

Økte omsetningskrav til biodrivstoff til veitrafikk, andre formål og sjøfart

På vegne av Klima- og miljødepartementet, sender Miljødirektoratet med dette på høring forslag til endringer i kravene til omsetning av biodrivstoff og flytende biobrensler til veitrafikk, sjøfart og andre formål (omsetningskravene) i produktforskriften kapittel 3.

Hovedpunkter i forslaget som legges på høring

Det er utredet flere alternativer til økninger i omsetningskravene, se vedlagte konsekvensvurdering. **Alle alternativene som er utredet, er på høring.** Basert på de utredede alternativene, har Klima- og miljødepartementet besluttet å fremme et hovedalternativ, som det særlig ønskes innspill til.

Hovedalternativet er som følger:

Omsetningskravet til veitrafikk

- Omsetningskravet til veitrafikk økes fra 19 til 23 prosent i 2026, og til 26 prosent i 2027.
- Delkravet til vedlegg V-biodrivstoff (avansert biodrivstoff¹ og biodrivstoff basert på B-råstoff) økes fra 12,5 til 16,5 prosent i 2026, og til 19,5 prosent i 2027.

Omsetningskravet til sjøfart

- Omsetningskravet til sjøfart økes fra 6 til 10 prosent i 2026, og til 13 prosent i 2027. Omsetningskravet kan kun oppfylles med vedlegg V-biodrivstoff.

Omsetningskravet til andre formål

- Omsetningskravet til andre formål økes fra 10 til 16 prosent i 2026, og til 18 prosent i 2027. Omsetningskravet kan kun oppfylles med vedlegg V-biodrivstoff.

Delkrav til avansert biodrivstoff

Innføring av delkrav til avansert biodrivstoff inngår ikke som en del av hovedalternativet. Klima- og miljødepartementet vil likevel særlig ha innspill på nivåer for et delkrav på 2 prosent for veitrafikk og andre formål, og 1 prosent for sjøfart.

¹ Med avansert biodrivstoff menes biodrivstoff fremstilt av råstoff på listen produktforskriften kapittel 3 vedlegg V del A (A-råstoff). Definisjonen av avansert biodrivstoff ble endret 1. januar fra å omfatte biodrivstoff laget av A- og B-råstoff, til kun å omfatte biodrivstoff laget av A-råstoff. I høringsnotatet brukes den nye definisjonen. I høringsnotatet omtales biodrivstoff laget av A- og B-råstoff som vedlegg V-biodrivstoff.

Oppsummering av de andre alternativene som er utredet, og som også er på høring

Miljødirektoratet har også utredet en lavere bane for opptrapping av omsetningskravene:

- Omsetningskravet til veitrafikk økes fra 19 til 20 prosent i 2026, og til 21 prosent i 2027.
- Omsetningskravet til sjøfart økes fra 6 til 7 prosent i 2026, og til 8 prosent i 2027.
- Omsetningskravet til andre formål økes fra 10 til 11 prosent i 2026, og til 12 prosent i 2027.

Det er også utredet flere ulike nivåer for delkrav til avansert biodrivstoff i alle omsetningskravene, på henholdsvis 1, 2 og 3,5 prosent.

Konsekvensene av om økningen tas med vedlegg V-biodrivstoff eller konvensjonelt biodrivstoff har blitt utredet. Dette gjelder både for den høye banen i hovedalternativet og den lavere opptrappingsbanen. I tråd med omtale i Regjeringens klimastatus- og plan for 2025, forutsettes det at eventuell økt bruk av konvensjonelt biodrivstoff kan gjøres på en måte som gir lav risiko for indirekte arealbruksendringer. Klima- og miljødepartementet har besluttet at det nå ikke arbeides videre med alternativer for å differensiere mellom ulike typer konvensjonelt biodrivstoff. Hovedalternativet for økninger i omsetningskravene som sendes på høring inkluderer ikke konvensjonelt biodrivstoff. Hovedalternativet innebærer å videreføre dagens politikk om at økte krav skjer med vedlegg V-biodrivstoff, og at bruken av konvensjonelt biodrivstoff begrenses til dagens nivå. Det er primært konsekvensene av hovedalternativet som omtales nærmere i dette høringsnotatet. Se konsekvensutredningen for nærmere gjennomgang av alle alternativene som høres og Miljødirektoratets anbefalinger.

Foreslått ikrafttredelse er 1. januar 2026.

Bakgrunn for forslaget

Biodrivstoff er viktig for norske klimamål

Norges klimamål under Parisavtalen er at klimagassutslippene reduseres med minst 55 prosent i 2030 sammenlignet med utslippsnivået i 1990. Målet er lovfestet i klimaloven. Regjeringen har uttrykt at den ønsker å oppfylle målet i samarbeid med EU. For å nå målene i Parisavtalen må så å si all bruk av fossilt drivstoff erstattes med fornybare alternativer innen 2050. Det er nødvendig med nasjonal omstilling til en effektiv transportsektor med betydelig redusert forbruk av drivstoff. Biodrivstoff kan erstatte fossilt drivstoff i eksisterende maskinpark, mens nullutslippsteknologier fases inn.

I Klimastatus og -plan for 2025 la regjeringen la frem forslag om å øke omsetningskravene i 2026 og 2027. På bakgrunn av dette, ga Klima- og miljødepartementet Miljødirektoratet i oppdrag å utrede økning i omsetningskravene for biodrivstoff til veitrafikk, andre formål og sjøfart fra 2026 og 2027. I oppdragsbrevet fremhever Klima- og miljødepartementet at omsetningskravene er viktige klimatiltak for å nå Norges klimamål under innsatsfordelingen i samarbeidet med EU.

Kort om omsetningskravene til veitrafikk, andre formål og sjøfart

Omsetningskravene er et sentralt virkemiddel for å redusere norske klimagassutslipp, og det er fire ulike omsetningskrav til biodrivstoff i Norge. Omsetningskravene innebærer at omsettere av drivstoff til henholdsvis veitrafikk, andre formål (i hovedsak ikke-veigående maskiner), luftfart og sjøfart, skal sørge for at en viss prosentandel av drivstoffet eller det flytende brenselet selskapet omsetter, er biodrivstoff eller flytende biobrensler (heretter biodrivstoff).

Omsetningskravet til veitrafikk er på 19 prosent, med et eget delkrav for vedlegg V-biodrivstoff² på 12,5 prosent. Bruk av vedlegg V-biodrivstoff utover delkravet teller dobbelt opp mot det overordnede kravet på 19 prosent. Omsetningskravene til andre formål og sjøfart er på henholdsvis 10 og 6 prosent. Omsetningskravene til andre formål og sjøfart kan bare oppfylles med vedlegg V-biodrivstoff. Det er kun flytende biodrivstoff som kan brukes for å oppfylle omsetningskravene. Biogass er ikke omfattet av omsetningskrav.

Konvensjonelt biodrivstoff er i konflikt med mat- og fôrproduksjon og har risiko for indirekte arealbruksendringer

Konvensjonelt biodrivstoff fremstilles av råstoff som ikke er på lista i vedlegg V til produktforskriften kapittel 3. Dette er råstoff som kan brukes til å produsere mat eller dyrefôr, som hovedsakelig er landbruksvekster, men også enkelte biprodukter. Det er risiko for indirekte arealbruksendringer (ILUC-risiko) og økte globale utslipp fra konvensjonelt biodrivstoff, fordi det er i direkte konkurranse med mat- og fôrproduksjon. Risikoen for arealbruksendringer er særlig høy for biodrivstoff laget av palmeolje og soya, etterfulgt av andre vegetabiliske oljer.

² Produktforskriftens definisjon av avansert biodrivstoff er fra 1. januar 2025 endret fra å omfatte biodrivstoff laget av A- og B-råstoff, til kun å omfatte biodrivstoff laget av A-råstoff. I høringsnotatet og konsekvensutredningen brukes den nye definisjonen av avansert biodrivstoff. Biodrivstoff laget av A- og B-råstoff omtales som vedlegg V-biodrivstoff.

Som en del av oppdraget om å utrede økte omsetningskrav har Miljødirektoratet vurdert ulike alternativer for å differensiere mellom ulike typer konvensjonelt biodrivstoff. Alternativene som er vurdert, innskrenker i varierende grad hvilke mat- og fôrbaserte råstoff som kan brukes for å oppfylle omsetningskravene.³ Miljødirektoratet konkluderer med at selv om råstoffene med høyest risiko for indirekte arealbruksendringer (for eksempel palme og soya) etter hvert kan utelukkes fra omsetningskrav med ulike virkemidler, vil økt bruk av konvensjonelt biodrivstoff likevel kunne føre til betydelige globale klimagassutslipp og tap av natur. I utredningen fastholder Miljødirektoratet anbefalingen om at økte omsetningskrav ikke bør skje med konvensjonelt biodrivstoff.

Avansert biodrivstoff har lavere risiko for indirekte arealbruksendringer enn biodrivstoff laget av B-råstoff

Avansert biodrivstoff fremstilles av råstoff som er på listen i Vedlegg V til produktforskriften kapittel 3, del A (A-råstoff). Dette er et bredt spekter av mer teknologisk umodne råstoff fra rester og avfall fra næringsmiddelindustri, landbruk, skogbruk og trebasert industri, i tillegg til enkelte biprodukter og energivekster. Eksempler er matavfall, halm, tallolje og treflis fra treindustri, alger eller fangvekster. Slike råstoff er relativt kostbare å utnytte til produksjon av biodrivstoff, og det er behov for videre teknologi- og verdikjedeutvikling for slik utnyttelse av disse råstoffene. Disse råstoffene er generelt forbundet med liten risiko for indirekte arealbruksendringer og økte globale utslipp, fordi de er umodne råstoff som har færre eksisterende bruksområder.

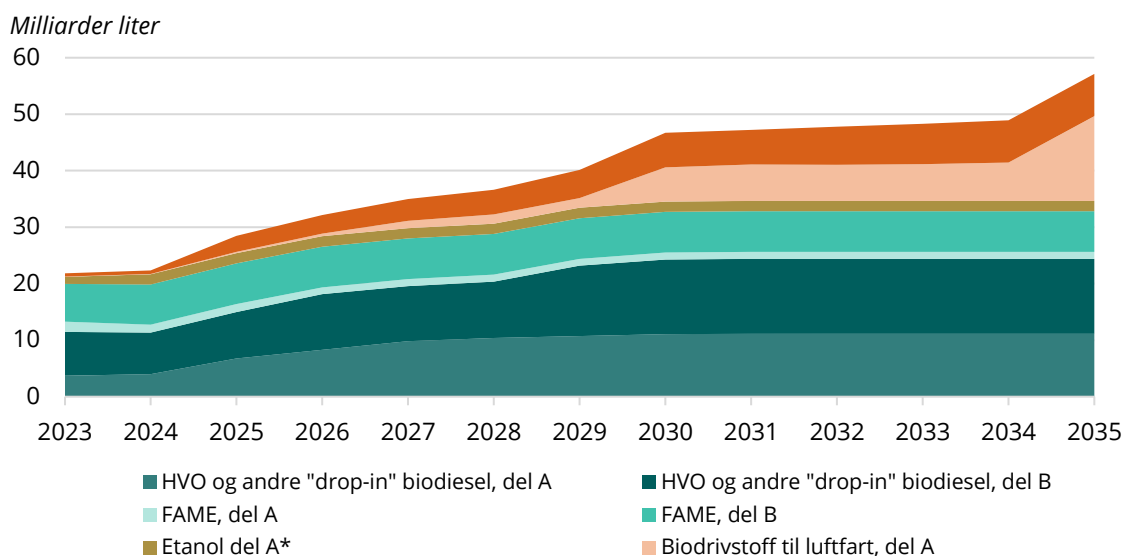
Råstoff på listen i Vedlegg V, del B (B-råstoff) er modne råstoff basert på avfall og rester. Per i dag er det kun animalsk fett i kategori I og II (animalsk fett som er uegnet til produksjon av mat eller dyrefôr) og brukt matolje som er B-råstoff. Dette er råstoff som utnyttes til biodrivstoffproduksjon i stor skala i dag, og som omdannes til biodrivstoff med moden teknologi. Nærmest all brukt matolje og animalsk fett som er tilgjengelig til biodrivstoffproduksjon i Europa hentes allerede ut.

Både A- og B-råstoff, som ikke er i direkte konflikt med mat og fôrproduksjon i Europa, har betydelig lavere ILUC-risiko enn konvensjonelt biodrivstoff. B-råstoffene har imidlertid flere høyverdige bruksområder enn A-råstoffene, særlig utenfor Europa. Større etterspørsel etter biodrivstoff fremstilt av B-råstoff i Norge og Europa, kan medføre at råstoff som tidligere var brukt til dyrefôr eller andre formål, blir erstattet av jomfruelige oljer, i mange tilfeller palmeolje, som er forbundet med høy risiko for indirekte arealbruksendringer.

Høy etterspørsel etter vedlegg V-biodrivstoff gir A- og B-råstoffene høy økonomisk verdi. Dette kan gi aktører i forsyningskjeden insentiver til å feilmerke råstoff eller endre produksjonsprosessene sine slik at de genererer mer avfall og rester. Det er krevende å kontrollere at råstoff som rapporteres som avfall eller rester er korrekt klassifisert, og det er ofte komplekse og globale verdikjeder. Eksempler er brukt matolje, som er krevende å kontrollere at faktisk er brukt.

³ Miljødirektoratet. (2024). [Differensiering av konvensjonelt biodrivstoff](#)

milliarder liter i 2024, og 20 milliarder liter i 2030. Til sammenlikning ble det totalt solgt 8,7 milliarder liter drivstoff til veitrafikk, luftfart, sjøfart og andre formål i Norge i 2023.⁹



Figur 1: Global produksjonskapasitet av biodiesel (HVO og andre "drop in" biodrivstoff), bioetanol og SAF til luftfart. Volumene er fordelt på A- og B-råstoff. Kilde: Argus media, bearbejdet av Miljødirektoratet. *Argus fremhever at fremtidig produksjon av etanol er særlig usikker, og volumet er derfor holdt flatt på forventet 2024-nivå.

Planene for produksjon av avansert biodrivstoff i Norge er usikre, og det vil fortsatt være betydelig behov for å importere biodrivstoff i årene framover

I Norge i dag produseres det rundt 20 millioner liter avansert biodrivstoff (bioetanol), av selskapet Borregaard. Flere har planer om å produsere avansert biodrivstoff basert på norsk skogsråstoff i 2030. I henhold til annonserte planer, kan de aktuelle aktørene produsere til sammen 200-350 millioner liter avansert biodrivstoff i 2030. Det er imidlertid knyttet stor usikkerhet til om planene realiseres, og i så fall når. Teknologien for storskala biodrivstoffproduksjon på skogsråstoff er fortsatt umoden, og produksjon er svært kostbart. Salget av biodrivstoff rapportert inn under de norske omsetningskravene i 2023 var på nesten 680 millioner liter. Det vil si at det vil være behov for å importere mesteparten av biodrivstoffet som brukes i Norge, både i dag og i fremtiden.

Det er forventet en betydelig prisøkning på avansert biodrivstoff fram mot 2030

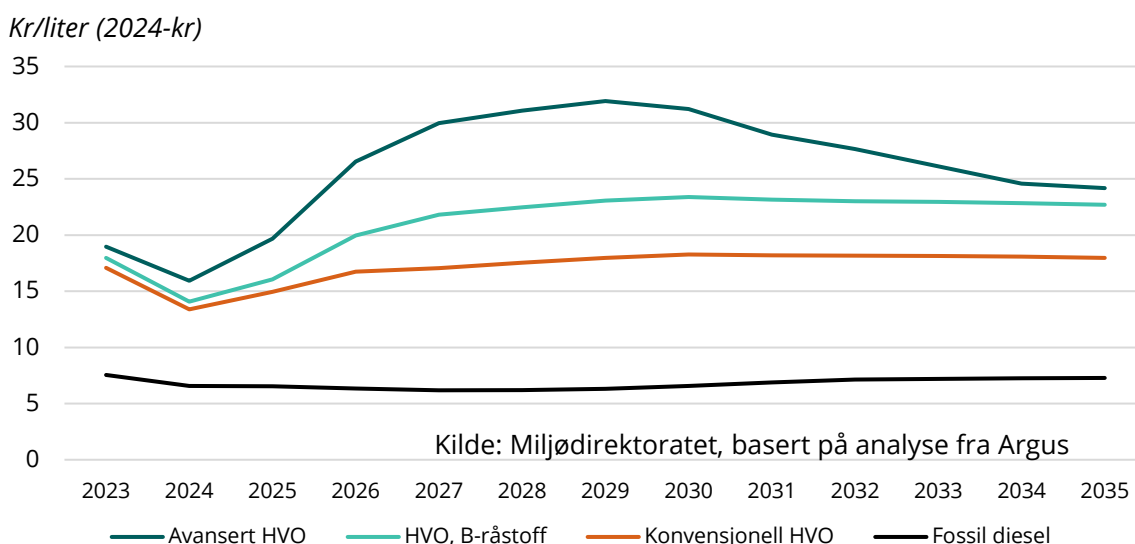
Argus forventer en betydelig økning i prisene på avansert biodrivstoff fram mot 2030.¹⁰ Forventet prisutvikling for ulike typer HVO-biodiesel og fossil diesel er illustrert i figuren under.¹¹ Argus forventer en svært høy prisøkning for avansert HVO fram mot 2030, som deretter reduseres mot 2035. Økningen forklares av høy etterspørsel i EU på grunn av delkrav for avansert biodrivstoff i

⁹ Statistisk sentralbyrå (2025). *Sal av petroleumsprodukt og flytande biodrivstoff*.

¹⁰ Prisestimatet fra Argus er blant annet basert på forventet etterspørsel i EU. Estimaten er usikre.

¹¹ Prisene på HVO, og særlig avansert HVO og HVO laget av B-råstoff, har vært unormalt lave i 2023 og 2024. Dette skyldes at det har kommet unormalt store mengder HVO basert på rester og avfall fra Kina til Europa de siste årene. EU-kommisjonen har etterforsket om denne økningen skyldes bedrageri med feilmerking av biodrivstoff som avfall og rester. I august 2024 innførte EU-kommisjonen straffetoll på biodrivstoff fra Kina.

fornybardirektiv 2018 og 2023, samtidig som det er begrenset tilgang på avansert biodrivstoff på kort sikt. Det er lagt til grunn at nye produksjonsteknologier blir modne rundt 2030, slik at tilbudet økes og prisen reduseres. Det er også forventet økte priser på HVO laget av B-råstoff, sammenlignet med konvensjonell HVO.



Figur 2 Priser for ulike typer HVO-biodiesel og fossil diesel. Reelle 2024-priser, uten avgifter. Kilde: Miljødirektoratet, basert på analyse fra Argus.

Biodrivstoff er viktig for å nå norske klimamål, men er en svært knapp og kostbar ressurs

I regjeringens *Klimastatus og -plan for 2025*¹² er omsetningskravene for biodrivstoff omtalt som et viktig klimatiltak for å nå Norges klimamål under innsatsfordelingen (ESR). Biodrivstoff kan bidra med raske kutt i Norges nasjonale utslippsregnskap. Som nevnt, vil biodrivstoff med gode bærekraftsegenskaper imidlertid være en knapp og kostbar ressurs både i 2030 og i 2050. Dersom Norge i stor grad belager seg på biodrivstoff som et tiltak for å redusere nasjonale klimagassutslipp, kan det innebære en risiko for at man ikke oppnår tilstrekkelig omstilling i transportsektoren. Biodrivstoff er også dyrere enn de fleste andre klimatiltak Miljødirektoratet har utredet.

Miljødirektoratet har derfor anbefalt å prioritere andre tiltak enn økt bruk av biodrivstoff.¹³ Dette omfatter tiltak som reduserer transportomfang, flytter transport til mer effektive transportmidler og som gir raskere innfasing av nullutslippsteknologi. Miljødirektoratet har utredet 27 tiltak i transportsektoren i rapporten *Klimatiltak i Norge: kunnskapsgrunnlag 2025*.¹⁴ I konsekvensutredningen anbefalte Miljødirektoratet at en eventuell økning i omsetningskravene skjer ved den lavere banen. For å sikre global klimaeffekt av økte omsetningskrav, anbefaler

¹² Særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2024–2025). *Regjeringens klimastatus og -plan*. Klima- og miljødepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/regjeringens-klimastatus-og-plan/id3056241/>

¹³ Se utfyllende vurderinger i kapittel 3.1 i Miljødirektoratet. (2024). [Kunnskapsgrunnlag til kontrollpunkt for flytende biodrivstoff](#).

¹⁴ Miljødirektoratet. (2025). [Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025](#)

Miljødirektoratet også at det innføres delkrav til avansert biodrivstoff for alle de tre omsetningskravene.

Forslag til endringer i produktforskriften kapittel 3

Ettersom det er flere ulike alternativer for økning i omsetningskravene som høres har Miljødirektoratet utarbeidet tre forslag til endringsforskrifter, som synliggjør de ulike alternativene:

1. Alternativ 1: all økning tas med vedlegg V-biodrivstoff. Det innføres ikke delkrav til avansert biodrivstoff.
2. Alternativ 2: all økning tas med vedlegg V-biodrivstoff. Det innføres delkrav til avansert biodrivstoff for alle de tre omsetningskravene.
3. Alternativ 3: all økning tas med konvensjonelt biodrivstoff. Det innføres delkrav til vedlegg V-biodrivstoff i omsetningskravene til sjøfart og andre formål.

Felles for alle de tre alternativene

Forslag til økning av volumprosenten i hvert av omsetningskravene, med henholdsvis lav og høy bane, vises på følgende måte i endringsforskriftene: [lav bane / **høy bane**]. Forslag til endringer av volumprosentene i nye eller eksisterende delkrav til avansert biodrivstoff eller vedlegg V-biodrivstoff, med lav og høy bane, vises på samme måte. Hovedalternativet fremgår av alternativ 1, med høy bane.

Videre er det felles for alle alternativene at det foreslås en trinnvis økning av kravene, med én økning gjeldende fra 1. januar til 31. desember 2026, og en ytterligere økning gjeldende fra og med 1. januar 2027.

Kort om andre endringer

Forslagene til endringsforskrift inneholder også en justering i overskriften til Vedlegg V. Denne foreslås å endres til *Råstoff som gir grunnlag for medregning i delkrav og dobbelttelling av biodrivstoff*. Endringen reflekterer at råstoff listet opp i del B i Vedlegg V ikke lenger regnes som avansert biodrivstoff. I tillegg foreslås det å rette opp en feil i § 3-11 sjette ledd, som skal vise tilbake til tredje ledd, ikke til andre ledd.

Alternativ 1

Endringer i § 3-3 omsetningskravet til veitrafikk

I første ledd er omsetningskravet til veitrafikk foreslått økt til 20 eller 23 volumprosent. Dette representerer henholdsvis lav og høy bane. I andre ledd er delkravet til biodrivstoff på listen i vedlegg V foreslått økt til 13,5 eller 16 volumprosent.

Det er foreslått et nytt tredje ledd, som øker omsetningskravet i første ledd til 21 eller 26 volumprosent og delkravet i andre ledd til minst 14,5 eller 19,5 volumprosent, med virkning fra 1. januar 2027.

Endringer i § 3-3b omsetningskravet til sjøfart

I første ledd er omsetningskravet til sjøfart foreslått økt til 7 eller 10 volumprosent. Dette representerer henholdsvis lav og høy bane. Videre er det foreslått en ny siste setning i samme ledd, som øker kravet til 8 eller 13 volumprosent med virkning fra 1. januar 2027.

Endringer i § 3-3c omsetningskravet til andre formål

I første ledd er det foreslått at omsetningskravet til andre formål økes til 11 eller 16 volumprosent. Dette representerer henholdsvis lav og høy bane. Videre er det foreslått en ny siste setning i samme ledd, som øker kravet til 12 eller 18 volumprosent med virkning fra 1. januar 2027.

Alternativ 2

Alternativ 2 er i hovedsak likt som alternativ 1, men det er tatt inn delkrav til avansert biodrivstoff i alle de tre omsetningskravene. Det er foreslått at delkravene til avansert biodrivstoff er på 1, 2 eller 3,5 volumprosent. I **§ 3-3** er delkravet til avansert biodrivstoff tatt inn som en ny bokstav b i andre ledd, og delkravet kommer i tillegg til gjeldende delkrav til vedlegg V-biodrivstoff. I **§ 3-3b** og **§ 3-3c** er delkravet til avansert biodrivstoff tatt inn som et nytt andre ledd. I tillegg er det tatt inn et nytt tredje ledd i **§ 3-3**, **§ 3-3b** og **§ 3-3c** med økning av omsetningskravene fra og med 1. januar 2027, tilsvarende som i alternativ 1. Det er også foreslått at delkravene til avansert vil kunne økes fra 1. januar 2027.

Alternativ 3

I alternativ 3 er det foreslått at hele økningen av omsetningskravene tas med konvensjonelt biodrivstoff. Dette er en endring av hva slags type biodrivstoff som kan brukes til å oppfylle omsetningskravene til sjøfart og andre formål, som i dag bare kan oppfylles med Vedlegg V-biodrivstoff. Andelen Vedlegg V-biodrivstoff som kreves i oppfyllelsen av disse omsetningskravene holdes på dagens nivå, i form av nye delkrav til Vedlegg V-biodrivstoff. Det foreslås ikke noen økning i delkravet til Vedlegg V-biodrivstoff fra 1. januar 2027.

Endringer i § 3-3 omsetningskravet til veitrafikk

I første ledd er det foreslått at omsetningskravet til veitrafikk økes til 20 eller 23 volumprosent. Dette representerer henholdsvis lav og høy bane. Videre er det foreslått en ny siste setning i samme ledd, som øker kravet til 21 eller 26 volumprosent med virkning fra 1. januar 2027.

Delkravet til Vedlegg V-biodrivstoff i andre ledd bokstav a beholdes på dagens nivå, ettersom hele økningen av omsetningskravet skal tas med konvensjonelt biodrivstoff. Bruk av Vedlegg V-biodrivstoff utover delkravet teller dobbelt, i henhold til andre ledd bokstav b i gjeldende forskrift. Vi foreslår å endre denne bestemmelsen, slik at det maksimalt er 3,25 volumprosent som kan telle dobbelt. Dette er en innstramming av gjeldende rett, der det ikke er begrenset hvor mye Vedlegg V-biodrivstoff utover delkravet som teller dobbelt. Dette gjøres for å beholde en kontroll med de totale volumene biodrivstoff som omsettes under omsetningskravet til veitrafikk, når omsetningskravene øker.

Endringer i § 3-3b omsetningskravet til sjøfart

I første ledd er det foreslått at omsetningskravet til sjøfart økes til 7 eller 10 volumprosent. Dette representerer henholdsvis lav og høy bane. Det er også foreslått en ny siste setning i samme ledd, som øker kravet til 8 eller 13 volumprosent med virkning fra 1. januar 2027.

Videre er det foreslått et nytt andre ledd, med delkrav til vedlegg V-biodrivstoff på 6 volumprosent. Som følge av at det er tatt inn et nytt andre ledd, foreslår vi en mindre justering i nåværende andre ledd, som blir nytt tredje ledd, slik at det blir tydelig at unntaket for fartøy i utenriks fart gjelder kravene i *første og andre ledd*.

Endringer i § 3-3c omsetningskravet til andre formål

I første ledd er det foreslått at omsetningskravet til andre formål økes til 11 eller 16 volumprosent. Dette representerer henholdsvis lav og høy bane. Det er foreslått en ny siste setning i samme ledd, som øker kravet til 12 eller 18 volumprosent med virkning fra 1. januar 2027.

Som for § 3-3b er det foreslått et nytt andre ledd, med delkrav til vedlegg V-biodrivstoff. For omsetningskravet til andre formål er kravet på 10 volumprosent. Som følge av at det er tatt inn et nytt andre ledd, foreslår vi en mindre justering i nåværende andre ledd, som blir nytt tredje ledd, slik at det blir tydelig unntaket for innretninger på kontinentalsokkelen omfatter kravene i *første og andre ledd*.

Konsekvenser av alternativene som er utredet

Forutsetninger for konsekvensvurderingene

Konsekvensene av å øke omsetningskravene og å innføre delkrav til avansert biodrivstoff er sammenliknet med et nullalternativ for hvert av omsetningskravene. Nullalternativene innebærer å videreføre nivåene på gjeldende omsetningskrav og delkrav for veitrafikk, sjøfart og andre formål. I nullalternativene forutsetter Miljødirektoratet at andelen avansert biodrivstoff er på henholdsvis rundt 0,9 prosent i veitrafikk, og 0 prosent i andre formål og sjøfart.¹⁵

Nivået på omsetningskravene og delkravet til vedlegg V-biodrivstoff i hovedalternativet som legges på høring er oppsummert i tabellen under. For en detaljert gjennomgang av alle de utredede alternativene, se konsekvensutredningen.

Tabell 1: Nivå på omsetningskrav og delkrav til vedlegg V-biodrivstoff i hovedalternativet.

2026	Veitrafikk	Andre formål	Sjøfart
Omsetningskrav	23 %	16 %	10 %
Delkrav til vedlegg V	16,5 %		
2027	Veitrafikk	Andre formål	Sjøfart
Omsetningskrav	26 %	18 %	13 %
Delkrav til vedlegg V	19,5 %		

Det er lagt til grunn at økningen i biodrivstoffvolum i de ulike alternativene skjer med HVO-biodiesel. Dette skyldes drivstofftekniske egenskaper. For veitrafikk, har bioandelen i bensin historisk sett vært mer begrenset enn bioandelen i diesel, på grunn av tekniske begrensninger for biokomponenter som brukes i bensin. Det er derfor lagt til grunn at økt bruk skjer med HVO, også i veitrafikk. Dette er imidlertid usikkert. Bruk av nye biokomponenter i bensin, som bio-nafta og sambehandlet biobensin, kan medføre at noe av økningen av omsetning av biodrivstoff til veitrafikk likevel kan skje med bensin.

Ved beregningen av det forventede totale drivstoffsalg i 2026 og 2027 har Miljødirektoratet tatt utgangspunkt i beregnede utslipp i Finansdepartementets framskriving i Nasjonalbudsjettet 2025. Det er gjort mindre justeringer i framskrivingen for jernbanen og for sjøfart.¹⁶

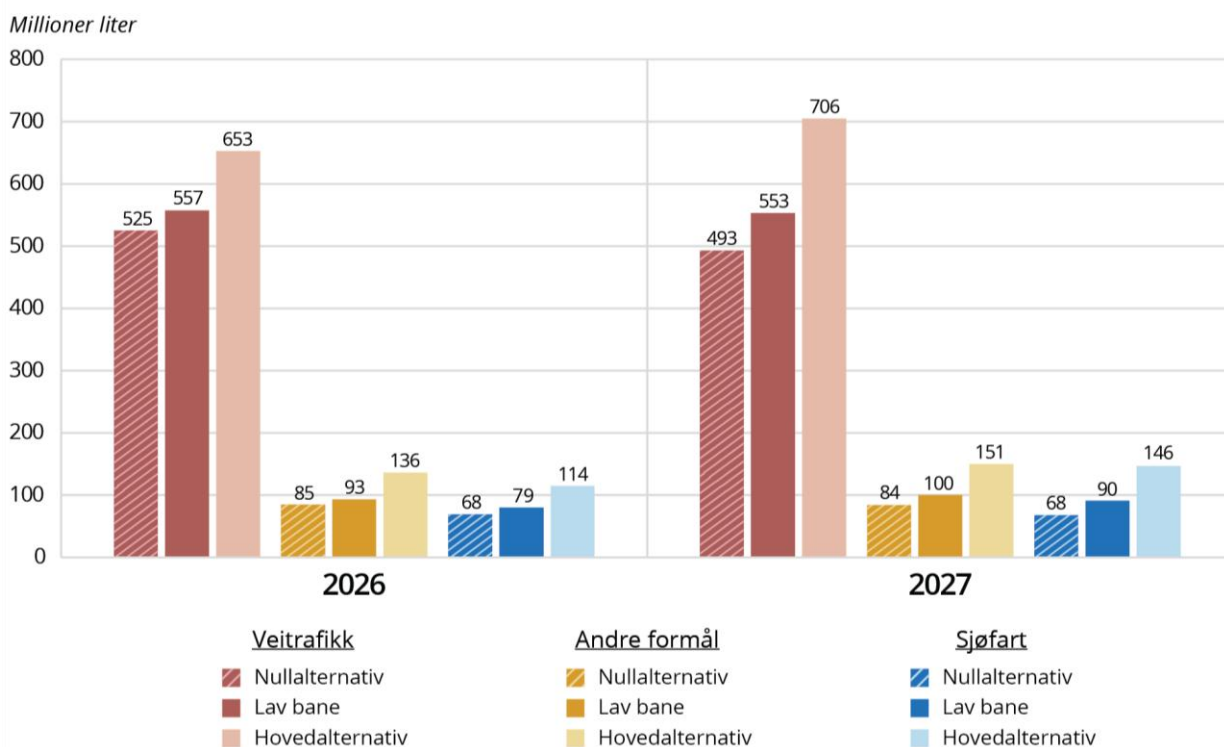
¹⁵ Årsaken er at det er lagt til grunn noe bruk av avansert bioetanol i bensin i veitrafikk. På grunn av forventet prisutvikling på avansert biodiesel (HVO og FAME), antar Miljødirektoratet at det ikke brukes noe avansert biodrivstoff til sjøfart eller andre formål uten et delkrav til avansert.

¹⁶ I framskrivingen fra Finansdepartementet ligger det fremover inne årlige utslippsreduksjoner. Miljødirektoratet antar at dette ikke er tilfellet da det ikke foreligger noen konkrete tiltak med budsjettbevilgning i analyseperioden som vil redusere

Kostnadsberegningene er gjort med drivstoffpriser fra Argus. Det er ikke tatt hensyn til at en økning i drivstoffprisen som følge av omsetningskravet kan redusere den totale omsetningen av drivstoff. En reduksjon i drivstoffsalg vil påvirke beregnet volum biodrivstoff, utslippseffekter, provenyeffekter og de samfunnsøkonomiske kostnadene. Miljødirektoratet antar at denne effekten er svært liten.

Volum biodrivstoff og nasjonale utslippseffekter

Figur 3 viser volum biodrivstoff som ligger til grunn i nullalternativet, i hovedalternativet og i alternativet med lav bane. Hovedalternativet gir et volum på rundt 900 millioner liter biodrivstoff i 2026 og rundt 1 milliard liter i 2027.



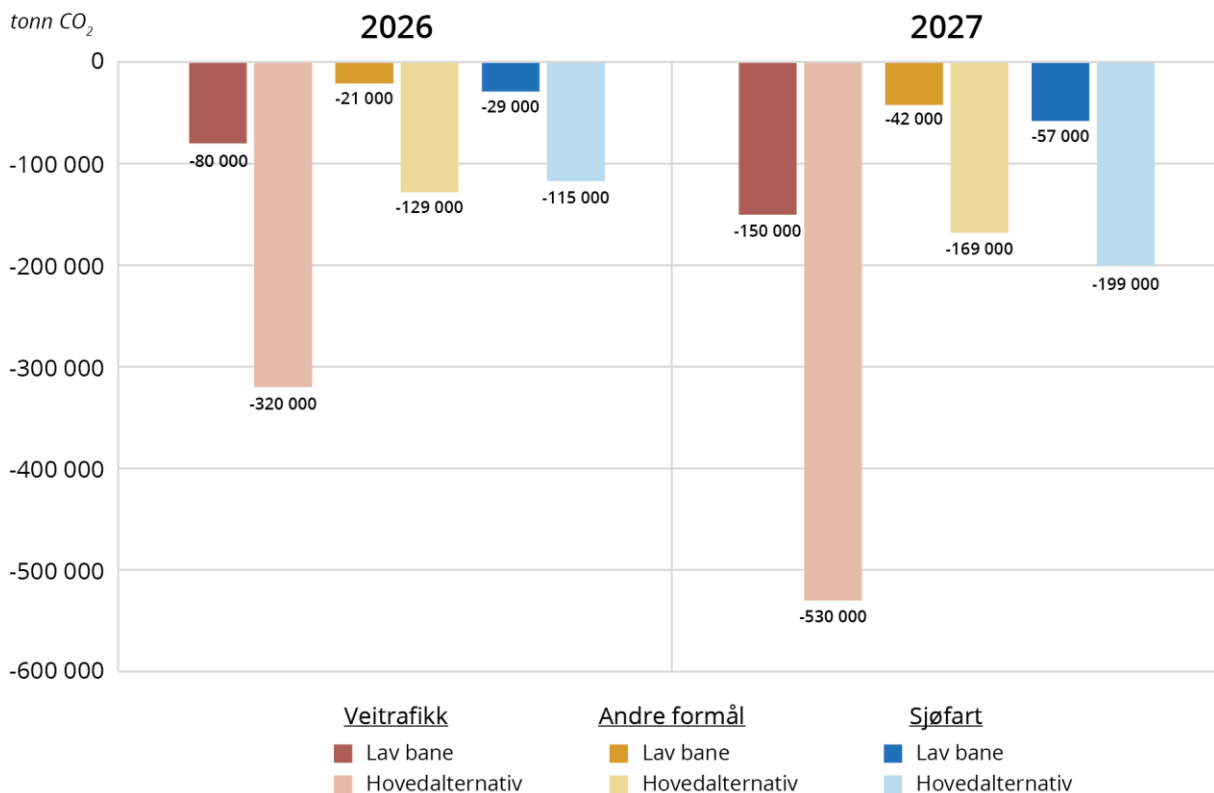
Figur 3: Volum biodrivstoff i hovedalternativet og lav bane sammenlignet med nullalternativet, for veitrafikk, andre formål og sjøfart. Millioner liter.

Med forutsetningene som er lagt til grunn her, vil ikke volumet biodrivstoff som kreves for å oppfylle omsetningskravet påvirkes av om kravet økes med konvensjonell HVO, HVO laget av B-råstoff eller avansert HVO. Samme totalvolum biodrivstoff og utslippsreduksjoner nasjonalt vil oppnås uavhengig av om økningen tas med konvensjonelt biodrivstoff eller vedlegg V-

utslipp i jernbanen. Det benyttes derfor utslippstall for jernbanen for 2023, for årene 2026 og 2027. For sjøfart antar vi at framskrivningen inkluderer utslipp fra drivstoff som ikke er omfattet av omsetningskravet. Framskrivningen nedjusteres derfor med andeler flytende drivstoff og brenslere fra kategoriene kysttransport og fiske i SSBs energibalanse. Utslippene i kategorien 6.3.1 *Innenriks sjøfart – kysttrafikk mm.* i framskrivningen nedjusteres med ca. 10 %, som er andelen flytende drivstoff i kategorien 12.2.4 *Kysttransport* i energibalansen. Utslippene i kategorien 6.3.2 *Fiske* i framskrivningen nedjusteres med ca. 6%, som er andelen flytende drivstoff i kategorien 12.3.2 *Fiske* i energibalansen.

biodrivstoff. Dette på grunn av at energiinnholdet i HVO er likt uavhengig av råstoff. Innføring av delkrav til avansert biodrivstoff påvirker heller ikke totalvolum eller nasjonale utslippsreduksjoner.

Figur 4 viser utslippsreduksjonen av de ulike alternativene, som kan regnes med i det nasjonale utslippsregnskapet. Figuren viser endring sammenlignet med nullalternativene. Hovedalternativet vil redusere nasjonale utslipp med rundt 565 000 tonn CO₂ i 2026 og rundt 900 000 tonn CO₂ i 2027. Som for volum, er endringen lik uavhengig av om økningen tas med vedlegg V- eller konvensjonelt biodrivstoff.



Figur 4: Reduksjoner i det nasjonale utslippsregnskapet for hovedalternativet og lav bane sammenlignet med nullalternativet. Tonn CO₂.

I tabell 2 vises volumet avansert biodrivstoff i veitrafikk, andre formål og sjøfart i alternativet med delkrav til avansert biodrivstoff som Klima- og miljødepartementet særlig ønsker innspill til. Ettersom det er veldig liten forskjell mellom volumet avansert biodrivstoff de to årene vises de her samlet.

Tabell 2: Volum avansert biodrivstoff i veitrafikk, andre formål og sjøfart i nivåene for delkrav som KLD særlig ønsket innspill til. Volumene gjelder for både 2026 og 2027.

2026-2027	Veitrafikk	Andre formål	Sjøfart
Volum avansert biodrivstoff (mill. liter)	60-64	17	11
Delkrav til avansert	2 %	2 %	1 %

Globale utslippseffekter

Den globale utslippseffekten av økte omsetningskrav påvirkes av om økningen tas med konvensjonelt biodrivstoff eller vedlegg V-biodrivstoff, og om det innføres et delkrav til avansert biodrivstoff. Dersom vi inkluderer risikoen for ILUC-utslipp ved økning i bruken av konvensjonelt biodrivstoff kan økt bruk i verste fall føre til økte utslipp globalt og tap av natur.

I tabell 3 vises beregnede globale CO₂-utslippene av hovedalternativet, beregnet med livsløpsanalyse (LCA). LCA-verdiene som benyttes til utregningen er basert på innrapporterte data til Miljødirektoratet.¹⁷ Metodikken for LCA-utslipp inkluderer ikke risiko for ILUC-utslipp.

Tabell 31: Endringer i globale utslipp (LCA-utslipp) i hovedalternativet. Tonn CO₂.

2026	Veitrafikk	Andre formål	Sjøfart
Endring i globale utslipp, LCA (tonn CO₂)	-349 000	-147 000	-131 000
2027	Veitrafikk	Andre formål	Sjøfart
Endring i globale utslipp, LCA (tonn CO₂)	-574 000	-193 000	-226 000

Delkrav til avansert biodrivstoff forbedrer den globale klimaeffekten av omsetningskravene og bidrar mot krav i fornybardirektiv 2018

Avansert biodrivstoff har lavest risiko for avskoging og økte globale utslipp. Delkrav til avansert biodrivstoff bidrar derfor til å forbedre den globale klimaeffekten av omsetningskravene. Miljødirektoratet har ikke data til å kvantifisere denne effekten. Et delkrav til avansert biodrivstoff vil i tillegg fremme umodne produksjonsteknologier for biodrivstoff og bidra til å gi et stabilt

¹⁷ LCA er en systematisk analyse som kartlegger og vurderer miljø- og ressurspåvirkninger gjennom hele livssyklusen til et produkt eller produktsystem, fra uttak av råvarer, produksjon, transport, bruk og til eventuell gjenbruk. For å beregne LCA-utslipp har Miljødirektoratet konvertert innrapporterte LCA-verdier fra g CO₂-ekv/MJ til MJ/liter og ganget opp med beregnede volum biodrivstoff i de ulike alternativene. Utslppsreduksjonen er differansen mellom utslipp for fossilt drivstoff og de beregnede LCA-utslippene for biodrivstoff.

hjemmemarked for de norske planene for produksjon av avansert biodrivstoff. Det kan dermed bidra til å redusere risikoen i norske biodrivstoffprosjekter.

I 2023 ble det innrapportert 83 millioner liter avansert biodrivstoff til Miljødirektoratet. Hvor mye avansert biodrivstoff som vil brukes framover uten et delkrav er usikkert, og bruken vil kunne variere fra år til år. Miljødirektoratet forventer imidlertid at bruken avansert biodrivstoff trolig vil falle betydelig frem mot 2030 uten et delkrav til avansert biodrivstoff. Dette på grunn av økte priser og økt etterspørsel som følge av delkrav for avansert biodrivstoff i EU, samtidig som det er begrenset tilgang på avansert biodrivstoff på kort sikt.

Delkrav til avansert biodrivstoff vil sikre at Norge oppfyller krav i fornybardirektiv 2018 om at landene må sørge for at 1 prosent av energiforbruket til veitrafikk og jernbane er avansert biodrivstoff eller avansert biogass i 2025. Kravet økes til 3,5 prosent i 2030.¹⁸ Delkrav til avansert biodrivstoff i omsetningskravene for veitrafikk og andre formål vil sikre at dette kravet i direktivet kan oppfylles. Miljødirektoratet har estimert at behovet for avansert biodrivstoff som vil kreves omsatt i 2030, i henhold til fornybardirektiv 2018, er på rundt 60 til 90 millioner liter.¹⁹

Samfunnsøkonomisk merkostnad

De prissatte samfunnsøkonomiske merkostnadene er beregnet basert på kostnadsforskjellen mellom fossilt drivstoff og biodrivstoff. I tillegg er være administrative kostnader knyttet til selve omsetningskravene, for myndigheter og berørte aktører. Miljødirektoratet legger til grunn at økningen i omsetningskravene ikke vil gi investeringsbehov i form av for eksempel ny tankinfrastruktur i Norge, men det kan gi noe økte kostnader knyttet til logistikk for forsyning av drivstoff.

Anslått samfunnsøkonomisk merkostnad i hovedalternativet (uten at nytten av utslippsreduksjoner er inkludert) er vist i tabellen under. Avgifter er omfordelingsvirkninger, og er derfor ikke inkludert. Den samfunnsøkonomiske merkostnaden er svært følsom for faktisk utvikling i drivstoffprisene. Kostnadsberegningene er gjort med estimerte drivstoffpriser fra Argus. Nåverdien er beregnet med 4 prosent diskonteringsrente i tråd med rundskriv 109/21 fra Finansdepartementet.

¹⁸ Landene kan velge å bruke dobbelttelling i beregningen. Dvs. at den fysiske andelen som kreves i 2030 er 1,75 prosent. Kravet om avansert biodrivstoff er økt til 5,5 prosent i fornybardirektiv 2023. I 2023-direktivet kan både avansert biodrivstoff, avansert biogass og fornybare drivstoff av ikke-biologisk opprinnelse regnes med i oppfyllelsen. Nevneren i kravet er også endret i 2023-direktivet til å omfatte hele transportsektoren.

¹⁹ Delkravet i fornybardirektiv 2018 kan også oppfylles med avansert biogass. Estimaten er beregnet basert på at delkravet oppfylles med flytende biodrivstoff.

Tabell 2: Samfunnsøkonomiske merkostnader i hovedalternativet. Millioner kroner.

2026	Veitrafikk	Andre formål	Sjøfart
Mill. kroner	1 740	688	599
2027	Veitrafikk	Andre formål	Sjøfart
Mill. kroner	3 288	1 032	1 189

Beregningen av samfunnsøkonomiske merkostnader inkluderer ikke eksterne kostnader, som for eksempel indirekte arealbruksendringer eller øvrige negative naturvirkninger. Dette innebærer at merkostnadene reelt er høyere enn det som kommer frem i de prissatte virkningene. De eksterne kostnadene reduseres ved økt andel avansert biodrivstoff i omsetningskravene. Fordi biodrivstoffet i all hovedsak importeres, forventes disse effektene å være små i Norge. Det er likevel verdt å merke seg at de prissatte merkostnadene ikke fanger opp alle relevante effekter, og at biodrivstoff i Norge kan gi til dels vesentlige negative virkninger i utlandet.

Konsekvenser for berørte aktører

Drivstoffomsettere og videreforhandlere vil få økte kostnader

Fordi biodrivstoff er dyrere enn fossilt drivstoff, vil omsettere av drivstoff til veitrafikk, andre formål og sjøfart få økte kostnader som følge av økte omsetningskrav. Et eventuelt delkrav til avansert biodrivstoff vil føre til ytterligere økte kostnader ettersom avansert biodrivstoff er det dyreste biodrivstoffet. Miljødirektoratet forventer ikke betydelige økte kostnader knyttet til infrastruktur og logistikk som følge av økningene i omsetningskravene som er skissert her, eller at innføring av delkrav til avansert biodrivstoff vil gi slike effekter.

Den administrative byrden ved et økt omsetningskrav og innføring av delkrav til avansert biodrivstoff vil være begrenset, ettersom aktørene allerede rapporterer på dagens omsetningskrav og forholder seg til delkrav til vedlegg V-biodrivstoff i omsetningskravet til veitrafikk. Delkrav til avansert biodrivstoff vil imidlertid kunne gi noe økt administrativ byrde. Dette skyldes at omsetterne får nye delkrav de må sørge for å oppfylle, og at de i større grad må kjenne til regelverket for hva som klassifiseres som A-råstoff og dermed hvilke biodrivstoff som kan regnes som avanserte.

Miljødirektoratet mener det er sannsynlig at omsetterne særlig innenfor veitrafikk og andre formål vil skyve merkostnaden ved et omsetningskrav over på videreforhandlere og sluttbrukerne av drivstoffet.

Klima- og miljødepartementet, Finansdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet har vurdert konsekvenser av endrede omsetningskrav for bunkringsinfrastruktur langs kysten, som en følge av eventuelt økt risiko for karbonlekkasje. Statistikk over salg av MGO i 2024 indikerer at salget er redusert siden innføringen av omsetningskravet for sjøfart i oktober 2023. Det er for tidlig å si hva fallet i 2024 skyldes og hvordan utviklingen vil bli fremover. I samme periode har også CO₂-avgiften for innenriks sjøfart økt, og Skatteetatens kontroll med unntak for fiske i fjerne farvann er intensivert. Det er metodisk krevende å isolere effekten av ulike virkemidler på karbonlekkasje for sjøfart. Det er også krevende å fastslå hvilken rolle andre variabler har hatt på drivstoffsalget. Et ettårig fall i salg av MGO vil trolig påvirke bunkringsinfrastrukturen i liten grad. Dersom fallet blir varig, vil det imidlertid over tid kunne påvirke bunkringsinfrastrukturen for sjøfart i Norge. Det kan være hensiktsmessig å gjennomføre en fast årlig evaluering av risikoen for karbonlekkasje fra sjøfart og eventuelle virkninger for bunkringsinfrastrukturen som en følge av skjerpet norsk klimapolitikk. Se utdypende vurderinger i vedlegget *Konsekvenser for bunkringsinfrastruktur langs kysten*.

Biodrivstoffprodusenter vil få noe økt etterspørsel

Økte omsetningskrav vil gi økt etterspørsel etter biodrivstoff. Delkrav til avansert biodrivstoff vil gi økt etterspørsel etter slikt biodrivstoff. Dette vil være positivt for nye og eksisterende produsenter av avansert biodrivstoff. Norske produsenter er ikke avhengig av et norsk delkrav til avansert biodrivstoff, men et delkrav vil likevel bidra til å skape et betalingsvillig og langsiktig nasjonalt marked. Delkrav kan dermed bidra til å redusere risiko ved investeringer i ny teknologi, og øke sjansen for at nye prosjekter gjennomføres.

Endringen vil gi noe økte priser for sluttbrukere av drivstoff

Den privatøkonomiske merkostnaden ved hovedalternativet er vist i form av økte drivstoffpriser i tabell 5. Beregningene for veitrafikk er inkludert veibruksavgift og CO₂-avgift. I beregningene for andre formål og sjøfart er CO₂-avgift inkludert. For sjøfart er det ulike CO₂-avgiftssatser for ulike sluttbrukere. Miljødirektoratet har derfor gjort en beregning med CO₂-avgift med generell sats for mineralolje og en med CO₂-avgift for fiske og fangst i fjerne farvann. I tabellen under er det derfor to ulike priser for sjøfart. Det er benyttet avgiftssatser for 2025 i beregningene.²⁰

Tabell 3: Privatøkonomiske merkostnader for diesel og marin gassolje (MGO) som følge av hovedalternativet.

2026	Veitrafikk	Andre formål	Sjøfart (CO ₂ -avgift: generell sats)	Sjøfart (CO ₂ -avgift: fiske og fangst i fjerne farvann)
Sluttbrukerpris diesel/MGO (kroner/liter)	20,9	16,8	15,07	11,85
Økt sluttbrukerpris diesel/MGO (kroner/liter)	0,5	0,74	0,48	0,62
Økt sluttbrukerpris diesel/MGO (prosent)	2,5 %	4,6 %	3,3 %	5,5 %
2027	Veitrafikk	Andre formål	Sjøfart (CO ₂ -avgift: generell sats)	Sjøfart (CO ₂ -avgift: fiske og fangst i fjerne farvann)
Sluttbrukerpris diesel/MGO (kroner/liter)	21,6	17,29	15,53	12,42
Økt sluttbrukerpris diesel/MGO (kroner/liter)	1,1	1,18	1,01	1,26
Økt sluttbrukerpris diesel/MGO (prosent)	5,3 %	7,3 %	7,0 %	11,3 %

Den privatøkonomiske merkostnaden inkluderer merverdiavgift, og for aktører som ikke betaler merverdiavgift vil de prosentvise endringene være marginalt lavere. Dersom en andel av det økte volumet selges som ren biodiesel innenfor omsetningskravet, vil aktørene som kjøper ren biodiesel ta en større andel av kostnadene. Miljødirektoratet har ikke informasjon om hvorvidt inntekter fra salg av rent biodrivstoff eventuelt fører til reduserte generelle pumpepriser.

Dersom det innføres et delkrav for avansert biodrivstoff vil det øke pumpeprisene noe mer. Sammenlignet med en økning som skjer med B-råstoff, vil et delkrav på 2 prosent øke pumpeprisen per liter med ca. 10 øre for veitrafikk og ca. 20 øre for andre formål fra 2026. Tilsvarende vil et delkrav til sjøfart på 1 prosent øke pumpeprisen med ca. 10 øre per liter fra 2026.

Beregningene forutsetter at økningen i biodrivstoff og tilhørende kostnader skjer med økt bruk av diesel (HVO). Selv om økningen av biodrivstoff i omsetningskravet til veitrafikk bare skjer med HVO som blandes inn i diesel, vurderer Miljødirektoratet det som sannsynlig at noe av

²⁰ Finansdepartementet. (2024). [Avgiftssatser 2025](#)

kostnadsøkningen fra økt bioinnblanding i diesel fordeles til bensinprisen, istedenfor at hele kostnadsøkningen legges på dieselpriene. Se konsekvensutredningen for priseffekter for bensin.

Staten vil få redusert proveny

Staten vil få redusert proveny fra CO₂-avgiften som følge av redusert salg av fossilt drivstoff, og redusert proveny fra veibruksavgift fordi denne er lavere for biodrivstoff enn for fossilt drivstoff. Beregnet provenyeffekt for hovedalternativet er vist i tabellen under. Beregningene av endring i proveny er gjort med avgiftssatser for CO₂-avgift og veibruksavgift for 2025. For å beregne provenyeffektene for sjøfart, har Miljødirektoratet allokert en del av volumene til innenriks sjøfart og en del til fiske og fangst i fjerne farvann. Denne fordelingen baserer seg på volumer innrapportert til Skatteetaten.

Tabell 4: Provenyeffekter som følge av økte omsetningskrav i hovedalternativet. Avgiftssatser for 2025.

2026	Veitrafikk	Andre formål	Sjøfart
Endring i proveny (mill. kroner)	-420	-178	-148
2027	Veitrafikk	Andre formål	Sjøfart
Endring i proveny (mill. kroner)	-683	-234	-256

Den økte administrative byrden for Miljødirektoratet ved økningene i omsetningskrav vil være begrenset. Et eget delkrav til avansert biodrivstoff vil medføre noe økt ressursbruk knyttet til veiledning, forvaltning av regelverket, saksbehandling og tilsyn. Miljødirektoratet forventer imidlertid at denne økningen vil være begrenset.

Samspill mellom omsetningskrav og andre virkemidler

Flere EU-regelverk fremmer bruk av biodrivstoff, som f.eks. EU ETS, ETS2 og FuelEU Maritime. Fremover vil det være behov for å kontinuerlig å vurdere samspill og synergier mellom omsetningskravene og EU-reguleringer som fremmer bruk av biodrivstoff. Omsetningskravet for andre formål omfatter kvotepliktig stasjonær industri som ikke er en del av innsatsfordelingsforordningen. Dersom en betydelig andel av biodrivstoffet fra omsetningskrav til andre formål brukes i anlegg som ikke omfattes av innsatsfordelingsforordningen, vil det svekke styringseffektiviteten av dette omsetningskravet til å nå Norges forpliktelser under innsatsfordelingen. Miljødirektoratet anbefaler at det utredes om omsetningskravet for andre formål bør endres, slik at kravet avgrenses mot sluttbruk som ikke er en del av innsatsfordelingsforordningen.

Forholdet til internasjonale handelsforpliktelser

Klima- og miljødepartementet har vurdert forslaget om økte omsetningskrav til biodrivstoff og delkrav til avansert biodrivstoff opp mot våre internasjonale handelsrettslige forpliktelser (EØS, Verdens handelsorganisasjon WTO og andre frihandelsavtaler). Forslaget viderefører et etablert skille mellom konvensjonelt biodrivstoff og vedlegg V-biodrivstoff. Det er i tråd med EØS-avtalens regler om fornybar energi og drivstoffkvalitet, som også skiller mellom konvensjonelt og vedlegg V-biodrivstoff og åpner for strengere nasjonale krav som er egnet og nødvendig for å oppnå utslippsreduksjoner i tråd med norske klimamål. WTO-avtalene og andre handelsavtaler åpner for å stille ulike krav til ellers like varer som har forskjellige klima- eller miljøvirkninger, så lenge kravene ikke går lenger enn nødvendig for å ivareta klima eller miljø og ikke innebærer vilkårlig eller uberettiget forskjellsbehandling eller skjulte handelsrestriksjoner. De ulike klima- og miljøvirkningene av hhv. konvensjonelt og vedlegg V-biodrivstoff er godt dokumentert, og Klima- og miljødepartementets vurdering er at forslaget om økte omsetningskrav og delkrav også oppfyller de øvrige vilkårene.

Vedlegg – Forslag til endringsforskrift

Alternativ 1 – økning med Vedlegg V-biodrivstoff, lav og høy bane, uten delkrav til avansert biodrivstoff

I forskrift 1. juni 2004 nr. 922 om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (produktforskriften) kapittel 3 gjøres følgende endringer:

Veitrafikk § 3-3 skal lyde

Omsetter av flytende drivstoff til veitrafikk skal sørge for at minst **[20 / 23]** volumprosent av total omsatt mengde flytende drivstoff per år består av biodrivstoff. Biogass skal holdes utenfor kravet.

Ved oppfyllelsen av omsetningskravet i første ledd skal:

- a. minst **[13,5 / 16,5]** volumprosent bestå av avansert biodrivstoff eller biodrivstoff fremstilt av råstoff på listen i vedlegg V, del B, **og**
- b. omsetning av avansert biodrivstoff eller biodrivstoff fremstilt av råstoff på listen i vedlegg V, del B, utover kravet i bokstav a, telle dobbelt sammenlignet med konvensjonelt biodrivstoff.

Fra og med 1. januar 2027 skal følgende volumprosenten gjelde:

- **Omsetningskravet i første ledd er [21 / 26] volumprosent.**
- **Delkravet i andre ledd bokstav a er minst [14,5 / 19,5] volumprosent.**

Sjøfart § 3-3b første ledd skal lyde

Omsetter av flytende drivstoff og flytende brensler til fartøy og akvakulturanlegg skal sørge for at minst **[7 / 10]** volumprosent av total omsatt mengde flytende drivstoff og flytende brensler per år består av avansert biodrivstoff og avansert flytende biobrensel eller biodrivstoff og flytende biobrensel fremstilt av råstoff på listen i vedlegg V, del B. Biogass skal holdes utenfor kravet. **Fra og med 1. januar 2027 er kravet [8 / 13] volumprosent.**

Andre formål § 3-3c første ledd skal lyde

Omsetter av flytende drivstoff og flytende brensler skal, ved omsetning til andre formål enn veitrafikk, luftfart og sjøfart sørge for at minst **[11 / 16]** volumprosent av totalt omsatt mengde flytende drivstoff og flytende brensler til disse formålene per år består av avansert biodrivstoff og avansert flytende biobrensel eller biodrivstoff og flytende biobrensel fremstilt av råstoff på listen i vedlegg V, del B. Biogass skal holdes utenfor kravet. **Fra og med 1. januar 2027 er kravet [12 / 18] volumprosent.**

§ 3-11 sjettede ledd skal lyde

Dokumentasjon på gjennomført revisjon og at revisor oppfyller kravet i **tredje** ledd fremlegges Miljødirektoratet sammen med rapportering etter § 3-10.

Overskriften i vedlegg V skal lyde

Vedlegg V. Råstoff som gir grunnlag for **medregning i delkrav og dobbelttelling av biodrivstoff**

Alternativ 2 – økningen tas med Vedlegg V-biodrivstoff, lav og høy bane, med delkrav til avansert biodrivstoff

I forskrift 1. juni 2004 nr. 922 om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (produktforskriften) kapittel 3 gjøres følgende endringer:

Veitrafikk § 3-3 skal lyde

Omsetter av flytende drivstoff til veitrafikk skal sørge for at minst **[20 / 23]** volumprosent av total omsatt mengde flytende drivstoff per år består av biodrivstoff. Biogass skal holdes utenfor kravet.

Ved oppfyllelsen av omsetningskravet i første ledd skal:

- a. minst **[13,5 / 16,5]** volumprosent bestå av avansert biodrivstoff eller biodrivstoff fremstilt av råstoff på listen i vedlegg V, del B,
- b. **minst [1 / 2 / 3,5] volumprosent bestå av avansert biodrivstoff, og**
- c. omsetning av avansert biodrivstoff eller biodrivstoff fremstilt av råstoff på listen i vedlegg V, del B, utover kravene i bokstav a, telle dobbelt sammenlignet med konvensjonelt biodrivstoff.

Fra og med 1. januar 2027 skal følgende volumprosenten gjelde:

- Omsetningskravet i første ledd er **[21 / 26] volumprosent.**
- Delkravet i andre ledd bokstav a er minst **[14,5 / 16,5] volumprosent.**
- Delkravet i andre ledd bokstav b er minst **[1 / 2 / 3,5] volumprosent.**

Sjøfart § 3-3b skal lyde

Omsetter av flytende drivstoff og flytende brensel til fartøy og akvakulturanlegg skal sørge for at minst **[7 / 10]** volumprosent av total omsatt mengde flytende drivstoff og flytende brensel per år består av avansert biodrivstoff og avansert flytende biobrensel eller biodrivstoff og flytende biobrensel fremstilt av råstoff på listen i vedlegg V, del B. Biogass skal holdes utenfor kravet

Ved oppfyllelsen av omsetningskravet i første ledd skal minst [1 / 2 / 3,5] volumprosent bestå av avansert biodrivstoff.

Fra og med 1. januar 2027 skal følgende volumprosenten gjelde:

- Omsetningskravet i første ledd er **[8 / 13] volumprosent.**
- Delkravet i andre ledd er minst **[1 / 2 / 3,5] volumprosent.**

Kravene i første og andre ledd gjelder ikke flytende drivstoff og flytende brensel som går til fartøy i utenriks fart, som definert i særavgiftsforskriften § 4-4-1 (3).

Andre formål § 3-3c skal lyde

Omsetter av flytende drivstoff og flytende brensel skal, ved omsetning til andre formål enn veitrafikk, luftfart og sjøfart sørge for at minst **[11 / 16]** volumprosent av totalt omsatt mengde flytende drivstoff og flytende brensel til disse formålene per år består av avansert biodrivstoff og avansert flytende biobrensel eller biodrivstoff og flytende biobrensel fremstilt av råstoff på listen i vedlegg V, del B. Biogass skal holdes utenfor kravet.

Ved oppfyllelsen av omsetningskravet i første ledd skal minst [1 / 2 / 3,5] volumprosent bestå av avansert biodrivstoff.

Fra og med 1. januar 2027 skal følgende volumprosenten gjelde:

- Omsetningskravet i første ledd er [12 / **18**] volumprosent.
- Delkravet i andre ledd er minst [1 / 2 / 3,5] volumprosent.

Kravene i første og andre ledd gjelder ikke flytende drivstoff og flytende brensler som går til innretninger på kontinentalsokkelen, som definert i [særliggende forskriften § 4-4-3](#) (3).

Følgende typer flytende drivstoff og flytende brensler skal ikke medregnes i total omsatt mengde i første ledd:

- a. Bensin
- b. Tungdestillat (gassolje med tåkepunkt over 5 °C)
- c. Tungolje (mineralolje som inneholder destillasjonsrest)

§ 3-11 sjette ledd skal lyde

Dokumentasjon på gjennomført revisjon og at revisor oppfyller kravet i *tredje* ledd fremlegges Miljødirektoratet sammen med rapportering etter § 3-10.

Overskriften i vedlegg V skal lyde

Vedlegg V. Råstoff som gir grunnlag for *medregning i delkrav og dobbeltelling av biodrivstoff*

Alternativ 3 – økningen tas med konvensjonelt biodrivstoff, lav og høy bane, med delkrav til Vedlegg V-biodrivstoff

I forskrift 1. juni 2004 nr. 922 om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (produktforskriften) kapittel 3 gjøres følgende endringer:

Veitrafikk § 3-3 skal lyde

Omsetter av flytende drivstoff til veitrafikk skal sørge for at minst **[20 / 23]** volumprosent av total omsatt mengde flytende drivstoff per år består av biodrivstoff. Biogass skal holdes utenfor kravet. **Fra og med 1. januar 2027 er kravet [21 / 26] volumprosent.**

Ved oppfyllelsen av omsetningskravet i første ledd skal

- a. Minst 12,5 volumprosent bestå av avansert biodrivstoff eller biodrivstoff fremstilt av råstoff på listen i vedlegg V, del B, og
- b. omsetning av avansert biodrivstoff og biodrivstoff fremstilt av råstoff på listen i vedlegg V, del B, utover kravet i **bokstav a.**, telle dobbelt sammenlignet med konvensjonelt biodrivstoff, **oppad begrenset til 3,25 volumprosent av total omsatt mengde flytende drivstoff.**

Sjøfart § 3-3b skal lyde

Omsetter av flytende drivstoff og flytende brenslere til fartøy og akvakulturanlegg skal sørge for at minst **[7 / 10]** volumprosent av total omsatt mengde flytende drivstoff og flytende brenslere per år består av **biodrivstoff og flytende biobrensel**. Biogass skal holdes utenfor kravet. **Fra og med 1. januar 2027 er kravet [8 / 13] volumprosent.**

Ved oppfyllelsen av omsetningskravet i første ledd skal minst 6 volumprosent bestå av avansert biodrivstoff og avansert flytende biobrensel eller biodrivstoff og flytende biobrensel fremstilt av råstoff på listen i vedlegg V, del B.

Kravene i første og andre ledd gjelder ikke flytende drivstoff og flytende brenslere som går til fartøy i utenriks fart, som definert i [særvavgiftsforskriften § 4-4-1](#) (3).

Andre formål § 3-3c skal lyde

Omsetter av flytende drivstoff og flytende brenslere skal ved omsetning til andre formål enn veitrafikk, luftfart og sjøfart sørge for at minst **[11 / 16]** volumprosent av totalt omsatt mengde flytende drivstoff og flytende brenslere til disse formålene per år består av **biodrivstoff og flytende biobrensel**. Biogass skal holdes utenfor kravet. **Fra og med 1. januar 2027 er kravet [12 / 18] volumprosent.**

Ved oppfyllelsen av omsetningskravet i første ledd skal minst 10 volumprosent bestå av avansert biodrivstoff og avansert flytende biobrensel eller biodrivstoff og flytende biobrensel fremstilt av råstoff på listen i vedlegg V, del B.

Kravene i første og andre ledd gjelder ikke flytende drivstoff og flytende brenslere som går til innretninger på kontinentalsokkelen, som definert i [særvavgiftsforskriften § 4-4-3](#) (3).

Følgende typer flytende drivstoff og flytende brensler skal ikke medregnes i total omsatt mengde i første ledd:

- a. Bensin
- b. Tungdestillat (gassolje med tåkepunkt over 5 °C)
- c. Tungolje (mineralolje som inneholder destillasjonsrest)

§ 3-11 sjettede ledd skal lyde

Dokumentasjon på gjennomført revisjon og at revisor oppfyller kravet i *tredje* ledd fremlegges Miljødirektoratet sammen med rapportering etter § 3-10.

Overskriften i vedlegg V skal lyde

Vedlegg V. Råstoff som gir grunnlag for *medregning i delkrav og dobbeltelling av biodrivstoff*