivstoff, selv om disse prosjektene realiseres.

Forventet økning i global produksjon av avansert biodrivstoff

Global produksjon av flytende biodrivstoff til transportformål har økt kraftig i løpet av de siste 10-15 årene, og biodrivstoff representerer omtrent 3,4 % av alt drivstoff som benyttes i transportsektoren på global basis. Globalt ble det produsert 153 milliarder liter (omtrent 1 050 TWh) biodrivstoff i 2018.¹⁶ De største produsentlandene er USA og Brasil, etterfulgt av Kina, Tyskland og Indonesia. Biodrivstoff er en global handelsvare, og selv om det er en klar sammenheng mellom et lands produksjon og forbruk av biodrivstoff, foregår det betydelig handel mellom nasjoner.

Avanserte råstoff er en begrenset ressurs. Produksjonen av avansert biodrivstoff utgjorde omtrent tre milliarder liter i 2017, som tilsvarer i underkant av 3 % av den globale produksjonen av biodrivstoff.¹⁷ Så godt som all produksjon av avansert biodrivstoff var HVO-biodiesel. HVO-produksjonen domineres av et fåtall aktører og selges i dag ikke på et åpent marked, noe som gjør at prisene ikke nødvendigvis er satt ut fra produksjonskostnadene. Hovedprodusentene av HVO (både konvensjonell og avansert) i Europa er Neste Oil, Preem og UPM, der Neste Oil står for over 90 % av totalproduksjonen. UPM og Preem produserer for det meste avansert HVO fra tallolje. Neste Oil benytter flere ulike typer råstoff i produksjon av HVO, deriblant konvensjonelle råstoff som palmeolje.

CIT Industriell Energi har på oppdrag fra Miljødirektoratet i 2019 vurdert global produksjon av avansert biodrivstoff fram mot 2030. Dette er basert på en kartlegging av eksisterende produksjonsanlegg og kjente planer for nye anlegg.

¹⁶ REN21 (2019). [Renewables 2019 - Global status report](#).

¹⁷ CIT Industriell Energi (2019). [Production of liquid advanced biofuels - global status](#). Rapport M-1420|2019. Oppdragsrapport for Miljødirektoratet.

CIT Industriell Energi estimerer en økning i produksjonen fra 3,3 milliarder liter i 2018 til mellom 13-18 milliarder liter avansert biodrivstoff i 2030. Av dette utgjør avansert HVO og andre former for drop-in¹⁸ biodiesel 7-10 milliarder liter, men den nøyaktige fordelingen på A- og B-råstoff er usikker. Det er eksempelvis ventet en betydelig økning i svensk og finsk produksjon, basert på tallolje, sagflis og andre skogsråstoff. Den forventede veksten skyldes blant annet at det reviderte fornybardirektivet har satt forpliktende mål for alle EU-land om bruk av 14 % fornybar energi i transportsektoren i 2030, hvor minst 1,75 % må være avansert biodrivstoff (del A-råstoff). Til sammenligning er dagens avansertandel i Europa på 0,2 %.¹⁹

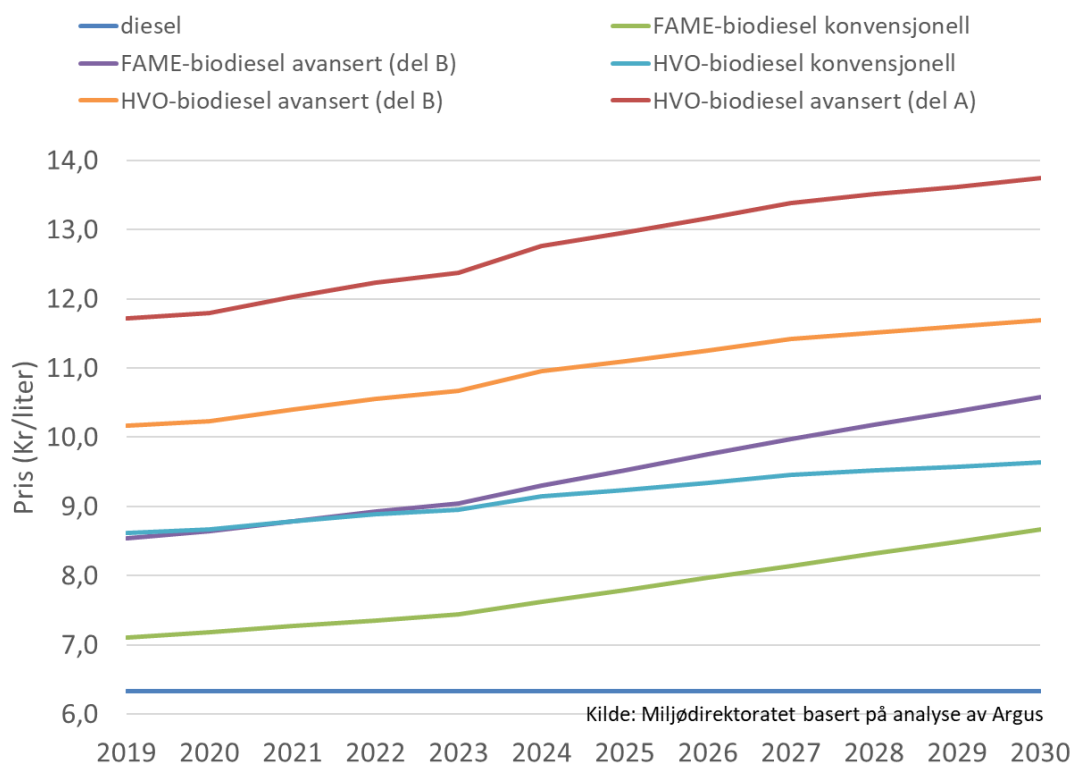
1.7 Økende pris på biodrivstoff fram mot 2030

Argus Consulting utarbeidet våren 2019 en markeds- og prisanalyse for ulike typer flytende biodrivstoff for Miljødirektoratet. Prisestimatene fra Argus er blant annet basert på forventet etterspørsel i EU som følge av kravene i fornybardirektivet. Det er stor usikkerhet, og forventet prisoppgang er på mellom 7 og 30 % fra 2019 til 2030. Biodrivstoff av avanserte råstoff (del A) er 50 % dyrere eller mer i hele perioden enn biodrivstoff av konvensjonelt råstoff, og rundt 20 % dyrere enn biodrivstoff basert på brukt matolje og animalsk fett (del B). Dersom den globale etterspørselen etter avansert biodrivstoff øker, vil prisene kunne øke betydelig utover estimatene i analysen.

Figur 2: Prognose for prisutvikling for biodiesel med flat pris på fossil diesel. Priser uten avgifter (kr/l). Basert på analyse fra Argus Media og bearbeidet av Miljødirektoratet. viser prisprognose for ulike typer biodiesel og antatt flat pris på fossil diesel. Prisene er uten avgifter. For HVO-biodiesel er det oppgitt priser for konvensjonell og avansert del A og del B. Avansert FAME-biodiesel produseres nesten utelukkende fra brukt matolje og animalsk fett, og det er dermed kun oppgitt pris for del B. Avansert HVO del A antas å bli omtrent 90 % dyrere enn fossil diesel i 2030.

¹⁸ Med drop-in menes biodrivstoff som er funksjonelt likt fossilt drivstoff og kan blandes inn i eksisterende infrastruktur. HVO er en type drop-in biodrivstoff.

¹⁹ USDA Foreign Agricultural Service (2019). [EU Biofuels Annual 2019](#).



Figur 2: Prognose for prisutvikling for biodiesel med flat pris på fossil diesel. Priser uten avgifter (kr/l). Basert på analyse fra Argus Media og bearbeidet av Miljødirektoratet.

Det er økende etterspørsel etter HVO i Europa, særlig i Sverige og Finland. I Sverige, hvor det gis insentiver til biodrivstoff med høy klimagassreduksjon over livsløpet, men hvor det ikke er krav til avansert biodrivstoff, anslås forbruket av HVO fra å være i underkant av 20 TWh i 2021, til 40 TWh i 2030. Mesteparten av dette må importeres.²⁰ Til sammenlikning ble det brukt 4 TWh HVO i Norge i 2018. Finland øker også sitt omsetningskrav fra 20 % i 2020 til 30 % i 2030, med et delkrav til 10 % avansert biodrivstoff.

Drivkraft Norge forteller at avansert biodrivstoff er om lag 30-60 % dyrere tilsvarende konvensjonelt biodrivstoff, og at tilbudet av avansert biodrivstoff fremdeles er preget av å være monopolistisk da det er få tilbydere. Pris settes ikke i et åpent marked, men i bilaterale forhandlinger mellom tilbyder og etterspørter. Samme mekanismer gjelder generelt for konvensjonelt biodrivstoff med høy klimagassreduksjon over livsløpet, selv om tilbudet der er større enn for avansert biodrivstoff. Prisene for mange konvensjonelle biodrivstoff fra ulike

²⁰ Energimyndigheten, 2019. Kontrollstation 2019 för reduktionsplikten. <https://energimyndigheten.a-w2m.se/Home.mvc?ResourceId=158594>

råstoff settes i et åpent marked. Tendensen i dette markedet er økte internasjonale priser, også sammenliknet med prisen på fossile produkter.

Miljødirektoratet erfarer at drivstoffomsetterne i Norge inngår kjøpsavtaler for biodrivstoff vanligvis flere måneder i forveien, og det derfor er nærliggende å tro at kostnaden for avansert biodrivstoff vil kunne bli høyere ved inngåelse av avtaler på kort sikt.

2 Aktører som berøres

Omsettere av flytende drivstoff som anvendes til veitrafikk vil omfattes av endringen. Definisjonen av omsetter i produktforskriften § 3-2 bokstav f) lyder: "Omsetter" er "den som er ansvarlig for innbetaling av særavgift knyttet til drivstoffet eller flytende biobrensel slik de er angitt i særavgiftsforskriften § 5-1 og § 5-2, jf. § 2-1, også dersom drivstoffet eller de flytende biobrenslene er unntatt for særavgifter."

Det betyr at "omsetter" er

- den som skal registreres etter særavgiftsforskriften § 5-1 (produsenter), og
- den som frivillig har registrert seg etter særavgiftsforskriften § 5-2 (importører)

En importør av drivstoff som skal omsettes i Norge kan velge å registrere seg, men har altså ikke plikt til dette. Per 1.1.2020 er det åtte omsettere som er omfattet av omsetningskravet:

St1 Norge AS, Circle K Norge AS, Esso Norge AS, Preem Norge AS, Bunker Oil AS, Uno-X Forsyning AS, Måløy Havneseervice AS og Eco-1 Bioenergi AS.

Siden definisjonen av omsetter i produktforskriften er knyttet mot registreringen i særavgiftsforskriften, vil endringer i avgiftsregelverket også kunne påvirke hvilke aktører som faller inn under omsetterbegrepet i produktforskriften. Fram til 1. juli 2020 er avgiftsplikten på biodrivstoff knyttet til det biodrivstoffet som brukes til å oppfylle omsetningskravet. Dette innebærer at rent biodrivstoff i seg selv ikke er ansett som et avgiftspliktig produkt. Dermed har ikke produsenter og importører av rent biodrivstoff adgang til å registrere seg etter særavgiftsforskriften § 5-1 eller § 5-2. De er dermed heller ikke underlagt omsetningskravet.

Med innføring av veibruksavgift på alt flytende biodrivstoff fra 1. juli 2020, uavhengig av om det omsettes innenfor eller utenfor omsetningskravet, vil biodrivstoff være et avgiftspliktig produkt. Som følge av dette vil produsenten Adesso Bioproducts AS være definert som omsetter fra 1. juli 2020. På grunn av omsetterdefinisjonens kobling mot særavgiftsforskriften, kan endringen føre til at enda flere aktører registreres som omsettere etter 1. juli.

I tillegg til omsetterne vil endringen av omsetningskravet også kunne føre til at produsenter av avansert og konvensjonelt biodrivstoff opplever økt etterspørsel etter sine produkter sammenlignet med en videreføring av dagens omsetningskrav. Hvis delkravet til avansert biodrivstoff økes utover 2019-omsetningen (som er tilfelle i Alternativ 1), vil dette bety at produsenter av avansert biodrivstoff vil også kunne oppleve økt etterspørsel sammenlignet med 2019. Dette kan ha betydning for mulige framtidige produsenter.

Alle privatpersoner, næringsaktører og offentlige virksomheter som kjøper drivstoff vil sannsynligvis kunne oppleve noe økte drivstoffpriser hvis avansertandelen øker, siden det vil kreve bruk av drivstoff med høyere produksjonskostnader. Med alternativet med høyest avansertandel er økningen i pumpepris på diesel inkl. avgifter beregnet å være 1,2 %, som vist i *kapittel 4.2.1*. For næringsaktører som ikke beregner merverdiavgift som en kostnad vil de prosentvise endringene være marginalt lavere.

3 Vurderte alternativer

Vi har på oppdrag fra KLD utredet to bestemte alternativer for endring i produktforskriften. Alternativene innebærer både en endring av det generelle omsetningskravet og delkravet for avansert biodrivstoff, der begge alternativene innebærer det samme kravet fra 1. juli 2020. Alternativ 1 innebærer en opptrapping fra 1. juli 2020, og ytterligere opptrapping fra 1. januar 2021. Alternativ 2 innebærer kun opptrapping fra 1. juli 2020 og videreføring av samme omsetningskrav i 2021. Det er kun det totale omsetningskravet og delkravet til avansert som justeres. Innretningen av omsetningskravet for øvrig, inkludert dobbeltelling av avansert biodrivstoff, oppfyllelse av bærekraftskriteriene og delkrav til biodrivstoff i bensin, er ikke foreslått endret. Alternativet som skal gjelde fra 1. juli 2020 er vist under.

Foreslått omsetningskrav fra og med 1. juli 2020 (likt for Alternativ 1 og 2):

- Omsetningskrav: 22,30 %
- Delkrav til avansert biodrivstoff: 6,10 %

Videre er effekten av å øke omsetningskravet og delkravet til avansert biodrivstoff fra 1. januar 2021 utredet. Under vises de to alternativene, Alternativ 1 med opptrapping og Alternativ 2 med en videreføring av kravet fra 1. juli 2020. Gitt at kravene akkurat oppfylles, gir de to alternativene en total innblanding av biodrivstoff på henholdsvis 17,5 % og 16,2 % i 2021.

Alternativ 1 fra 1. januar 2021- Høy avansertandel og økt totalt omsetningskrav:

- Omsetningskrav: 28,5 %
- Delkrav til avansert biodrivstoff: 11,0 %

Alternativ 2 fra 1. januar 2021- Lav avansertandel, videreføring av kravet fra 1. juli:

- Omsetningskrav: 22,30 %
- Delkrav til avansert biodrivstoff: 6,10 %

En oppsummering av de utredede alternativene fra 1. juli og 1. januar er vist i Tabell 8.

Tabell 8: Utredete alternativer for omsetningskrav fra 1. juli 2020 og 1. januar 2021.

	Omsetningskrav fra 1. juli 2020	Omsetningskrav fra 1. januar 2021
Alternativ 1: Høy avansertandel	Omsetningskrav: 22,30 %	Omsetningskrav: 28,5 % Delkrav avansert: 11,0 %
Alternativ 2: Lav avansertandel	Delkrav avansert: 6,10 %	Omsetningskrav: 22,3 % Delkrav avansert: 6,10 %

I Klimakur 2030 ble det også utredet opptrapping av omsetningskravet til veitrafikk som et mulig klimatiltak. Her la Miljødirektoratet og de andre etatene til grunn at all økt bruk av biodrivstoff skulle skje med avansert biodrivstoff. Tiltaket i Klimakur innebar en gradvis opptrapping fra 2021 til 2030.

3.1 Innretting av kravet til rapportering for kalenderåret 2020

Vi foreslår at kravene for første og andre halvdel av 2020 ikke beregnes som et gjennomsnittskrav. Avgiftsplikten frem til 1. juli er knyttet til den mengden biodrivstoff som er medgått til oppfyllelse av omsetningskravet. Ved avgiftsberegningen skal den mengden biodrivstoff som er godkjent av Miljødirektoratet ilegges avgift. Innføres det en gjennomsnittsberegning for omsetningskravet for 2020, vil dette innebære en avgiftsskjerpelse for virksomhetene for biodrivstoff solgt første halvår innenfor omsetningskravet, ettersom omsetningskravet for hele 2020 økes.

I stedet foreslår vi å endre forskriften, slik at dersom omsetningskravet for første halvår 2020 overoppfylles, skal det overskytende tas med i beregningen av om kravet for andre halvår er oppfylt. For oppfyllelse av selve omsetningskravet i andre halvår, vil en eventuell overoppfyllelse rapportert første halvår, automatisk telles med i oppfyllelse av kravet for andre halvår. Dette vil sikre fleksibilitet for omsetterne for oppfyllelse av kravet. Rapportering på omsatt biodrivstoff i 2020 vil som tidligere ha rapporteringsfrist til Miljødirektoratet innen 31. mars påfølgende år, som beskrevet i kapittel 1.3.3.

Nøyaktig hvilken effekt innretningen av rapporteringsåret 2020 har på det totale volumet biodrivstoff er krevende å estimere. Det er mange faktorer som endres i løpet av året. Vi forventer imidlertid at fleksibiliteten som er skissert over vil medføre liten risiko for lavere biodrivstoffvolum enn det vi har beregnet (se omtale av volum i kapittel 4). En årsak til dette er at vi tror at omsetterne allerede har inngått kjøpsavtaler for majoriteten av biodrivstoff de skal omsette i 2020. Siden det enda ikke er fastsatt hvilket krav som skal gjelde fra 1. juli og om det tillates overføring av volum fra første til andre halvår, tror vi at kostnaden for å måtte hastekjøpe inn biodrivstoff i andre halvår 2020 kan være høy for aktørene. Det er nærliggende å tro at omsetterne derfor er mer konservative, og har en begrenset overoppfyllelse av kravet første halvår for å ha tilstrekkelig biodrivstoff for hele året, i påvente av det kommende kravet.

Dersom omsetningskravet utformes som et "skarpt" skille fra 1. juli, hvor overoppfyllelse fra første halvår ikke kan telles med i andre halvår, vil dette være krevende for aktørene i og med at det vil være kort frist før ikrafttredelse. I tillegg vil insitamentet til å overoppfylle i første halvår reduseres hvis det innebærer at de må kjøpe inn mer biodrivstoff på kort sikt i andre halvår. Det har ved tilsvarende endringer av omsetningskravet midt i et år vært tillatt å overføre volum fra krav innenfor samme kalenderår. I 2017 ble omsetningskravet økt to ganger, 1. januar og 1. oktober 2017, hvor oppfyllelsen av kravet ved rapportering til Miljødirektoratet ble utregnet som et snitt av de to kravene. Som beskrevet i kap 1.3.3, vil derimot avregningen av veibruksavgift foregå som et "skarpt" skille, hvor mengden biodrivstoff som er fysisk omsatt det enkelte halvår vil være grunnlag for beregningen av veibruksavgiften.

Risikoen for at det totale volumet biodrivstoff er lavere enn skissert i denne utredningen er først og fremst på grunn av mulig overoppfyllelse av delkravet til avansert innenfor det overordnede omsetningskravet, på grunn av dobbelttelling. Dobbelttellingen av avansert biodrivstoff gir fortsatt betydelig insentiv for å oppfylle omsetningskravet med høyest mulig andel avansert. Denne risikoen er større desto lavere delkravet til avansert biodrivstoff er, men blir trolig ikke påvirket av innretningen på rapporteringen.

Muligheten for å ta med overoppfyllelse i første halvår til andre halvår av 2020, kan ha noe effekt på provenyinntektene, dette er omtalt i kapittel 4.2.2.

4 Konsekvenser

Miljødirektoratet vil fremheve at det er krevende for aktørene at omsetningskravet endres midt i året med kort frist før ikrafttredelse.

I oppdraget ble det gitt at konsekvenser av å innføre alternativ 1 og alternativ 2 skal sammenliknes med et nullalternativ som er omsetningen i 2019. Vi har lagt til grunn at det er biodrivstoffandelen i 2019 som videreføres til 2020 og 2021. Forskriftsendringen i begge de to alternativene i 2020 og som i alternativ 2 videreføres i 2021 er basert på et omsetningskrav fra 1. juli 2020 som er satt med mål om å oppnå samme andel biodrivstoff som i 2019. Derfor vil det være svært liten forskjell mellom nullalternativet og alternativ 1 og 2 i 2020, og mellom nullalternativet og alternativ 2 i påfølgende år.

I beregningene for 2020 og 2021 har vi framskrevet nedgangen i drivstoffsalget fra 2018 til 2019 på 5,7 % for bensin og 3,2 % for diesel lineært. Som nevnt i kapittel 1.5.4. inneholder diesel og bensin i Norge allerede så mye FAME-biodiesel og bioetanol som drivstoffstandardene tillater. For beregningene av nytteeffekter og kostnader er det derfor lagt til grunn at økningen sammenlignet med nullalternativet skjer med HVO-biodiesel. For beregninger av effekter i 2020, er det antatt av omsetningskravene i første og andre halvdel av 2020 akkurat oppfylles. I praksis vil det si at effekter i 2020 beregnes som et gjennomsnitt av kravet før og etter 1. juli 2020.

4.1 Omsatt volum biodrivstoff og endring i klimagassutslipp

Nullalternativet som er basert på bioandelene i 2019 fra foreløpige tall rapportert til Skatteetaten, og det foreslåtte omsetningskravet fra 1. juli 2020 er oppsummert under:

Nullalternativ: biodrivstoffandelen fra 2019

- Andel biodrivstoff: 22,36 %
- Andel avansert biodrivstoff: 6,15 %

Foreslått omsetningskrav fra og med 1. juli 2020 (likt for alternativ 1 og 2):

- Omsetningskrav: 22,30 %
- Delkrav til avansert biodrivstoff: 6,10 %

Fordi kravet innføres midt i året, vil det kreves en lavere andel biodrivstoff for å oppfylle kravene i 2020 samlet. Dette er fordi kravet i første halvdel av 2020 vil være på 20 % og delkravet til avansert på 4 %. Forutsatt at det ikke omsettes noe biodrivstoff utover kravene og at delkravet til avansert ikke overoppfylles, vil kravet i 2020 sett under ett være på 21,15 % og delkravet på 5,05 %. For å oppfylle dette kreves et volum biodrivstoff på anslagsvis 612 millioner liter i 2020. Da vil den totale andelen biodrivstoff i 2020 være på 16,1 %, tilnærmet lik oppnådd andel biodrivstoff i 2019 på 16,2 %. En eventuell overoppfyllelse av delkravet til avansert vil medføre et lavere volum siden avansert biodrivstoff teller dobbelt.

Nullalternativet for 2021 er det samme som over. De to alternativene for 2021 er følgende:

Alternativ 1 fra 1. januar 2021- Høy avansertandel og økt totalt omsetningskrav:

- Omsetningskrav: 28,5 %
- Delkrav til avansert biodrivstoff: 11,0 %

Alternativ 2 fra 1. januar 2021- Lav avansertandel, videreføring av kravet fra 1. juli:

- Omsetningskrav: 22,3 %
- Delkrav til avansert biodrivstoff: 6,10 %

Gitt at det overordnede omsetningskravet og delkravet til avansert akkurat oppfylles, gir begge alternativene omtrentlig samme andel i 2020 som i 2019, det vil si en innblanding på 16,10 %. I 2021 medfører Alternativ 1 en økt andel biodrivstoff, til totalt 17,5 %. Beregnet drivstoffvolum og fysisk innblanding i prosent for de ulike alternativene er vist i Tabell 9. Ettersom vi har lagt til grunn at det totale drivstoffsalg vil falle i 2020 og 2021, reduseres også volumet i nullalternativet og Alternativ 2. Dette er imidlertid kun på grunn av redusert drivstoffsalg, og andelen biodrivstoff er konstant.

Tabell 9 Beregnet biodrivstoffvolum i nullalternativet og de to utredede alternativene i 2020 og 2021

	Volum biodrivstoff i 2020 (mill. liter)	Fysisk innblanding biodrivstoff i 2020	Volum biodrivstoff i 2021 (mill. liter)	Fysisk innblanding biodrivstoff i 2021
Nullalternativ	616	16,2 %	592	16,2 %
Alternativ 1: Høy avansertandel	612	16,1 %	640	17,5 %
Alternativ 2: Lav avansertandel	612	16,1 %	592	16,2 %

4.1.1 Direkte klimagassutslipp i Norge

Endringene i utslipp på det norske klimagassregnskapet sammenlignet med nullalternativet er vist i Tabell 10. Siden endringen i 2020 innføres halvveis i året, vil volumet biodrivstoff i 2020 være noe lavere enn nullalternativet. Dette har lite å si for utslippsreduksjonen fra bruk av biodrivstoff på det norske klimagassregnskapet, som reduseres med mindre enn 1 % sammenlignet med nullalternativet. I 2021 gir Alternativ 1 (høy avansertandel) en direkte utslippsreduksjon på i overkant av 1,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, som er 117 000 tonn mer enn nullalternativet. Alternativ 2, videreføring av kravet fra 1. juli, innebærer ingen endring i utslippsreduksjon sammenlignet med nullalternativet.

Hvis delkravet til avansert overoppfylles, vil utslippsreduksjonen bli mindre. Dette gjelder også for nullalternativet. Jo høyere delkravet til avansert er, desto lavere er risikoen for at delkravet overoppfylles innenfor omsetningskravet. Det betyr at denne usikkerheten er minst for Alternativ 1 (høy avansertandel).

Tabell 10 Endring i direkte utslippsreduksjon fra bruk av biodrivstoff på det norske klimagassregnskapet sammenlignet med nullalternativet.

	Endring i direkte utslippsreduksjon i 2020 (tonn CO ₂)	Endring i direkte utslippsreduksjon i 2021 (tonn CO ₂)
Alternativ 1: Høy avansertandel	-10 000	+117 000
Alternativ 2: Lav avansertandel	-10 000	0

4.1.2 Globale livsløp utslipp og ILUC-risiko

For beregningene av globale klimagassutslipp er det lagt til grunn at fordelingen av råstoff innenfor hver drivstofftype og gjennomsnittlig livsløpsreduksjon er lik som for biodrivstoffet som ble rapportert i 2018. Tilsvarende som på det nasjonale utslippsregnskapet vil den globale utslippsreduksjonen med forskriftsendringen i 2020 være noe lavere enn nullalternativet på grunn av innføringen midt i året. Dette skyldes både en liten reduksjon i totalt volum, men i hovedsak en lavere andel avansert, siden delkravet i første halvdel av 2020 kun er på 4 %.

Tabell 11 viser beregnet reduksjon i globale utslipp nullalternativet og de to alternativene i 2021. Utslippsreduksjonen fra den reelle omsetningen i 2019 er også vist til sammenligning. Utslippsreduksjonen er vist både med og uten risiko for utslipp fra ILUC. Alternativ 1 fører til betydelig større reduksjon i globale utslipp, særlig hvis man inkluderer risiko for ILUC-utslipp. I beregningen som inkluderer risiko for ILUC-utslipp er verdiene fra produktforskriften vedlegg VI benyttet (gitt i Tabell 3). Som nevnt er disse verdiene basert på et vektet gjennomsnitt av flere studier og angitt tre råstoffkategorier. I den nye rettsakten fra EU, er palmeolje råstoffet med desidert høyest risiko for utslipp som følge av ILUC, og klassifisert til å ha høy ILUC-risiko. Derfor vil reduksjonen i globale utslipp inkludert risiko for ILUC-utslipp kunne være enda lavere en angitt i tabellen dersom større deler av det konvensjonelle biodrivstoffet er laget av palmeolje.

Tabell 11: Beregnet reduksjon i globale livsløp utslipp med og uten risiko for ILUC-utslipp for nullalternativet og de foreslåtte endringene i 2021. Utslippsreduksjonen av biodrivstoffomsetningen i 2019 er vist til sammenligning.

	Global reduksjon i livsløp utslipp (LCA) (tonn CO ₂ -ekv.)	Globale utslippsreduksjoner inkl. risiko for ILUC (tonn CO ₂ -ekv.)
2019-omsetning (til sammenligning)	1 380 000	820 000
Nullalternativ 2021	1 280 000	760 000
Sammenlignet med nullalternativ 2021	Endring i globale LCA-reduksjoner (tonn CO ₂ -ekv.)	Endring i globale utslippsreduksjoner inkl. risiko for ILUC (tonn CO ₂ -ekv.)
2021 Alternativ 1: Høy avansertandel	+141 000	+345 000
2021 Alternativ 2: Lav avansertandel	0	-4 000

4.1.3 Volum av biodrivstoff med høy ILUC-risiko

Mer enn 90 % av biodrivstoff av palmeolje på det norske markedet er i form av HVO-biodiesel. Palmeolje er et konvensjonelt råstoff. Vi har anslått hvor mye biodrivstoff med høy ILUC-risiko (fra palmeolje) som kan omsettes innenfor omsetningskravet. Beregningen er gjort basert på historiske tall for omsatt biodrivstoff. Med de tekniske begrensningene for hvor mye FAME-biodiesel og biokomponenter i bensin som kan blandes inn i diesel og bensin, kan vi beregne maksimalt volum av konvensjonell HVO-biodiesel, og dermed også palmeoljebiodiesel, det er plass til innenfor omsetningskravet. Resultatet er vist i Tabell 12. Til sammenligning var bruken i 2019 på maksimalt 196 millioner liter basert på foreløpige tall. Dersom delkravet til avansert overoppfylles blir det plass til mindre konvensjonelt biodrivstoff og biodrivstoff med høy ILUC-risiko. Volumet i 2020 er betydelig større enn i 2021, siden omsetningskravet først økes midtveis i året. Mindre volumer vil kunne komme i tillegg i form av bionafta eller FAME-biodiesel, omtalt i kapittel 1.5.3.

Tabell 12: Anslag for maksimal bruk av biodrivstoff med høy ILUC-risiko innenfor omsetningskravet i 2021. Volumene er beregnet uten overoppfyllelse av delkravet til avansert biodrivstoff.

	Maksimal bruk av biodrivstoff med høy ILUC-risiko i 2020 (mill. liter)	Maksimal bruk av biodrivstoff med høy ILUC-risiko i 2021 (mill. liter)
Nullalternativ	189	182
Alternativ 1: Høy avansertandel	227	53
Alternativ 2: Lav avansertandel	227	184

4.2 Kostnader

4.2.1 Privat- og samfunnsøkonomisk kostnad

Beregningene av økte samfunnsøkonomiske kostnader og pumpepriser for private aktører er basert på prisestimatene fra det britiske analyseselskapet Argus Consulting. Som vist i Figur 2 er prisestimatene fra Argus oppgitt per type biodrivstoff og inndelt i om det er konvensjonelt, avansert del A eller avansert del B. I kostnadsberegningene er det lagt til grunn at delkravet til avansert biodrivstoff oppfylles med samme fordeling mellom avansert del A og del B som ble rapportert i 2018.²¹ Dette gjelder både for nullalternativet og de utredede forskriftsforslagene. Pumpeprisen vil variere med forholdet mellom avansert og konvensjonelt biodrivstoff, og fordelingen på avansert del A og del B.

Forskriftsforslaget for 2020 og Alternativ 2 (lavt avansertandel) i 2021 vil ikke gi noe merkbart utslag på beregnet pumpepris sammenlignet med nullalternativet. Med Alternativ 1 (høy avansertandel) i 2021 er det beregnet en økt pumpepris på diesel på 1,2 % (17 øre/l) sammenlignet med nullalternativet. Siden all økning skjer med avansert HVO, er det kun dieselpriisen som øker. For næringsaktører som ikke beregner merverdiavgift som en kostnad vil de prosentvise endringene i pumpepris være marginalt lavere.

De samfunnsøkonomiske merkostnadene for de ulike alternativene er gitt i Tabell 13. De samfunnsøkonomiske kostnadene er beregnet ved merkostnad på biodrivstoff eksklusive avgifter per liter drivstoff multiplisert med antall liter biodrivstoff omsatt. Den relativt betydelige reduksjonen i merkostnader i 2020 skyldes både redusert totalt biodrivstoffvolum når man ser

²¹ Basert på den årlige rapporteringen til Miljødirektoratet var fordelingen av avansert biodrivstoff i 2018 12 % råstoff fra del A og 88 % råstoff fra del B.

hele 2020 under ett, men også en lavere andel avansert biodrivstoff. Dette er fordi forslaget for 2020 trer i kraft midt i året.

Tabell 13: Beregnede samfunnsøkonomiske merkostnader for de tre alternativene sammenlignet med nullalternativet.

	Merkostnad i 2020 (mill. kr.)	Merkostnad i 2021 (mill. kr.)
Alternativ 1: Høy avansertandel	-84	451
Alternativ 2: Lav avansertandel		-4

4.2.2 Provenyvirkning for staten

En endring i omsetningskravet kan i praksis gi forskjellige utslag, og her er det gjort et overslag av provenyeffekter ut fra noen gitte forutsetninger. Resultatet er vist i Tabell 14. Det er i beregningen sett bort ifra effekt på merverdiavgift.

I beregningen for 2020 er det lagt til grunn at omsetningskravene akkurat oppfylles i hvert halvår. Det vil si at alt biodrivstoff er ilagt veibruksavgift. Med et skarpt skille i avgiftsberegningen og antakelse om at mengden biodrivstoff som omsettes i hvert halvår tilsvarer det gjeldende kravet, er provenyeffekten for 2020 angitt i tabellen under.

Tabell 14. Beregnet provenyvirkning av forskriftsforslaget for 2020 sammenlignet med nullalternativet.

	CO ₂ -avgift [kr/liter]	Veibruksavgift [kr/liter]	Endring i volum [millioner liter]	Endring i proveny [millioner kr]
Fossil diesel	1,45	3,62	+4,0	+20,2
Biodiesel	0	3,62	-4,0	-14,4
Sum			0	+5,8

Som vist, vil forskriftsforslaget i 2020 ha liten provenyvirkning sammenliknet med nullalternativet. Provenyvirkningen av de to forslagene i 2021 er vist i Tabell 15. Siden Alternativ 1 gir 43 millioner liter mer biodrivstoff i 2021 er provenyeffekten redusert tilsvarende dette volumet multiplisert med CO₂-avgiften. Alternativ 2 medfører en minimal endring fra nullalternativet.

Tabell 15: Beregnede provenyvirkning for forskriftsforslagene for 2020 og 2021 sammenlignet med nullalternativet.

	Endring i proveny i 2020 (mill. kr.)	Endring i proveny i 2021 (mill. kr.)
Alternativ 1: Høy avansertandel	+5,8	-68,7
Alternativ 2: Lav avansertandel		+0,2

Fordi avgiftsregelverket og omsetningskravet endres halvveis i 2020, vil provenyeffekten for 2020 sett under ett være usikker. Endringene i proveny vil avhenge av endelig innretning på rapportering av omsetningskravet for 2020 og ikke minst hvordan omsetterne innretter seg etter endringene i 2020. Dersom det er mulighet til å overføre overoppgjørelse av omsetningskravet fra første halvår av 2020, vil dette medføre risiko for lavere proveny. Hvis man imidlertid beregner provenyeffekten sammenlignet med året 2019, er det sannsynlig at proveny i 2020 vil øke uavhengig av dette. Det er fordi foreløpige tall fra Skatteetaten for 2019 tyder på at omtrent 55 % av omsatt biodrivstoff i 2019 var utenfor omsetningskravet, og unntatt veibruksavgift.

4.3 Behov for avansert biodrivstoff

Alternativ 1 med høy avansertandel vil kreve økt bruk av avansert biodrivstoff sammenliknet med nullalternativet. Det er begrenset tilgjengelighet, og å skaffe dette på kort sikt kan være krevende, omtalt i kapittel 1.6. Tabell 16 viser behovet for avansert biodrivstoff i 2020 og 2021 for de utredede alternativene. Her vises også økningen sammenlignet med det som kreves for å oppfylle kravet i nullalternativet, samt økningen sammenlignet med omsatt avansert i 2019. Det reduserte behovet for avansert biodrivstoff i 2020 skyldes at forskriftsforslaget trer i kraft midt i året. Dette gir større utslag på volum avansert biodrivstoff enn totalt volum biodrivstoff. Forskjellen på delkravet på 4 % og 6,1 % før og etter 1. juli, medfører at det kreves 42 millioner liter mindre avansert biodrivstoff for å oppfylle kravene enn nullalternativet.

Tabell 16: Behov for avansert biodrivstoff i 2020 (som gjennomsnitt) og 2021, samt økning sammenlignet med nullalternativ og 2019-nivå.

		Behov for avansert biodrivstoff (millioner liter)	Endring sammenlignet med nullalternativ (millioner liter)	Endring sammenlignet med 2019-nivå (millioner liter)
2020	Alternativ 1 og Alternativ 2	192	-42	-51
2021	Alternativ 1: Høy avansertandel	402	+177	+159
	Alternativ 2: Lav avansertandel	223	-2	-20

4.4 Oppsummering

Siden den foreslåtte forskriftsendringen for 2020 er tilnærmet lik andelen biodrivstoff solgt i 2019, vil ikke innføring av dette gi store konsekvenser sammenlignet med nullalternativet som er en videreføring av omsatt andel biodrivstoff i 2019. De små forskjellene skyldes i hovedsak at kravet innføres halvveis i 2020, og siden omsetningskravet fra 1. januar til 1. juli er lavere enn kravet som innføres fra 1. juli, vil andelen biodrivstoff som kreves for å oppfylle gjennomsnittlig omsetningskrav sett over hele 2020 være noe lavere. Andelen avansert som kreves er også redusert sammenlignet med nullalternativet.

Tabell 17. Oppsummering av konsekvenser for de to alternativene i 2020 sammenlignet med nullalternativet.

Oppsummering 2020	Usikkerhet i omsatt totalvolum biodrivstoff	Endret global utslippsreduksjon (LCA) (mill. tonn CO ₂ -ekv)	Endret global utslippsreduksjon inkl. ILUC (mill. tonn CO ₂ -ekv)	Maksimal bruk av biodrivstoff med høy ILUC-risiko i omsetningskravet (mill. liter)	Samfunnsøkonomisk merkostnad (mill. kr)	Endring pumpepris diesel (øre/l)
Alternativ 1 og 2	Høy usikkerhet	-0,02	-0,08	227	-84	0

Konsekvensene av de ulike forskriftsforslagene i 2021 er oppsummert i Tabell 18 under. Ved beregning av kostnader og nytteeffekter legges det til grunn at delkravene i alternativene, samt nullalternativet, ikke overoppfylles. Tabellen under viser globale klimagassreduksjoner beregnet både med og uten risiko for ILUC-utslipp sammenliknet med nullalternativet, maksimal bruk av biodrivstoff med høy ILUC-risiko innenfor omsetningskravet, samt kostnader for nullalternativet og de utredete alternativene for 2021.

I tillegg til effektene i tabellen, gir også Alternativ 1 (høy avansertandel) en større utslippsreduksjon på det nasjonale utslippsregnskapet (+117 000 tonn CO₂-ekv.).

Tabell 18: Oppsummering av konsekvenser for de to ulike alternativene i 2021 sammenlignet med nullalternativet.

Oppsummering 2021	Usikkerhet i omsatt totalvolum biodrivstoff	Endret global utslippsreduksjon (LCA) (mill. tonn CO ₂ -ekv)	Endret global utslippsreduksjon inkl. ILUC (mill. tonn CO ₂ -ekv)	Maksimal bruk av biodrivstoff med høy ILUC-risiko i omsetningskravet (mill. liter)	Samfunnsøkonomisk merkostnad (mill. kr)	Endring pumpepris diesel (øre/l)
Alternativ 1 Høy avansertandel	Lav usikkerhet	+0,13	+0,34	53	+451	+17
Alternativ 2 Lav avansertandel	Høy usikkerhet	0,00	-0,01	184	-4	+0

Alternativ 1 (høy avansertandel) gir betydelig høyere global utslippsreduksjon enn Alternativ 2 (lav avansertandel), gir minst rom for biodrivstoff med høy-ILUC-risiko innenfor omsetningskravet, og har liten risiko for lavere omsatt volum biodrivstoff. Alternativ 1 gir også en økning i pumpeprisen på 1,2 % (17 øre/l), og har høyere samfunnsøkonomisk kostnad. Alternativ 2 (lav avansertandel) gir plass til store mengder biodrivstoff med høy ILUC-risiko innenfor omsetningskravet, og gir ingen økning i global utslippsreduksjon sammenlignet med nullalternativet.

5 Videre utredningsarbeid

Teknologi- og markedsutviklingseffekten av målrettet etterspørsel etter avansert biodrivstoff fra brukt matolje og animalsk fett, er trolig lav fordi nærmest all brukt matolje og animalsk fett som er tilgjengelig på verdensmarkedet, allerede brukes til biodrivstoffproduksjon.

På grunn av begrenset potensial for økt produksjon, i tillegg til høyere risiko for indirekte effekter og svindel, kan omsetningskravet utformes på en måte som ikke likestiller råstoff på del A og del B. Mulige måter å skille på del-A og del-B råstoff innenfor omsetningskravet kan blant annet være:

- Introdusere et tak på hvor mye del B-råstoff som kan telle inn i delkravet til avansert biodrivstoff eller i omsetningskravet
- Et delkrav til avansert biodrivstoff i omsetningskravet som kun inkluderer del A-råstoff
- Endre dobbelttellingen slik at A-råstoff teller mer, B-råstoff mindre eller en kombinasjon



Eventuelle endringer må konsekvensutredes, og må varsles i god tid slik at produsenter, leverandører og omsetterne har tilstrekkelig tid til tilpasning.

Vedlegg 1: Utkast til endringsforskrift

Alternativ 1:

I

I forskrift 1. juni 2004 nr. 922 om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (produktforskriften) gjøres følgende endringer:

§ 3-3 skal lyde:

§ 3-3. Krav til omsetning av biodrivstoff til veitrafikk og dobbeltelling av biodrivstoff fra visse råstoff

De som omsetter drivstoff, skal sørge for at minimum 20 volum% av totalt omsatt mengde drivstoff til veitrafikk per år består av biodrivstoff, unntatt biogass. Fra 1. juli 2020 er kravet 22,3 volum%, og fra 1. januar 2021 er kravet 28,5 volum%. Dersom kravet for første halvår 2020 overoppfylles, skal det overskytende tas med i beregningen av om kravet for andre halvår er oppfylt. Minimum 4,0 volum% av totalt omsatt mengde drivstoff til veigående bensinkjøretøy per år skal bestå av biodrivstoff, unntatt biogass. Kravene kan oppfylles av den enkelte omsetter eller av flere omsettere samlet.

Ved oppfyllelsen av omsetningskravet i første ledd første og andre punktum, skal biodrivstoff fremstilt av råstoff på listen i vedlegg V, del A og B, telle dobbelt sammenliknet med andre biodrivstoff.

For oppfyllelse av kravene i første ledd kan det bare medregnes drivstoff som oppfyller bærekraftskriteriene i § 3-6 til § 3-9 jf. § 3-5.

§ 3-4 skal lyde:

§ 3-4. Delkrav om avansert biodrivstoff

De som omsetter drivstoff skal sørge for at minimum 4 volum% av totalt omsatt mengde drivstoff til veitrafikk per år består av biodrivstoff, unntatt biogass, fremstilt av råstoff på listen i vedlegg V, del A og B. Dette kravet øker til 6,1 volum% fra 1. juli 2020 og 11 volum% fra 1. januar 2021. Dersom kravet for første halvår 2020 overoppfylles, skal det overskytende tas med i beregningen av om kravet for andre halvår er oppfylt. Kravet kan oppfylles av den enkelte omsetter eller av flere omsettere samlet. For oppfyllelse av kravet, kan det bare medregnes drivstoff som oppfyller bærekraftskriteriene i § 3-6 til § 3-9 jf. § 3-5.

II

Endringene trer i kraft 1. juli 2020.

Alternativ 2:

I

I forskrift 1. juni 2004 nr. 922 om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (produktforskriften) gjøres følgende endringer:

§ 3-3 skal lyde:

§ 3-3. Krav til omsetning av biodrivstoff til veitrafikk og dobbeltelling av biodrivstoff fra visse råstoff

De som omsetter drivstoff, skal sørge for at minimum 20 volum% av totalt omsatt mengde drivstoff til veitrafikk per år består av biodrivstoff, unntatt biogass. Fra 1. juli 2020 er kravet 22,3 volum%. *Dersom kravet for første halvår 2020 overoppfylles, skal det overskytende tas med i beregningen av om kravet for andre halvår er oppfylt.* Minimum 4,0 volum% av totalt omsatt mengde drivstoff til veigående bensinkjøretøy per år skal bestå av biodrivstoff, unntatt biogass. Kravene kan oppfylles av den enkelte omsetter eller av flere omsettere samlet.

Ved oppfyllelsen av omsetningskravet i første ledd første og andre punktum, skal biodrivstoff fremstilt av råstoff på listen i vedlegg V, del A og B, telle dobbelt sammenliknet med andre biodrivstoff.

For oppfyllelse av kravene i første ledd kan det bare medregnes drivstoff som oppfyller bærekraftskriteriene i § 3-6 til § 3-9 jf. § 3-5.

§ 3-4 skal lyde:

§ 3-4. Delkrav om avansert biodrivstoff

De som omsetter drivstoff skal sørge for at minimum 4 volum% av totalt omsatt mengde drivstoff til veitrafikk per år består av biodrivstoff, unntatt biogass, fremstilt av råstoff på listen i vedlegg V, del A og B. Dette kravet øker til 6,1 volum% fra 1. juli 2020. *Dersom kravet for første halvår 2020 overoppfylles, skal det overskytende tas med i beregningen av om kravet for andre halvår er oppfylt.* Kravet kan oppfylles av den enkelte omsetter eller av flere omsettere samlet. For oppfyllelse av kravet, kan det bare medregnes drivstoff som oppfyller bærekraftskriteriene i § 3-6 til § 3-9 jf. § 3-5.

II

Endringene trer i kraft 1. juli 2020