

Veileder omsetningskrav for sjøfart

Krav til omsetning av avansert biodrivstoff og biobrensel til sjøfart

Om veilederen

Denne veilederen beskriver og utfyller hvordan omsetningskravet for sjøfart skal forstås. Veilederen gir føringer for hvordan omsetningskravet beregnes og hvordan oppfyllelse av kravet dokumenteres.¹ Omsetningskravet for sjøfart vil i 2023 gjelde for drivstoff som er omsatt i perioden 1. oktober til og med 31. desember. Drivstoff omsatt før 1. oktober skal ikke telles med i omsetningskravet for 2023. Dette dokumentet er utarbeidet med sikte på å veilede aktørene for rapporteringsåret 2023. Veiledningen vil senere bli innarbeidet i Miljødirektoratets overordnede veileder for omsetningskravene (M-10) og deretter publisert på våre nettsider.

Omsetningskravet for sjøfart lyder som følger:

§ 3-3b. Krav til omsetning av avansert biodrivstoff og biobrensel til sjøfart

Omsetter av flytende drivstoff og flytende brenslar til fartøy og akvakulturanlegg skal sørge for at minst 6 volumprosent av total omsatt mengde flytende drivstoff og flytende brenslar per år består av avansert biodrivstoff og avansert flytende biobrensel. Biogass skal holdes utenfor kravet. Kravet i første ledd gjelder ikke flytende drivstoff og flytende brenslar som går til fartøy i utenriks fart, som definert i særavgiftsforskriften § 4-4-1 (3).

Sammenhengen mellom omsetningskravene

Omsetningskravet som nå innføres for sjøfart må sees i sammenheng med de tre øvrige omsetningskravene, som retter seg mot veitrafikk, luftfart og ikke-veigående maskiner (andre formål). Slik omsetningskravene er innrettet, er formålet drivstoffet brukes til bestemmende for hvilke nivåer av biodrivstoff som skal omsettes. Følgelig må omsetter ha kontroll på hvilket formål drivstoffet benyttes til, for eksempel gjennom å stille krav til formål i kontrakt.

Hva omfattes av formålet?

Omsetningskravet for sjøfart omfatter drivstoff som går til *fartøy og akvakulturanlegg*. Fartøy er definert som fiske- og fangstfartøy, fartøy i næring, spesialskip til oppdrag på kontinentalsokkelen² og offentlige fartøy som ikke er i næring. Forsvarets skip anses som

¹ Opprinnelig forslag til forskriftstekst ligger her: [Forslag til omsetningskrav for avansert biodrivstoff til sjøfart - Miljødirektoratet \(miljodirektoratet.no\)](https://www.miljodirektoratet.no/omsetningskrav-for-avansert-biodrivstoff-til-sjoefart)

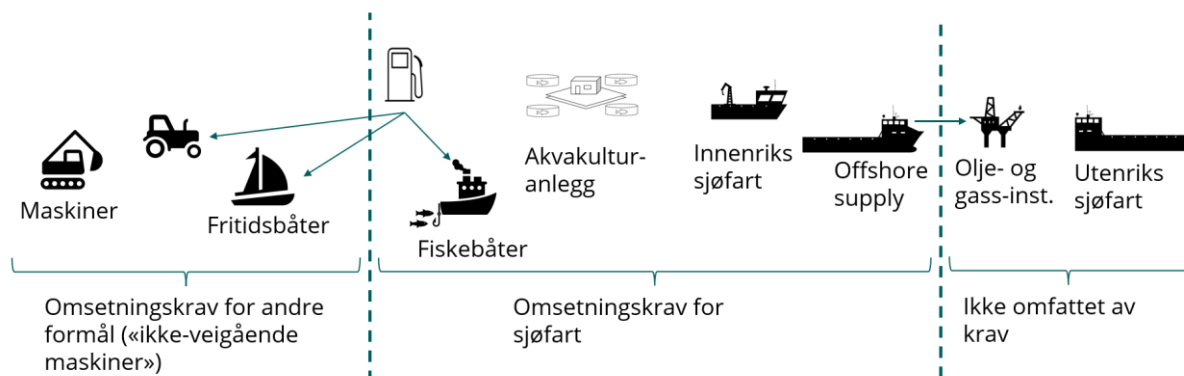
² Som definert i særavgiftsforskriften § 4-4-3 (4).

offentlige fartøy som ikke er i næring. Akvakulturanlegg er anlegg eller installasjon i sjø, som har tilknytning til oppdrett av akvakulturdyr.

Kravet gjelder ikke flytende drivstoff og flytende brensler som går til fartøy i utenriks fart og innretninger på kontinentalsokkelen, som hhv. definert i særavgiftsforskriften § 4-4-1 (3) og særavgiftsforskriften § 4-4-3 (3). Dette innebærer for eksempel at fiskefartøy i utenriks fart ikke er omfattet av kravet. Fiske og fangst i fjerne farvann, som definert i særavgiftsforskriften § 4-4-2, er omfattet. Spesialskip til oppdrag på kontinentalsokkelen er definert i særavgiftsforskriften § 4-4-3 (4).

Fritidsbåter inngår ikke i definisjonen av fartøy, og er derfor ikke omfattet av omsetningskravet for sjøfart, men inngår i andre formål.

Figur 1 illustrerer hva som omfattes av omsetningskravet for sjøfart, hva som er unntatt kravet og avgrensning mot omsetningskravet for andre formål.



Figur 1: Avgrensningen av omsetningskravet i sjøfart, opp mot omsetningskravet for andre formål og formål som ikke er omfattet av noen av omsetningskravene.

Hva skal rapporteres til Miljødirektoratet?

Omsettere skal rapportere på omsetningskravene og oppfyllelse av bærekraftskriterier for foregående år innen 31. mars, jf. produktforskriften § 3-10. Rapportering skjer gjennom et eget rapporteringsskjema utviklet av Miljødirektoratet. For å vise oppfyllelse av omsetningskravet må omsettere rapportere totalt volum fossilt drivstoff og biodrivstoff omsatt til sjøfart.

Rapporteringen skal inkludere informasjon om bærekraftskriterier for biodrivstoffet som skal brukes til å oppfylle omsetningskravet.³

Hvem har ansvar for at opplysningene som rapporteres er korrekte?

Det er omsetter som er pliktsubjektet i produktforskriften kapittel 3, jf. § 3-2 bokstav h. Omsetter er ansvarlig for at opplysningene som blir rapportert i oppfyllelsen av omsetningskravet er korrekte. Dette gjelder uavhengig av om drivstoffet selges direkte til sluttkunde eller til en videreforhandler. Omsetter er definert som den som omsetter drivstoff og/eller brensel og er

³ Se avsnitt "Nøkkelopplysninger om bærekraftsegenskaper" i Miljødirektoratets veileder til omsetningskravet for veitrafikk og luftfart for mer informasjon om hvilke opplysninger som skal rapporteres for biodrivstoff som skal brukes til å oppfylle omsetningskravet: [Hvordan fyller ut rapporteringsskjema - Miljødirektoratet \(miljodirektoratet.no\)](https://miljodirektoratet.no/Hvordan-fylle-ut-rapporteringsskjema-Miljodirektoratet)

registrert etter særavgiftsforskriften §§ 5-1 eller 5-2. Omsatt mengde drivstoff som en omsetter skal rapportere i omsetningskravet er definert som det volum drivstoff og/eller brensel som en omsetter er eller hadde vært ansvarlig for å betale særavgifter for etter særavgiftsforskriften § 2-1, også dersom drivstoffet eller brenselet er unntatt fra eller fritatt for særavgifter.

En videreforhandler forstås normalt som en aktør som fysisk håndterer drivstoff de selv ikke er ansvarlig for å betale avgifter for etter særavgiftsforskriften § 2-1. Videreforhandlere kan imidlertid være registrert etter særavgiftsforskriften §§ 5-1 eller 5-2. Dersom drivstoff selges via en eller flere videreforhandlere, vil det være videreforhandler som har oversikt over sluttbruk og mottar leveringsseddel fra sluttbruker av drivstoffet ved salg til sjøfart. Drivstoffmeglere som ikke håndterer drivstoff fysisk, er som hovedregel ikke å regne som videreforhandler etter denne forståelsen, dersom omsetter av drivstoffet mottar leveringsseddel eller lignende informasjon om sluttbruk.

Ved salg til videreforhandlere bør omsetter gjennom privatrettslige avtaler sørge for at videreforhandler innhenter og oppbevarer dokumentasjon iht. produktforskriften § 3-3d andre til fjerde ledd, jf. nedenfor. I praksis bør omsetter ansvarliggjøre videreforhandlere for å sikre at relevant underliggende dokumentasjon er korrekt og fremvises for Miljødirektoratet på forespørsel.

Hvilke typer biodrivstoff kan benyttes?

For oppfyllelse av omsetningskravet kan det bare medregnes flytende avansert biodrivstoff og flytende biobrensel som oppfyller bærekraftskriteriene i produktforskriften §§ 3-6 til 3-9, jf. § 3-5 og som er fremstilt av råstoff på listen i vedlegg V i produktforskriftens kapittel 3, del A og B. Biogass er ikke omfattet av kravet.

Omsetningskravet og drivstoffkvalitet

I forbindelse med innføring av *Krav til omsetning av avansert biodrivstoff og biobrensel til sjøfart* ble det i konsekvensutredningen påpekt at innblanding av fettsyremetyltester (FAME) i marint drivstoff kan påvirke driftssikkerheten til skip.

Denne veiledningen legger føringer for utsalgssteder av marint drivstoff for å ivareta driftssikkerheten til skip.

Ved innblanding av biodrivstoff i marint drivstoff bør sluttproduktet tilfredsstille kravene i nyeste ISO-standard med *Spesifikasjoner for marine drivstoff* (ISO 8217:2017). Gjeldende ISO-standard setter en øvre grense for innblanding av FAME på 7 volumprosent og det bør ikke omsettes marint drivstoff som overskrider denne grenseverdien hvis dette ikke er spesifikt avtalt med sluttkunden.

Omsetter bør gi nødvendig informasjon om kvaliteten på drivstoffet som leveres og sørge for at drivstoffet er i henhold til sluttkundens spesifikasjoner.

Produktforskriften stiller per i dag ikke krav til drivstoffkvalitet for marint drivstoff utover krav til svovelinnhold, jf. § 2-27. Forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger har i § 12 inkorporert MARPOL vedlegg VI som blant annet stiller generelle krav til drivstoffkvalitet for marint drivstoff.

Omsetter må til enhver tid være kjent med relevant regelverk, retningslinjer og anerkjente standarder om drivstoffkvalitet for biodrivstoff til bruk om bord på skip. Det er spesielt viktig at omsetter ikke leverer drivstoff som setter skipets sikkerhet i fare eller påvirker motorytelsen negativt, slik det følger av MARPOL-regelverket.

Vi viser også til Sjøfartsdirektoratets sikkerhetsmelding om bruk av marint drivstoff med innblandet FAME.

Beregning av oppfyllelse av omsetningskravet for sjøfart

Omsetningskravet blir regnet ut som vist nedenfor. I telleren inngår flytende biodrivstoff og flytende biobrensler som benyttes av fartøy og akvakulturanlegg. I nevneren inngår totalt omsatt volum, både flytende fossilt drivstoff og flytende brensler og flytende biodrivstoff og flytende biobrensler som omsettes til fartøy og akvakulturanlegg. Drivstoff levert til fartøy i utenriks fart og innretninger på kontinentalsokkelen er ikke omfattet av kravet, og skal holdes utenfor beregningen.

Omsettere skal ikke medregne volum som er solgt til annet enn fartøy og akvakulturanlegg i oppfyllelsen av omsetningskravet.

Beregningen av omsetningskravet for drivstoff omsatt til sjøfart blir da:

$$\frac{\text{Avansert flytende biodrivstoff og flytende biobrensler [liter]}}{\text{Totalt omsatt flytende drivstoff og flytende brensler (bio og fossilt)[liter]}} \geq 6 \%$$

Hva er omsatt mengde?

Omsatt mengde er "det volum drivstoff og/eller brensel som en omsetter er eller hadde vært ansvarlig for å betale særavgifter for etter særavgiftsforskriften § 2-1, også dersom drivstoffet eller brenselet er unntatt fra eller fritatt for særavgifter".

Omsettere med godkjente lagre kan overføre avgiftspliktig drivstoff til hverandre uten at avgiftsplikten utløses etter særavgiftsforskriften § 2-2, såkalt kode 30-overføring. Det er bare omsetter som tar drivstoffet ut fra det godkjente lageret (hvor avgiftsplikten oppstår) som skal inkludere dette volumet i omsatt mengde i rapporteringen på omsetningskravet. Det er også omsetter som tar ut biodrivstoffet fra det godkjente lageret som skal rapportere inn bærekraftsdokumentasjon på dette til Miljødirektoratet. Dette er for at samme volum drivstoff ikke skal telles to ganger.

Krav om massebalansesystem

Det skal brukes et massebalansesystem for å rapportere på oppfyllelse av bærekraftskriteriene, jf. produktforskriften § 3-10. Regelverket for massebalansesystem er også tatt inn i særavgiftsforskriften § 3-6-2. Reglene for massebalansesystemet som skal benyttes for

omsetningskravet for sjøfart er de samme som for de andre omsetningskravene.⁴ Massebalansesystemet skal sikre at opplysningene om bærekraft som rapporteres til Miljødirektoratet kan kontrolleres, og at opplysninger ikke telles dobbelt noe sted bakover i biodrivstoffets forsyningskjede.

Massebalansesystemet innebærer i praksis at partier med ulike bærekraftsegenskaper kan blandes, og at egenskapene på partiene som tas inn i en blanding kan allokere til de ulike partiene som tas ut av blandingen.

Massebalansesystemet skal avgrenses i tid og til en bestemt geografisk lokasjon som aktøren disponerer.

Generelt om nytt dokumentasjonskrav for sjøfart

Avviklingen av grunnavgiften 1. januar 2023 innebar endringer i krav til rapportering til Skatteetaten, samtidig som Skatteetatens dokumentasjons- og kontrollsystem for rapportering av volum til fartøy er fjernet. Dette får igjen konsekvenser for Miljødirektoratets mulighet til å kontrollere rapporteringen på omsetningskravene for sjøfart og ikke-veigående maskiner opp mot Skatteetatens informasjon. Som følge av endringene i avgiftssystemet, er det tatt inn et eget dokumentasjonskrav i omsetningskravet for sjøfart.

Formålet med dokumentasjonskravet er å sikre etterlevelse av kravet. Dokumentasjonskravet innebærer at omsetterne skal dokumentere hvor drivstoffet de omsetter benyttes. Dette gjelder for fartøy, akvakulturanlegg til sjøs og innretninger på kontinentalsokkelen. Fordi omsetningskravene per i dag er på ulike nivåer, enkelte formål er unntatt kravet og samme drivstoffprodukter kan brukes til flere formål, kan det være økonomiske incentiver om å selge mer drivstoff innenfor markedet med lavest krav. Dokumentasjonskravet vil bidra til å redusere risikoen for slik feilrapportering og sikre like konkurransevilkår.

Dokumentasjonskravet følger av produktforskriften kapittel 3, og lyder:

⁴ Se produktforskriften § 3-10 og kapittel 10 i veileder til omsetningskravet: [Omsetningskrav for biodrivstoff - Miljødirektoratet \(miljodirektoratet.no\)](https://miljodirektoratet.no/omsetningskrav-for-biodrivstoff)

§ 3-3d. Krav til dokumentasjon på omsetning av flytende drivstoff og flytende brensler til sjøfart

Ved omsetning av flytende drivstoff eller flytende brensler til sjøfart skal omsetteren innhente en erklæring om, eller sikre annen egnet dokumentasjon på, at produktene er til bruk som nevnt i § 3-3b. En erklæring skal gis av den som om bord er ansvarlig for bunkringen, av rederiet eller av videreforhandler av drivstoffet, og skal oppbevares i minst tre år.

Ved omsetning av flytende drivstoff eller flytende brensler til fartøy skal omsetter sikre dokumentasjon som inneholder opplysninger om fartøyets navn, nasjonalitet, bestemmelsessted, mengde drivstoff og bunkringsdato. Dokumentasjonen skal oppbevares i tre år og være tilgjengelig for Miljødirektoratet på forespørsel. Ved omsetning av drivstoff til fartøy i utenriks fart skal første utenlandske havn oppgis i tillegg.

Ved omsetning av flytende drivstoff eller flytende brensler til akvakulturanlegg skal omsetter sikre dokumentasjon som inneholder opplysninger om anleggets navn eller annen identifikasjon, lokasjon, mengde drivstoff og bunkringsdato. Dokumentasjonen skal oppbevares i tre år og være tilgjengelig for Miljødirektoratet på forespørsel.

Ved omsetning av flytende drivstoff eller flytende brensler til spesialskip til oppdrag på kontinentalsokkelen skal omsetter sikre dokumentasjon som inneholder opplysninger om fartøyet, og følgende opplysninger om den innretningen på kontinentalsokkelen skipet leverer drivstoff til: feltet og innretningens navn og lokasjon, mengde drivstoff levert og bunkringsdato. Dokumentasjonen skal oppbevares i tre år og være tilgjengelig for Miljødirektoratet på forespørsel.

Ved salg til videreforhandler må omsetter sørge for at dokumentasjon som nevnt i andre til fjerde ledd innhentes av videreforhandler. Omsetter skal ikke motta og oppbevare slik dokumentasjon ved salg til videreforhandler, og konkurransesensitiv informasjon skal under enhver omstendighet ikke tilflyte omsetter. For øvrig gjelder konkurranselovens regler.

Dokumentasjonskravet gjelder både for fossilt drivstoff og biodrivstoff. Videre gjelder det for drivstoff omsatt til fartøy, akvakulturanlegg og innretninger på kontinentalsokkelen.

I henhold til § 3-3d første ledd skal omsetter innhente en erklæring om, eller sikre annen egnet dokumentasjon på, at drivstoffet har gått til bruk som omfattes av omsetningskravet for sjøfart. Miljødirektoratet stiller ikke formkrav til slike erklæringer eller dokumentasjon. Egnet dokumentasjon kan for eksempel være leveringsseddel eller sluttfaktura.

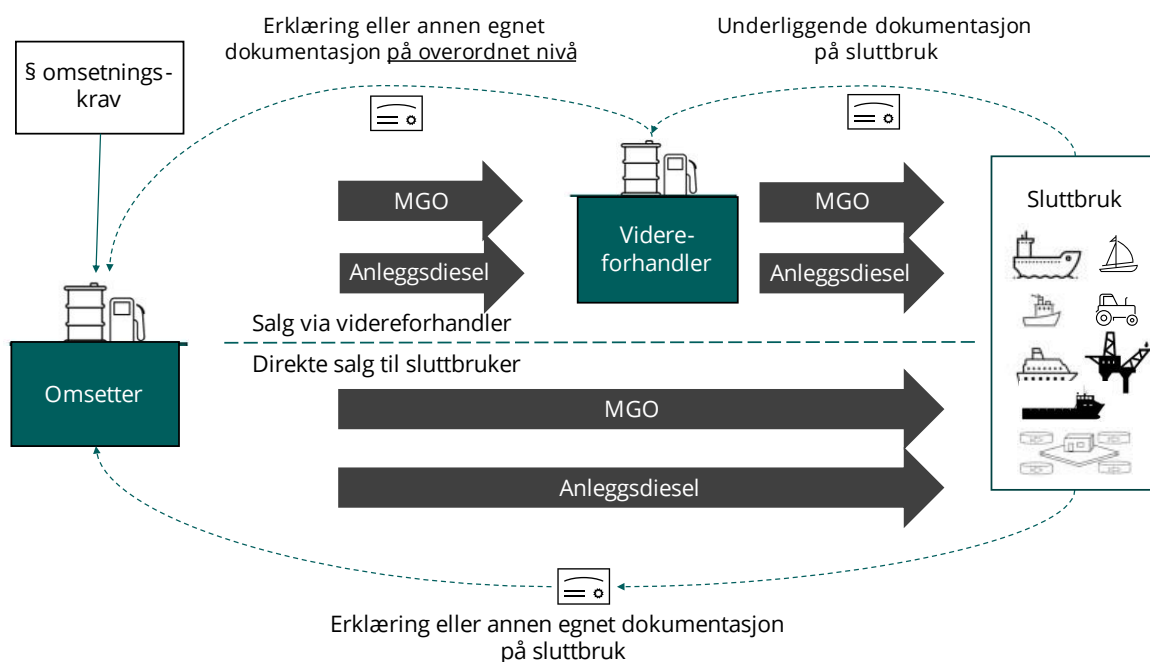
Første ledd angir hovedregelen om at omsetter må skaffe seg nødvendig dokumentasjon om sluttbruk. Dette skal sikre etterlevelse og mulighet for kontroll av omsetningskravet for sjøfart. I andre til fjerde ledd presiseres hvilke opplysninger omsetter må sikre ved omsetning til henholdsvis *fartøy, akvakulturanlegg og spesialskip til oppdrag på sokkelen*. Miljødirektoratet legger til grunn at eksempelvis en leveringsseddel allerede vil inneholde de fleste opplysningene som kreves, men antar at omsettere i enkelte tilfeller må hente inn ytterligere opplysninger enn det som følger av eksisterende former for dokumentasjon / gjeldende praksis, for å overholde kravet.

Hvilken informasjon må omsetter ha?

Det er omsetter sitt ansvar å oppfylle omsetningskravet, og omsetter må derfor sørge for å ha nok opplysninger til å rapportere på omsetningskravet og for å dokumentere oppfyllelse. Når omsetter leverer drivstoff til sluttkunde, skal omsetter selv innhente og oppbevare all dokumentasjon som nevnt i § 3-3d andre til fjerde ledd..

Dersom omsetter selger drivstoff til videreforhandlere, må omsetter sørge for at omsetterens forpliktelser etter § 3-3d andre til fjerde ledd ivaretas, uten at omsetter mottar konkurransesensitiv informasjon. Omsetter skal ikke innhente informasjon som gir innsikt i videreforhandlers kunder (enten direkte eller indirekte), for eksempel hvor store volum enkeltkunder kjøper eller annen konkurransesensitiv informasjon, jf. § 3-3d femte ledd. Omsetter skal, ved salg til videreforhandler, derfor ikke motta og oppbevare dokumentasjonen som er nevnt i § 3-3d andre til fjerde ledd, men må sørge for at dokumentasjonen finnes og kan gjøres tilgjengelig for Miljødirektoratet på forespørsel. Erklæring fra videreforhandler om hvilket omsetningskrav det solgte drivstoff er omfattet av, jf. § 3-3d første ledd, anses i utgangspunktet ikke som konkurransesensitiv informasjon. Se mer om dette under i "Salg til videreforhandlere."

Figur 2 illustrerer hvordan krav til dokumentasjon kan oppfylles med informasjonsflyt direkte fra sluttbruker til omsetter og hva som kreves dersom det inngår en videreforhandler i forsyningskjeden.



Figur 2: Illustrasjon av mulig dokumentasjonsflyt for oppfyllelse av omsetningskravet

Hvor lenge skal dokumentasjonen oppbevares?

Dokumentasjon og eventuelle erklæringer skal oppbevares i minst tre år. Dersom omsetter ikke har all dokumentasjonen selv, må omsetter sørge for at dokumentasjonen blir oppbevart hos de aktuelle aktørene i minst tre år.

Etter internkontrollforskriften § 4, har selskaper som omfattes av produktkontrollen en plikt til å utøve internkontroll. Internkontroll innebærer blant annet å ha systemer og skriftlige rutiner for etterlevelse av myndighetskrav. Ved tilsyn kan Miljødirektoratet kontrollere at omsetter har tilfredsstillende rutiner for å overholde dokumentasjonskravet.

Hvordan oppfylle dokumentasjonskravet?

Under viser vi hvordan dokumentasjonskravet kan oppfylles, ved å gjennomgå ulike praktiske tilfeller.

Salg til videreforsandler

En omsetter kan selge drivstoff til en videreforsandler. For at omsetter skal kunne rapportere drivstoffet inn i riktig omsetningskrav til Miljødirektoratet, trenger omsetter informasjon fra videreforsandler om sluttbruken til drivstoffet. Ved salg til videreforsandler er ikke omsetter nødvendigvis kjent med sluttbruken av drivstoffet på det tidspunktet de selger drivstoffet. For å ha best mulig kontroll for oppfyllelse av omsetningskravene, kan omsetter stille krav i avtaler med videreforsandler om at videreforsandler ved kjøpstidspunkt skal opplyse om hvordan drivstoffet vil fordeles mellom ulike markedssegment. Alternativt kan videreforsandler sende informasjonen om sluttbruken til omsetter etterskuddsvis. Uavhengig av hvordan

informasjonsflyten gjøres, skal omsettere sørge for at det innhentes og oppbevares dokumentasjon i tråd med produktforskriften § 3-3d.

Hvilken informasjon må omsetter sørge for å få fra videreforhandlere?

Omsetteren trenger å få *tilstrekkelig* informasjon om sluttbruk fra videreforhandlere for å rapportere på omsetningskravene. De skal imidlertid ikke gis *all* informasjon om sluttbruk fra videreforhandlere. Dette er vesentlig for å unngå brudd på konkurranseregelverket.

For å kunne oppfylle omsetningskravet for sjøfart, er det *tilstrekkelig* at omsetter sørger for å ha oversikt over totalt volum biodrivstoff og fossilt drivstoff som er omsatt per år fordelt på tre formål/bruksområder:

- Formål som er omfattet av omsetningskravet for sjøfart
- Formål som er omfattet av omsetningskravet for andre formål
- Formål som ikke er omfattet av omsetningskrav

Omsetter skal ikke etterspørre informasjon fra videreforhandlere som kan gi omsetter innsikt i videreforhandlers kunder (enten direkte eller indirekte), for eksempel hvor store volum enkeltkunder kjøper eller annen konkurransesensitiv informasjon. Vi viser for øvrig til konkurranseloven § 10 som forbyr samarbeid som har konkurransebegrensende formål eller virkning. Enhver form for utveksling av konkurransesensitiv informasjon mellom konkurrenter er forbudt, og dermed noe omsettere skal være seg bevisst ved salg via videreforhandlere.

Hvem skal oppbevare dokumentasjonen på hvor drivstoffet har gått?

I de tilfellene hvor omsetter selv ikke har dokumentasjon på sluttbruk, må omsettere sørge for at videreforhandlere innhenter og oppbevarer dokumentasjon i tråd med regelverket, dvs. i minst tre år.

Omsettere skal sørge for at den underliggende dokumentasjonen er tilgjengelig for Miljødirektoratet på forespørsel. Dette kan for eksempel gjøres ved å stille krav i salgskontrakter om at videreforhandlere må innhente dokumentasjon i tråd med produktforskriften § 3-3d andre til fjerde ledd, og at dette skal være tilgjengelig for Miljødirektoratet på forespørsel.

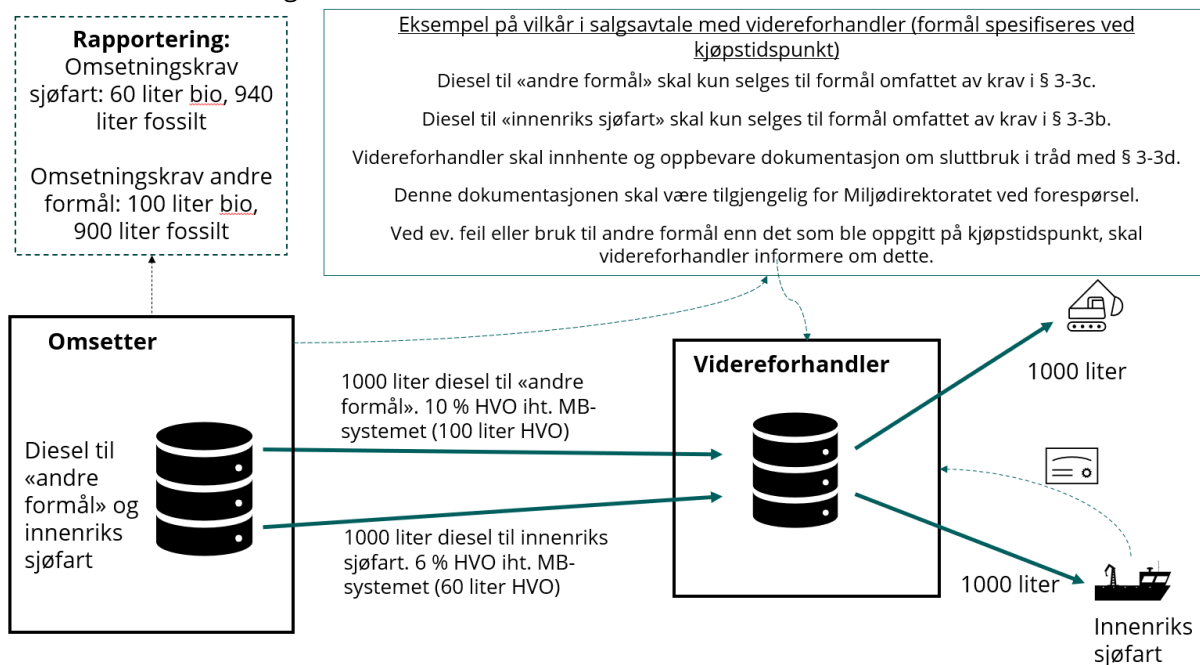
Hvordan skal informasjon om andel biodrivstoff og bærekraftsegenskaper håndteres?

Som nevnt under avsnitt "Krav om massebalansesystem", skal massebalansesystemet avgrenses til en bestemt geografisk lokasjon som omsetterne disponerer. Dersom et uttak av drivstoff fra omsetterens lager som selges til en videreforhandler inneholder biodrivstoff iht. massebalansesystemet, er det ikke i tråd med massebalansesystemet å "flytte" biodrivstoffet til andre uttak etterskuddsvis. Andelen biodrivstoff og bærekraftsegenskapene som ble bestemt ved uttak fra omsetterens terminal, kan heller ikke allokere ulikt for leveranser til ulike sluttbrukere etter at drivstoffet er tatt ut av lager. Dette skyldes at en slik allokering ikke ville foregått på et område som omsetteren disponerer.

Dersom omsetter og videreforhandler ikke har avtalt formålet for drivstoffet på kjøpstidspunktet, må omsetter sørge for å få informasjon om endelig formål i etterkant. Omsetter kan imidlertid ikke allokere bioandelene i ulike leveranser etterskuddsvis. Dersom biodrivstoff blir solgt til utenriks fart kan ikke dette volumet rapporteres i oppfyllelsen av omsetningskravet. For allokering av biodrivstoff mellom innretninger på kontinentalsokkelen og forsyningsfartøy

(spesialskip til oppdrag på kontinentalsokkelen), er det egne retningslinjer. Se avsnitt "Salg til offshorenæring..." for informasjon om hvordan dette kan gjøres.

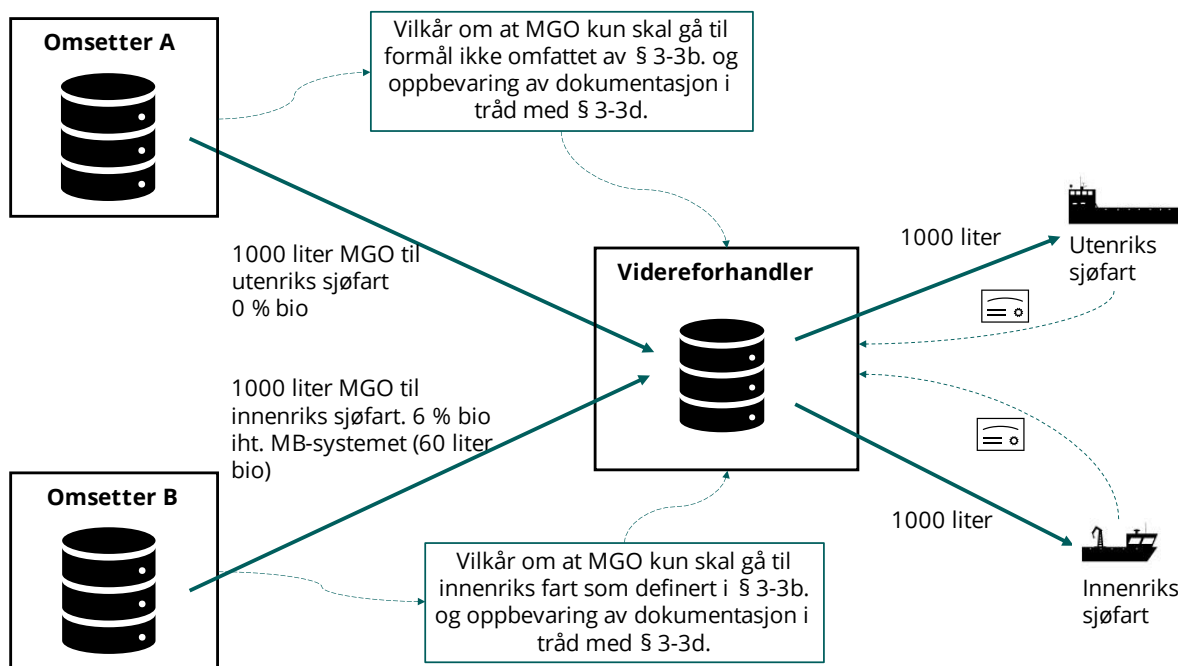
I Figur 3 illustreres god praksis for håndtering av opplysninger om sluttbruk for biodrivstoff og fossilt drivstoff ved salg til videreforhandlere.



Figur 3: Illustrasjon av håndtering av opplysninger, inkludert andel biodrivstoff ved salg via videreforhandler.

Hva hvis flere omsettere selger til samme videreforhandler?

Dersom flere omsettere selger drivstoff til samme videreforhandler, må omsetter sørge for at videreforhandler har kontroll på hvilket formål volumet går til. Omsetter må sørge for at videreforhandler holder volumene fra omsetter administrativt adskilt fra eventuelle partier kjøpt av andre omsettere. Se Figur 4 for en illustrasjon av dette.



Figur 4: Illustrasjon av håndtering av opplysninger, inkludert andel biodrivstoff dersom flere omsettere selger drivstoff til samme videreforhandler.

Se eget avsnitt for omtale av forskyving i tid

Når drivstoff selges via videreforhandlere, kan det oppstå en forskyvning i tid mellom når drivstoffet er *omsatt* i henhold til produktforskriften og når det er solgt fra videreforhandler til sluttbruker eller når omsetter får nødvendig informasjon om sluttbruk. Hvordan dette skal håndteres, omtales i kapitlet "Hvordan håndtere eventuelle forsinkelser (...)".

Salg til offshorenæring: Hvordan dokumentere drivstoff som forsyningsfartøy leverer til innretninger på kontinentalsokkelen?

Drivstoff *brukt* av forsyningsfartøy (offshore supply-fartøy) (unntatt fartøy i utenriksfart som definert i særavgiftsforskriften § 4-4-1 (3)) er omfattet av omsetningskravet, mens drivstoffet fartøyene leverer til innretninger på kontinentalsokkelen (olje- og gassinstallasjoner) ikke er det.

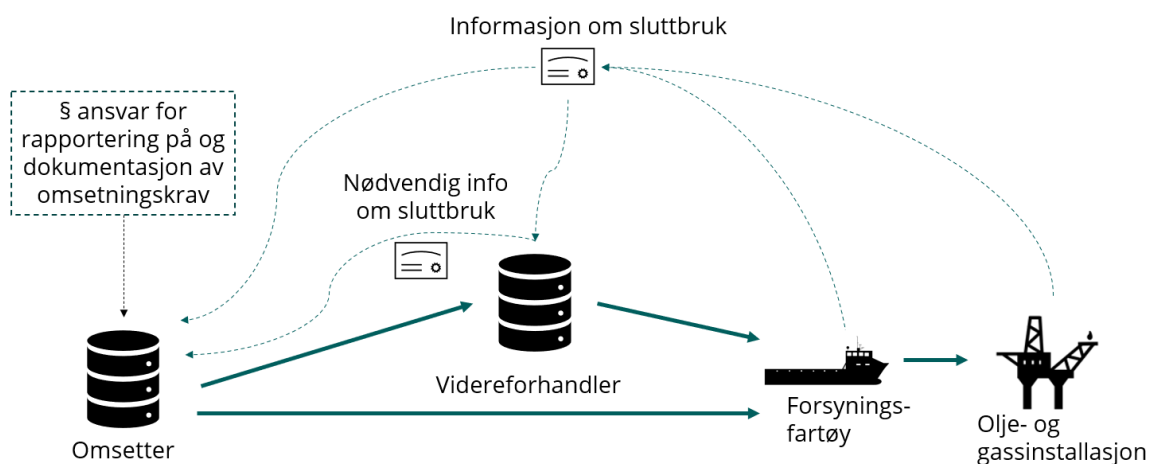
Forsyningsfartøy og olje- og gassinstallasjonene har samme forsyningskjede for drivstoff. Fartøyene bunkrer drivstoff som de frakter ut til olje- og gassinstallasjonene, samtidig som de også bruker av dette drivstoffet selv. Det varierer hvor mye som benyttes av hhv. forsyningsfartøyet og olje- og gassinstallasjonene. På salgstidspunktet kan omsetter derfor ikke vite nøyaktig hvor mye av drivstoffet som selges som skal rapporteres i oppfyllelsen av omsetningskravet.

Offshoreskip blir i EU omfattet av MRV-forordningen fra 2025 og offshoreskip med bruttotonnasje 5000 eller mer blir en del av EUs klimakvotesystem fra 2027. Det endrete klimakvotedirektivet er vedtatt i EU. Norge vil måtte delta i det endrede klimakvoteregulverket, men de nærmere vilkårene for EFTA-statenes deltakelse og innlemmelse av regelverket i EØS-avtalen, gjenstår å avklare. Dette betyr at forsyningsfartøy trolig vil få en rapporteringsforpliktelse overfor EU ETS/MRV som også kan være dokumentasjon i omsetningskravet for sjøfart.

Hvordan kan dokumentasjonskravet oppfylles?

Mulige måter å oppfylle dokumentasjonskravet på kan være:

- **Leveringssedler** utstedt fra forsyningsfartøyet til omsetter ved kjøp av drivstoff, i kombinasjon med leveringssedler utstedt fra olje- og gassinstallasjon ved mottak av drivstoff fra forsyningsfartøyet.
- **Annen egnet dokumentasjon**, f.eks. rapportering på EUs klimakvotesystem kan være tilstrekkelig dokumentasjon på andelen drivstoff som har gått til olje- og gassinstallasjonen dersom omsetter kan dokumentere at de er eneste drivstoffleverandør som leverer til de aktuelle sluttbrukerne.



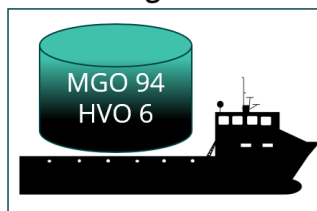
Figur 5: Illustrasjon over dokumentasjonskravet for levering til forsyningsfartøy, som leverer drivstoff videre til olje- og gassinstallasjoner.

Kan biodrivstoff som fysisk blir levert til olje- og gassinstallasjoner rapporteres i oppfyllelsen av omsetningskravet for sjøfart?

Omsettere kan allokere bioandelen til forsyningsfartøyet, såfremt biodrivstoffet ikke selges til olje- og gassinstallasjonen. Det vil si at hverken omsetter, ev. videreforsandler eller forsyningsfartøyet kan levere dokumentasjon til olje- og gassinstallasjonen på at de har mottatt biodrivstoff. Dette betyr også at dokumentasjon på oppfyllelse av bærekraftskriterier og bærekraftsegenskaper ikke kan videreføres i forsyningskjeden til olje- og gassinstallasjonene, dersom volumet skal inkluderes i omsetningskravet.

I eksempelet under mottar forsyningsfartøyet en blanding av MGO og HVO. Det vil si at biodrivstoff *fysisk* vil ende opp på olje- og gassinstallasjonen. Så lenge omsetter ikke selger biodrivstoffet til olje- og gassinstallasjonen, kan omsetter regne biodrivstoffvolum i omsetningskravet for sjøfart.

Før levering



Levering



Etter levering



Figur 6: Illustrasjon av mulig fordeling av drivstoff når forsyningsfartøy bunkrer drivstoff som også inneholder biodrivstoff, dersom olje- og gassinstallasjonen ikke har kjøpt biodrivstoff.

Kan forsyningsfartøy levere biodrivstoff til olje- og gassinstallasjoner?

Det er biodrivstoffet omsetter har solgt til bruk av forsyningsfartøyet som er omfattet av omsetningskravet. Hvis en olje- og gassinstallasjon ønsker å kjøpe biodrivstoff, f.eks. for å kunne nulltelle utslipp i EU ETS, kan forsyningsfartøyet levere biodrivstoffet i egne tanker, se figur 7. Det kan også være mulig å selge den dokumenterbare fysiske blandingen forsyningsfartøyet bunkret, se figur 8. Biodrivstoffet skal da ikke medregnes i omsetningskravet.

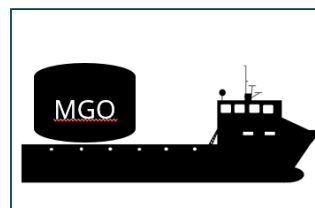
Før levering



Levering

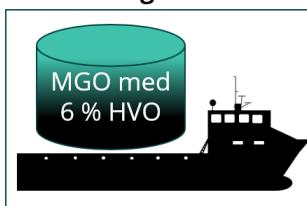


Etter levering



Figur 7: Salg av biodrivstoff til olje- og gassinstallasjon basert på separat tankinfrastruktur. Forsyningsfartøyet benytter dedikerte tanker til biodrivstoff. I dette eksempelet kjøper olje- og gassinstallasjonen alt biodrivstoffet på tanken til forsyningsfartøyet.

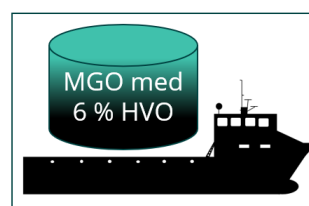
Før levering



Levering



Etter levering



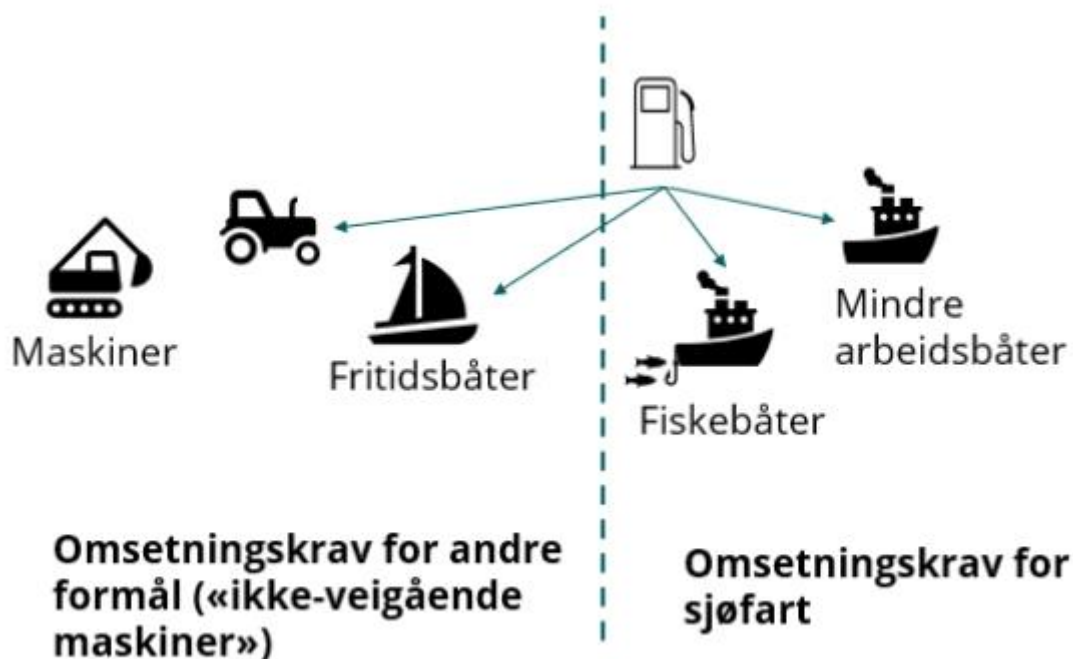
Figur 8: Salg av biodrivstoff til olje- og gassinstallasjon basert på fysisk blanding. MGO og biodrivstoff solgt til olje- og gassinstallasjoner skal ikke rapporteres i omsetningskravet.

Hva om forsyningsfartøyet mottar drivstoff på slutten av året før endelig sluttbruk er kjent?

Se "Hvordan håndtere eventuelle forsinkelser (...)".

Anleggsdiesel på marinaer: Hvordan rapportere på riktig omsetningskrav?

Salg av anleggsdiesel på mariner kan være omfattet av både omsetningskravet for sjøfart og omsetningskravet for andre formål. Drivstoff på en marina kan gå til både fritidsbåter, fiskebåter og andre mindre arbeidsbåter. Det er også mulig at noe drivstoff som selges fra marina kan gå til ikke-veigående maskiner, som traktorer. Drivstoff til fiskebåter skal regnes med i kravet for sjøfart, mens drivstoff til fritidsbåter, traktorer og andre ikke-veigående maskiner skal regnes med i omsetningskravet for andre formål, jf. §3-3c.



Figur 9: Salg av drivstoff på mariner kan være omfattet av både omsetningskrav for andre formål og omsetningskrav for sjøfart.

Etter § 3-3d kreves det at omsetter innhenter en erklæring eller annet egnet dokumentasjon på at drivstoffet har gått til formål omfattet av omsetningskravet. Dette betyr i utgangspunktet at omsetter også må innhente dette fra slutt kunder på en marina. Ettersom en marina normalt er ubemannet, volum per slutt kunde ofte er små og omsetter ofte ikke har detaljert opplysninger om slutt kundene, kan dette være vanskelig.

Ved rapportering kan derfor omsettere benytte en forenklet metode for å fordele volum solgt til en marina på ulike formål.

Hva er en marina?

Med marina menes her ubemannede pumpestasjoner med pistolpumpe hvor mindre båter og potensielt ikke-veigående maskiner kan fylle anleggsdiesel, bensin og eventuelt andre drivstoffprodukter. Større båter kan ikke bunkre på marinaer, fordi på marinaer er det bare pistolpumpe med begrenset gjennomstrømningskapasitet. Større båter krever mer drivstoff enn en slik pumpe kan gi.

Her antar vi også at en marina kan ha flere pumper, men at pumpene hvor båter kan fylle bare kan brukes av båter, på grunn av plassering. Vi antar også at den som eier pumpene har informasjon om hvor mye drivstoff som ble tatt ut fra hvilken pumpe.

Aktørene kan benytte en fordelingsfaktor etter eget estimat. Omsetter kan selv estimere hvordan drivstoffet fordeler seg på hhv. omsetningskravet for sjøfart og for andre formål for hver enkelt marina. Estimaten skal gjøres etter godt skjønn, og empiriske data skal benyttes så langt det lar seg gjøre. Selskapene kan bruke informasjon om hvordan marinaen er utformet, hvor mye drivstoff som går gjennom de forskjellige pumpene og lignende for å gjøre denne vurderingen.

Omsetter har ansvaret for fordelingsfaktoren, selv om dette er estimert i samarbeid med en videreforhandler. Vi minner om at det ikke skal deles konkurransesensitiv informasjon mellom omsetter og videreforhandler.

Salg til akvakulturanlegg

Drivstoff brukt av akvakulturanlegg vil i hovedsak være omfattet av omsetningskravet for sjøfart. Akvakulturanlegg er i produktforskriften § 3-2 bokstav q definert som "anlegg eller installasjon i sjø, som har tilknytning til oppdrett av akvakulturdyr".

Mindre andeler av anleggsdiesel som leveres til sjøbaserte akvakulturaktører kan gå til maskiner på land, og dermed være omfattet av *omsetningskravet for andre formål* etter produktforskriften § 3-3c [§ 3-3b i gjeldende forskrift]. Nåværende kunnskap tilsier at denne andelen er svært lav, og at det kan være utfordrende å estimere og dokumentere presist hvor stor andel drivstoff som går til andre formål. Hele volumet som går til akvakulturanlegg i sjø kan derfor rapporteres i *omsetningskravet for sjøfart*.

Merk at det kun er drivstoffleveranser som kan knyttes til en lokasjon til *sjøs* som skal regnes med i omsetningskravet for sjøfart. Eventuelle leveranser av drivstoff til næringer på land i tilknytning til akvakultur, f.eks. slakterier, skal medregnes i omsetningskravet for andre formål.

Hvordan oppfylle dokumentasjonskravet?

Mulige måter å dokumentere salg til akvakulturanlegg på kan være:

- **Leveringssedler**, som beskrevet i produktforskriften § 3-3d tredje ledd, utstedt fra akvakulturanlegget til omsetter ved kjøp av drivstoff.
- **Annen egnet dokumentasjon**, f.eks. salgsfakturaer med informasjon om sluttbruk.

Salg til skip i utenriks fart

Drivstoff som har gått til utenriks sjøfart er ikke omfattet av omsetningskravet, og omsetter skal sørge for at det finnes dokumentasjon på volumene som er levert til utenriks fart for å skille disse fra volum som er omfattet av kravet. Dette følger av § 3-3d andre ledd siste punktum. Utenriks sjøfart har i produktforskriften samme definisjon som skip i utenriks fart som er fritatt for CO₂-avgift i særavgiftsforskriften § 4-4-1 (3).

For at omsetter skal kunne levere drivstoff som er fritatt for CO₂-avgift for skip i utenriks fart, må sluttbruker, etter særavgiftsforskriften § 4-4-4, avgi en erklæring til den registrerte virksomheten (omsetteren) om at produktet er brukt til skip i utenriks fart. For rapportering på omsetningskravet, vil slike erklæringer være tilstrekkelig dokumentasjon. Vi presiserer at det kun er drivstoff solgt til skip i utenriks fart som er unntatt omsetningskravet. Drivstoff solgt til fartøy som driver fiske og fangst i fjerne farvann er omfattet av omsetningskravet for sjøfart, selv om drivstoffet er fritatt for CO₂-avgift.

Hva hvis fritaket gis som refusjon?

Dersom drivstoffet selges ilagt CO₂-avgift, og sluttbruker søker om refusjon på grunnlag av utenriks fart, må omsetter (eventuelt videreforhandler) innhente erklæring om dette for å overholde dokumentasjonskravet i produktforskriften § 3-3d.

Erklæring i tråd med særavgiften § 4-4-4 eller dokumentasjon på at sluttbruker har fått refusjon for CO₂-avgift for utenriks fart vil være gyldig dokumentasjon på at drivstoff er brukt av skip i utenriks fart.

Hvordan håndtere eventuelle forsinkelser mellom tidspunktet et volum er omsatt og tidspunktet sluttbruken er kjent for omsetter?

Et volum drivstoff regnes per definisjon som *omsatt* på det tidspunktet avgiftsplikten oppstår, det vil si når omsetter som er ansvarlig for innbetaling av særavgift tar drivstoffet ut fra godkjent lager.⁵ Volumet omsetter skal rapportere i omsetningskravet per år, er det de har omsatt og vært ansvarlig for innbetaling av avgifter for i løpet av det samme året. I noen tilfeller vil det kunne ta noe tid før omsetter kjenner til sluttbruk av drivstoffet de har omsatt. Det vil si at det kan være en forskyvning i tid fra når volumet er omsatt til når sluttbruken av volumet er kjent for omsetter. Dette er særlig relevant ved salg til videreforhandlere og ved salg til forsyningsfartøy i offshorenæringen.

Omsettere skal sørge for å ha opplysninger om sluttbruk for drivstoff de har omsatt i løpet av et år innen rapporteringsfristen på omsetningskravet 31. mars påfølgende år. Omsetter trenger

⁵ Dvs. lager som er godkjent etter særavgiftsforskriften § 5-7 (godkjent lokale). Dersom drivstoffet ikke føres inn på godkjent lager, oppstår avgiftsplikten ved innførsel, ref. særavgiftsforskriften § 2-1.

derfor ikke å kjenne til endelig sluttbruk av drivstoffet ved utgangen av kalenderåret, så lenge de får opplysninger om sluttbruk i tide til rapporteringsfristen. Det skal også foreligge dokumentasjon i tråd med § 3-3d på rapporteringstidspunktet.

For å ha best mulig oversikt over sluttbruk på det tidspunktet drivstoffet tas ut fra godkjent lager, kan omsettere etterspørre informasjon eller stille krav om at videreforhandlere og ev. forsyningsfartøy oppgir formål eller estimerer fordeling på formål på det tidspunktet de kjøper drivstoff fra omsetter.