



Miljødirektoratet

M-2923|2025

## Virkninger ved innføring av omsetningskrav i sjøfarten og andre formål

oslo**economics**

**Tittel:** Virkninger ved innføring av omsetningskrav i sjøfarten og andre formål

**Utarbeidet av:** Oslo Economics

**Oppdragsgiver:** Miljødirektoratet

**Publisert:** Desember 2024

**Rapportnummer:** [2024-120]

**Kontaktperson:** Guro Landsend Henriksen / Partner

**E-post:** glh@osloeconomics

**Tel:** +47 92 80 46 48

**Foto/illustrasjon forside:** iStock/teppakorn tongboonto

# Innhold

<b>Sammendrag</b>	<b>4</b>
<b>1. Om oppdraget</b>	<b>5</b>
1.1 Mandat for oppdraget	5
1.2 Metode og gjennomføring	5
1.3 Rapportens oppbygning	5
<b>2. Biodrivstoff i Norge</b>	<b>7</b>
2.1 Bærekraftig bruk av biodrivstoff	7
2.2 Omsetningskrav for biodrivstoff	7
2.3 Krav til dokumentasjon	8
2.4 Bruk av biodrivstoff i Norge	9
2.5 Drivstoffmarkedet	10
<b>3. Virkninger av innføring av omsetningskrav i sjøfart og til andre formål</b>	<b>12</b>
3.1 Markedsaktørenes erfaringer	12
3.2 Konsekvenser som følge av omsetningskravene	16
3.3 Konsekvenser ved videre opptrapping av omsetningskrav	17
<b>4. Referanser</b>	<b>19</b>

# Sammendrag

*På oppdrag for Miljødirektoratet har Oslo Economics kartlagt hvordan omsetningskravene har påvirket markedet for drivstoff og vurdert virkninger av innføring av omsetningskrav i sjøfarten og til andre formål (ikke-veigående transport).*

Å erstatte bruk av fossilt drivstoff med biodrivstoff kan bidra til å redusere utslipp av klimagasser, men bærekraftig bruk av biodrivstoff er utfordrende. Miljødirektoratet anbefaler at biodrivstoff kun bør fremmes gjennom nasjonale omsetningskrav. Omsetningskravene innebærer at en viss andel av drivstoff som omsettes skal være biodrivstoff. I Norge ble nasjonale omsetningskrav for biodrivstoff i veitrafikk innført i 2009, i luftfarten i 2020 og fra 2023 er sjøfarten og andre formål underlagt nasjonale omsetningskrav.

Omsetter er ansvarlig for at omsetningskravene oppfylles. Omsettere kan operere på ulike måter for å oppfylle omsetningskravene, og tilpasser salget av biodrivstoff slik at kostnaden ved oppfyllelse av omsetningskravene minimeres. Det innebærer at andelen biodrivstoff som selges i områder med kort avstand til større terminaler, som har tilgang på biodrivstoff, er høyere og at det omsettes mer biodrivstoff når prisen på biodrivstoff er lavere slik som om sommeren.

Det er svært få forbrukere som etterspør rent biodrivstoff utenfor omsetningskravene. Noen flere aktører etterspør ren HVO, men spesifiserer ikke at dette skal være omsatt utenfor omsetningskravene. Ettersom prisen på HVO er lavere innenfor omsetningskravene foregår omsetningen av biodrivstoff i all hovedsak innenfor omsetningskravet. Det er kun offentlige aktører som har etterspurt biodrivstoff utenfor omsetningskravet, og i hovedsak offentlige aktører som etterspør høykonsentrert eller ren HVO.

Innen sjøfart fremstår konkurransesituasjon som tøff. Det innebærer at aktører som selger drivstoff til sjøfarten i liten grad har mulighet til å videreføre hele kostnaden ved innføring av omsetningskravet over på sine kunder. Flere omsettere som tidligere leverte drivstoff til sjøfarten har valgt å fokusere på andre segmenter. Minst to aktører som er aktive i andre drivstoffsegmenter har valgt å ikke levere til sjøfart. Det tilsier at omsetningskravet har ført til ytterligere press på drivstoffprisene i sjøfarten, og at aktørene som opererer i markedet må redusere sine marginer for å motvirke redusert etterspørsel. Aktører som selger drivstoff til andre formål, står ikke overfor samme konkurranse fra utenlandske aktører som i sjøfarten. Det legger til rette for at aktørene kan overføre økte kostnader over på sine kunder, gjennom å øke prisen ut til forbruker. En svak konkurransesituasjon i det nasjonale drivstoffmarkedet åpner for at aktørene muligens også kan benytte omsetningskravet til å hente ut en økt fortjeneste.

Ved en eventuell opptrapping av omsetningskravene fremstår effekten å være en ytterligere forsterkning av den tøffe konkurransesituasjonen som norske drivstoffleverandører til sjøfarten opplever. Det vil kunne bidra til å redusere volumene til norske drivstoffleverandører. Effekten av en videre opptrapping av omsetningskravene til andre formål vil føre til økte drivstoffkostnader. I hvilken grad drivstoffleverandører vil kunne fortsette å overføre den fulle kostnaden til sine kunder, vil avhenge av det relative forholdet mellom prisen på drivstoff og kostnadsutviklingen for alternative nullutslippsløsninger, slik som elektriske maskiner. Øvrige virkemidler som bidrar til å fremme alternative nullutslippsløsninger vil også påvirke lønnsomheten ved å ta i bruk slike alternativer, og dermed utviklingen framover.

# 1. Om oppdraget

I 2023 ble det innført nasjonale krav for omsetning av biodrivstoff i sjøfart og til andre formål. Formålet med omsetningskravene er økt bruk av biodrivstoff som erstatning for fossilt drivstoff. På oppdrag for Miljødirektoratet har Oslo Economics kartlagt hvordan omsetningskravene har påvirket markedet for drivstoff og vurdert virkninger av innføring av omsetningskrav i sjøfarten og til andre formål. I dette kapitlet gis en beskrivelse av oppdraget, sammen med en oversikt over metode og gjennomføring.

## 1.1 Mandat for oppdraget

På oppdrag fra Miljødirektoratet har Oslo Economics gjennomført en kartlegging og vurdering av virkninger ved innføring av omsetningskravet i sjøfarten og for andre formål. Kartleggingen gir blant annet en vurdering av i hvilken grad, og eventuelt hvordan, omsetningskravene som ble innført i 2023 har påvirket markedet for drivstoff. Analysen tar for seg både tilbudssiden og etterspørselssiden av drivstoffmarkedet og beskriver eventuelle tilpasninger som er gjort knyttet til forsyning og forbruk av drivstoff. Dette inkluderer:

- Kartlegging av strategier som omsettere av drivstoff har brukt for å oppfylle omsetningskravene for sjøfart og andre formål, herunder i hvilken grad fleksibilitet mellom kravet til veitrafikk og andre formål er benyttet.
- Kartlegging av markedet for 100 prosent biodrivstoff og høyinnblandet biodrivstoff for sluttbrukere som er omfattet av et omsetningskrav og sluttbrukere som ikke er gjenstand for et omsetningskrav. Kartleggingen skal inkludere veitrafikk, sjøtrafikk og andre formål.
- Kartlegging av hvordan kostnadene for biodrivstoff fordeler seg på ulike aktører i verdikjeden, og om dette varierer på tvers av sektorer.
- Kartlegging av i hvilken grad sluttbrukere av drivstoff har gjort tilpasninger som følge av innføring av omsetningskravene, herunder overgang til alternative energikilde, reduksjon i

drivstoffbruk, energieffektivisering og økt bruk av biodrivstoff.

I tillegg har vi vurdert virkningene på drivstoffmarkedet (tilbud og etterspørsel) ved en eventuelt videre opptrapping av omsetningskravene for sjøtransport og andre formål.

Rapporten er avgrenset til å ikke vurdere risiko for karbonlekkasje ettersom denne problemstillingen er nært forbundet med andre norske klimavirkemidler som CO<sub>2</sub>-avgiften.

## 1.2 Metode og gjennomføring

Arbeidet med utredningen har skjedd i perioden oktober til desember 2024 og baserer seg på gjennomgang av eksisterende litteratur på området, intervjuer med aktører i markedet, møter med oppdragsgiver og våre egne vurderinger.

### Litteratur og skriftlige kilder

Rapporten baserer seg på dokumentasjon fra rapporter og tidligere utredninger. Dette har vært viktig bakgrunnsinformasjon. For oversikt over litteratur, se kapittel 4.

### Intervjuer

Gjennom prosjektet har vi gjennomført 12 intervjuer med omsettere, videreførhandler og sluttbrukere. Dette omfatter aktører som kan ha samme eller ulike roller (omsetter eller videreførhandler) i markedet for sjøfart eller andre formål. Enkelte av disse aktørene er ikke i markedet eller selger ikke aktivt til sjøfart. Aktørene vi har gjennomført intervjuer med og hvordan de opererer er presentert i Tabell 1-1.

### Arbeidsmøter

I løpet av prosjektperioden er det gjennomført to arbeidsmøter med Miljødirektoratet.

## 1.3 Rapportens oppbygning

I kapittel 2 redegjør vi for omsetningskravene som er innført, utviklingen i bruk av biodrivstoff i Norge og det norske drivstoffmarkedet.

I kapittel 3 oppsummerer vi erfaringer som omsettere, videreførhandlere og skogs-entreprenører har med innføring av omsetningskravene i sjøfarten og til andre formål. Basert på dette gir vi i kapittel 3.2 og 3.3 vår vurdering av

virkningene av omsetningskravene som ble innført i 2023 og forventede konsekvenser ved en videre opptrapping av omsetningskravene.

Tabell 1-1: Aktører og deres rolle i markedet

<b>Aktør</b>	<b>Rolle</b>
Esso	Omsetter av drivstoff til sjøfart og andre formål
Bunker Oil	Omsetter av drivstoff til sjøfart
MHService	Omsetter av drivstoff til sjøfart
Equinor	Omsetter av drivstoff til sjøfart og andre formål
Circle K	Omsetter til andre formål
Uno-X	Omsetter til andre formål
Preem	Omsetter til sjøfart og andre formål
Marine Supply	Omsetter og viderefhandler av drivstoff til sjøfart
Driv Energi	Omsetter og viderefhandler av drivstoff til sjøfart og andre formål
Energifabriken	Omsetter av biodrivstoff
Næsbø Skog	Skogsentreprenør
Søvik og Ramstad	Skogsentreprenør

## 2. Biodrivstoff i Norge

Å erstatte bruk av fossilt drivstoff med biodrivstoff kan bidra til å redusere utslipp av klimagasser, men bærekraftig bruk av biodrivstoff er utfordrende. Miljødirektoratet anbefaler derfor at biodrivstoff kun bør fremmes gjennom nasjonale omsetningskrav. Omsetningskravene innebærer at en viss andel av drivstoff som omsettes skal være biodrivstoff. I Norge ble det innført nasjonale omsetningskrav for biodrivstoff i veitrafikk i 2009, i luftfart i 2020 og fra 2023 er sjøfarten og ikke veigående transport også underlagt nasjonale omsetningskrav.

### 2.1 Bærekraftig bruk av biodrivstoff

For at bruk av biodrivstoff skal bidra til reduserte klimagassutslipp, må biomassen som benyttes til produksjon av biodrivstoff som et minimum være høstet fra landareal som forvaltes på en bærekraftig måte, og som har et stabilt og økende karbonlager over tid (Miljødirektoratet, 2024a). Det vil si at økt bruk av biodrivstoff i Norge kan føre til avskoging i andre land, og derigjennom gi store klimagassutslipp og tap av natur. Risikoen for avskoging og økte globale utslipp varierer avhengig av det biologiske råstoffet som benyttes til produksjon av biodrivstoff. Biodrivstoff produsert basert på rester og avfall fra næringsmiddelindustri, landbruk, skogbruk og trebasert industri, har lavest risiko for avskoging og økte globale utslipp (Miljødirektoratet, 2024a).

Miljødirektoratet (2024a) forventer at biodrivstoff med gode bærekraftsegenskaper vil være en svært knapp og kostbar ressurs både i 2030 og i 2050, og at det som følge er krevende å vurdere hva som vil være et bærekraftig nivå for bruk av biodrivstoff i et land. Miljødirektoratet anbefaler derfor at virkemidler som fremmer bruk av biodrivstoff bør avgrenses til nasjonale omsetningskrav. Fra 2023 dekker omsetningskravene for biodrivstoff nesten hele det norske drivstoffmarkedet.

#### Om ulike type biodrivstoff

**Konvensjonelle biodrivstoff** (første generasjons biodrivstoff) fremstilles av råstoff som også kan brukes til å produsere mat eller dyrefôr (landbruksvekster). Konvensjonelle biodrivstoff utgjør den største andelen av dagens biodrivstoff.

**Avanserte biodrivstoff** (andre generasjons biodrivstoff) framstilles i hovedsak av rester og avfall fra næringsmiddelindustri, landbruk eller skogbruk og kommer fra råstoff som ikke kan utnyttes som mat eller dyrefôr. Det skilles også mellom avansert biodrivstoff laget av A-råstoff og B-råstoff. A-råstoff er de mest bærekraftige råstoffene og inkluderer avfall og rester fra jordbruk, skogbruk og industriprosesser. Slakteavfall som ikke kan brukes til dyrefôr og brukt fritryolje er eksempler på B-råstoff. Avansert biodrivstoff produseres i all hovedsak fra B-råstoff, mens det er lite bruk av A-råstoff for produksjon av biodrivstoff.

**Kilde: Biodrivstoff i Norge. Miljødirektoratet.no.**

### 2.2 Omsetningskrav for biodrivstoff

Omsetningskravene for flytende biodrivstoff er regulert i produktforskriften kapittel 3 (Produktforskriften, 2004). Omsetningskravene innebærer at alle som omsetter drivstoff har ansvar for at en viss andel av drivstoffet som selges er flytende biodrivstoff. Andelen biodrivstoff varierer på tvers av sektorer. Biogass er ikke inkludert i omsetningskravene. Fra 2024 gjelder følgende krav (Produktforskriften, 2004):

- Veitrafikk: Minimum 19 prosent av totalt omsatt mengde drivstoff per år skal være biodrivstoff, hvorav minst 12,5 prosent skal bestå av avansert biodrivstoff. Omsetning av avansert biodrivstoff utover minimumskravet teller dobbelt sammenlignet med konvensjonelt biodrivstoff.
- Luftfart: Minimum 0,5 prosent av totalt omsatt mengde drivstoff per år skal bestå av avansert biodrivstoff.
- Sjøfart: Minimum 6 prosent av totalt omsatt mengde drivstoff per år skal bestå av avansert biodrivstoff.
- Andre formål (ikke-veigående maskiner): Minimum 10 prosent av totalt omsatt mengde

drivstoff per år skal består av avansert biodrivstoff.

Omsetningskrav for biodrivstoff i veitrafikk ble første gang innført i april 2009 og var da på 2,5 prosent. Deretter har kravet blitt økt flere ganger. Omsetningskrav i luftfarten ble innført i 2020 og er beholdt uendret siden det. Omsetningskravene for drivstoff som benyttes til andre formål ble innført fra 1. januar 2023, mens omsetningskravet for sjøfart ble innført fra 1. oktober 2023.

Råstoff som kvalifiserer som avansert biodrivstoff er definert i vedlegg til produktforskriftens kapittel 3 og inkluderer i hovedsak avfall og rester, i tillegg til noen umodne råstoff som alger, lignocellulosemateriale (unntatt sag- og finértømmer) og bakterier (Miljødirektoratet, 2024b). Listen over råstoff som kvalifiserer som avansert biodrivstoff følger av EUs ILUC-direktiv og er harmonisert på tvers av EU/EØS (Miljødirektoratet, 2024b).

Det er den som omsetter drivstoff som har ansvar for å oppfylle omsetningskravene, også i de tilfeller hvor det er en videreforsandler som selger til sluttbruker og omsetningen ikke skjer direkte fra omsetter. Kravene gjelder for ett kalenderår og for det samlede volumet drivstoff som omsetter selger i dette kalenderåret. Det vil si at omsetter kan oppfylle omsetningskravet enten ved å blande inn biodrivstoff i det fossile drivstoffet som selges eller selge rent biodrivstoff. Ved innblanding av biodrivstoff kan omsetter velge å variere andelen biodrivstoff som blandes inn gjennom året. Omsetter som opererer flere steder i landet kan velge å oppfylle omsetningskravene ved å blande inn en større andel biodrivstoff ved salg av drivstoff i enkelte deler av landet.

Mellom omsetningskravet for veitrafikk og drivstoff som benyttes til andre formål er det innført en fleksibilitetsmekanisme som innebærer at dersom omsetter overoppfyller kravene til andel avansert biodrivstoff som er omsatt innenfor veitrafikk så kan det overskytende volum brukes til å oppfylle omsetningskravene til andre formål, og visa verca (Miljødirektoratet, 2024b). Miljødirektoratet understreker at fleksibilitetsmekanismen gjelder kun for avansert biodrivstoff, ikke konvensjonelt biodrivstoff.

## 2.3 Krav til dokumentasjon

Fra 1. januar 2023 ble grunnavgiften på mineralolje fjernet. Det medførte endringer i krav til rapportering til Skatteetaten. Samtidig ble Skatteetatens dokumentasjons- og kontrollsystem

for rapportering av volum til fartøy avviklet (Miljødirektoratet, 2024). Endringene innebærer at Miljødirektoratet ikke har tilgang på denne informasjonen for å kontrollere om omsettere av drivstoff til sjøfart og ikke-veigående maskiner oppfyller omsetningskravene. Det er som følge tatt inn et eget dokumentasjonskrav for sjøfarten. Miljødirektoratet viser til at bakgrunnen for dette er at omsetningskravene i dag har ulike nivåer og markedsaktørene kan som følge ha økonomiske insentiver til å selge mer drivstoff innafør markeder med lavest krav. Formålet med dokumentasjonskravene er å redusere risikoen for feilrapportering, sikre like konkurransevilkår og dermed etterlevelse av de spesifikke omsetningskravene. Kravene innebærer at omsettere av drivstoff til sjøfart må dokumentere hvor drivstoffet de omsetter benyttes, både salg av fossilt drivstoff og biodrivstoff. Det gjelder drivstoff som selges til:

- fartøy
- akvakulturanlegg til sjøs
- innretninger på kontinentalsokkelen

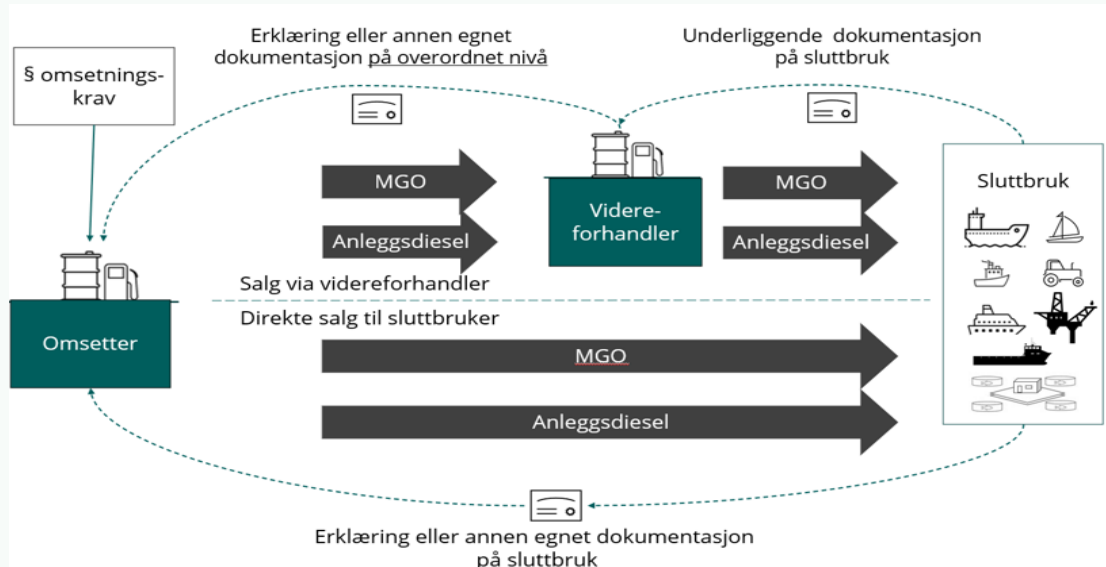
Kravet innebærer at omsettere må innhente en erklæring eller annen egnet dokumentasjon som viser at drivstoff har gått til bruk som omfattes av omsetningskravet for sjøfart. Egnet dokumentasjon kan for eksempel være leveringsseddel eller sluttfaktura. Ved videresalg skal ikke omsetter innhente informasjon som gir innsikt i videreforsandleres kunder, men sørge for at egnet dokumentasjon for oppfyllelse av omsetningskravene tilgjengeliggjøres for Miljødirektoratet på forespørsel (Miljødirektoratet, 2024). I Figur 2-4 har Miljødirektoratet illustrert hvordan kravene til dokumentasjon kan oppfylles med informasjonsflyt direkte fra sluttbruker til omsetter og krav til omsettere ved salg av drivstoff via videreforsandlerne.

### 2.3.1 Kvaliteten på drivstoff biodrivstoff

Sjøfartsdirektoratet har blant annet belyst viktigheten av at omsetter gir nødvendig informasjon om kvaliteten på drivstoffet for å sørge for at det er i henhold til sluttkundens spesifikasjoner (Sjøfartsdirektoratet, 2023). Sjøfartsdirektoratet legger i sikkerhetsmeldingen vekt på at det ikke er noen drifts- eller sikkerhetsmessige utfordringer ved innblanding av HVO opp til 100 volumprosent, men at det kan være noen utfordringer ved innblanding av FAME om konsentrasjonen blir for høy. Det har videre kommet en oppdatert drivstoffstandard som også tillater høy innblanding også av FAME, jf. ISO 8217:2024.



Figur 2-1: Mulig dokumentasjonsflyt for oppfyllelse av omsetningskravet.



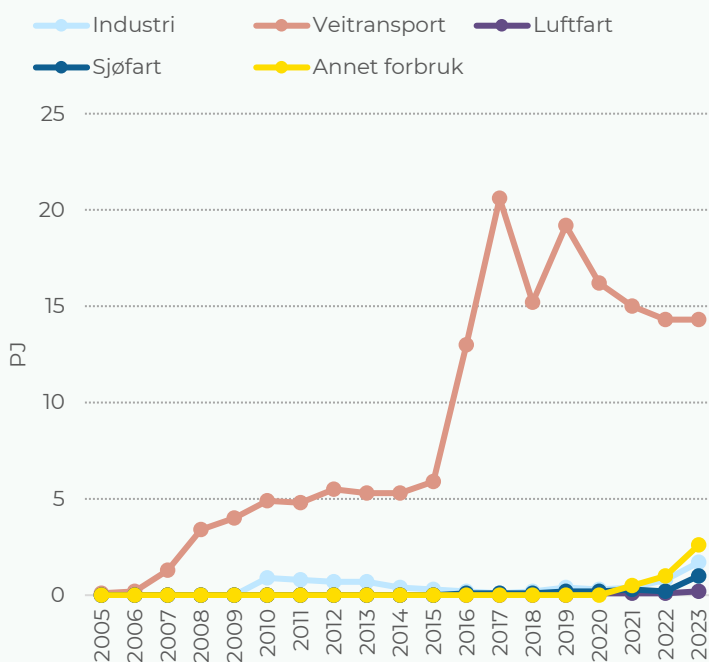
Kilde: Omsetningskrav for biodrivstoff – Sjøfart. Kapittel 7.2 Dokumentasjonskrav for sjøfart. Miljødirektoratet (M-10).

## 2.4 Bruk av biodrivstoff i Norge

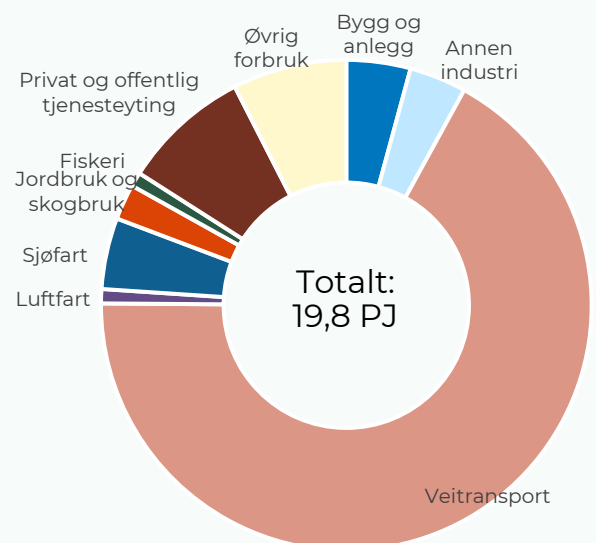
Forbruket av biodrivstoff har økt fra 3,4 PJ i 2008 til 19,8 PJ i 2023, jf. Figur 2-1. Utviklingen følger av innføring og innstramning av nasjonale krav om omsetning av biodrivstoff. Veitrafikk står for den klart største andelen av forbruket. Forbruket økte særlig i perioden 2015 til 2017 som følge av at omsetningskravene for biodrivstoff økte. De siste

årene er forbruket av biodrivstoff redusert, særlig innen veitrafikk. Det henger sammen med en økende andel elbiler, først og fremst til persontransport og offentlig transport (bybusser). Kravet til omsetning av biodrivstoff til luftfart er kun 0,5 prosent og forbruket er dermed lite. Forbruket av flytende biodrivstoff til i sjøfarten og til andre formål (ikke-veigående maskiner) er begrenset, men har hatt en betydelig økning fra 2022 til 2023. Vi forventer at det henger sammen med innføring av omsetningskravene i løpet av 2023, jf. Figur 2-1.

Figur 2-1: Forbruk av flytende biobrensler 2009 til 2023. Enhet: PJ



Forbruk av flytende biobrensler i 2023



Kilde: Energibalansen. SSB tabell 11561.

## 2.5 Drivstoffmarkedet

Forsyningskjeden for biodrivstoff er i all hovedsak den samme som forsyningskjeden for fossilt drivstoff. Den viktigste forskjellen er at produksjon av biodrivstoff krever tilgang på vegetabiliske og/eller animalske råvarer istedenfor råolje, jf. Figur 2-2. Etter at råvarene er utvunnet og produktene er produsert, distribueres disse til sluttbrukerne, enten direkte eller via mellomliggende ledd.

Når drivstoffet er produsert, transporteres dette med skip eller tankbiler til hovedterminaler, til mindre terminaler/depoter rundt i landet eller direkte til sluttbruker. Fra terminalene transporteres drivstoffet videre i bulk til sluttbruker eller til energistasjoner.

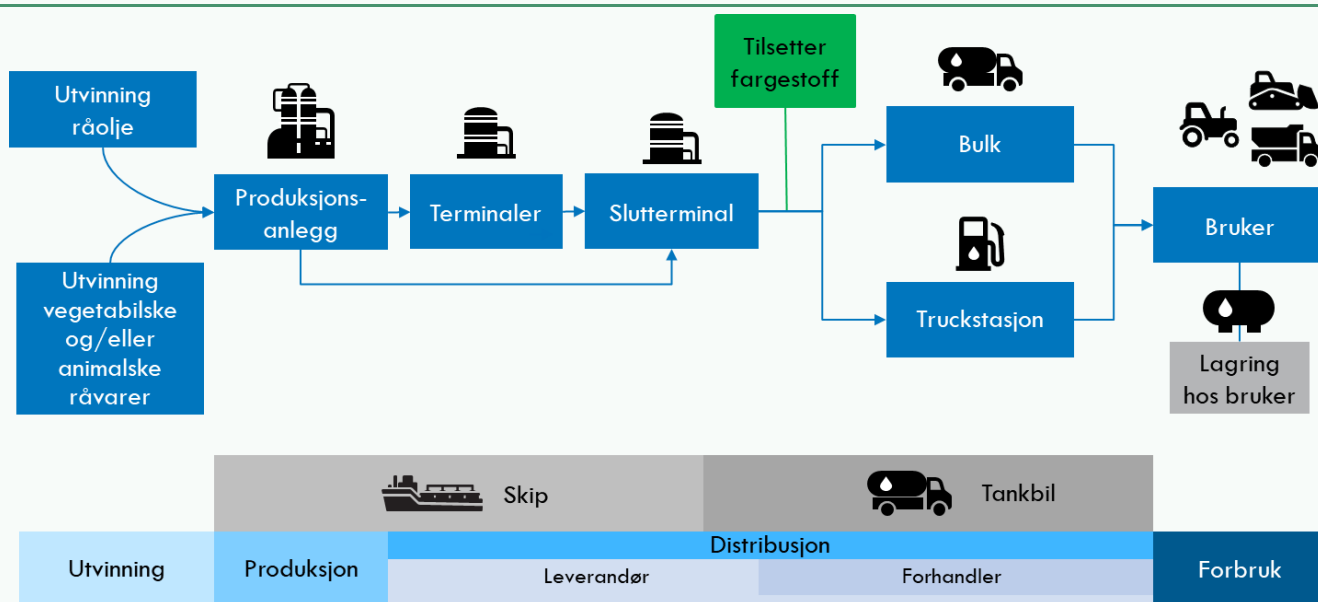
For leveranser av drivstoff som inneholder en andel biodrivstoff, må biodrivstoff blandes inn i det fossile drivstoffet. Drivstoffet som omsettes med en andel tilsatt biodrivstoff får denne innblandingen utført på ulik måte. Det er kun et fåtalls steder i Norge der det kan foretas fysisk innblanding av biodrivstoff og det er også et begrenset antall terminaler for lagring av biodrivstoff, sammenlignet med tanker som benyttes til fossilt drivstoff. Sistnevnte

begrenser den geografiske spredningen av drivstoffet som faktisk inneholder biodrivstoff.

Både biodrivstoff og fossilt drivstoff handles i et globalt marked, men volumet biodrivstoff som omsettes er svært begrenset sammenlignet med markedet for flytende, fossilt drivstoff. I 2022 var samlet produksjon av biodrivstoff 164 millioner liter, hvorav etanol sto for over 60 prosent og avansert biodrivstoff for kun 8 prosent (IEA, 2023). Til sammenligning er det samlede globale forbruket av flytende drivstoff i størrelsesorden 5,8 trillioner liter per år.<sup>1</sup>

USA og Brasil er de største produsentene av biodrivstoff. Produksjonen består i stor grad av konvensjonelt biodrivstoff. Når det gjelder produksjon av avansert biodrivstoff har EU det største antallet kommersielle anlegg i drift (19 av totalt 24 anlegg). Sverige og Finland er de landene i EU som har den største kapasiteten for produksjon av avansert biodrivstoff, med til sammen 12 anlegg (European Commission, 2023). Ifølge markedsaktørene vi har snakket med, er det god tilgang på biodrivstoff i markedet, men bare en liten andel av dette produseres i Norge.

Figur 2-2: Illustrasjon av forsyningskjeden for fossilt drivstoff og biodrivstoff



Illustrasjon: Oslo Economics. Illustrasjon: Oslo Economics.

<sup>1</sup> Dette er basert på gjennomsnittlig daglig forbruk på 100 millioner fat hvorav hvert fat inneholder 159 liter. I august

2024 var det globale forbruket av flytende drivstoff 103,1 millioner tonn per dag (Statista, 2024)

## Prisen for drivstoff til forbruker

Prisen for drivstoff til forbruker består i stor grad av avgifter, som inkluderer veibruksavgift, CO<sub>2</sub>-avgift og merverdiavgift. Avgiftsandelen for fossilt drivstoff utgjør rundt 60 prosent av sluttbrukerprisen (Drivkraft Norge, 2022). For biodrivstoff betales det ikke CO<sub>2</sub>-avgift og veibruksavgiften er lavere. Råvareprisen utgjør en varierende andel av sluttbrukerprisen, og avhenger av utviklingen i råvarepriser i det internasjonale markedet og valutakursen. Ettersom handel skjer i dollar, vil en svak norsk krone mot dollar føre til økte innkjøpspriser for drivstoffleverandører (Konkurransetilsynet, 2010). I tillegg vil lokale konkurranseforhold påvirke fortjenesten drivstoffleverandører kan ta og dermed sluttbrukerprisen. Dette er særlig aktuelt for forbrukere, mens det for næringsaktører i større grad handles til listepriser eller avtalepriser, som i hovedsak påvirkes av gjeldene konkurranseforhold. Som følge av varierende tilbud og etterspørsel gjennom året, er det også sesongvariasjoner i prisene.

Prissettingen i markedet består altså til dels av listepriser og til dels av avtalepriser. Mens listepriser i stor grad er kjent i markedet gjennom publisering på nettsider, er avtalepriser fremforhandlede priser mellom selger og kjøper, noe som ikke skal være kjent i markedet. Sistnevnte kan imidlertid også være knyttet til listeprisene.

Hvordan den enkelte aktør setter sine listepriser vil normalt ta utgangspunkt i aktørens kostnader, herunder innkjøpsprisen og distribusjonskostnader.

Ettersom prisen for biodrivstoff er høyere enn fossilt drivstoff ville vi forventet i en ren markedstilpasning basert på produktkostnaden at prisen for drivstoffet variert basert på andel biodrivstoff, i tillegg til transportdistanser.

Listepriser fra drivstoffaktørens hjemmesider tilsier at prisen for 100 prosent HVO er betraktelig høyere for diesel med innblandet bio, jf. registrerte listepriser per 1. desember i Tabell 2-1.

Tabell 2-1: Priser fra respektive aktørers hjemmesider

	Preem	Circle K	Shell	Driv Energi
Diesel innblandet bio (7 % bio)*	16,57	16,53	16,30	16,43
Diesel HVO 100	21,77	20,86		19,73

Kilde: Preem, Circle K, Shell og Driv Energi.

**Merknad: Prisene gjelder kjøp i bulk. Oversikten er ikke en prissammenligning og ulikheter kan skyldes ulik oppdateringsfrekvens eller andre forhold knyttet til avtalen med kjøper.**

**\* Preem opplyser at deres produkt Preem Diesel 7% Bio inneholder en andel fossil diesel og maks. 7% biodiesel (FAME/RME), og er i henhold til standarden EN590 (Preem Norge AS, 2024).**

## 3. Virkninger av innføring av omsetningskrav i sjøfart og til andre formål

*Innen sjøfart fremstår konkurranse-situasjonen som tøff. Det innebærer at aktører som selger drivstoff til sjøfarten i mindre grad har mulighet til å videreføre økte kostnader til sine kunder. Flere omsettere som tidligere leverte drivstoff til sjøfarten har valgt å trekke seg ut av markedet og fokusere på andre segmenter. Det understøtter at omsetningskravene har ført til ytterligere press på drivstoffprisene i sjøfarten og at aktørene som opererer i dette markedet må redusere sine marginer for å motvirke redusert etterspørsel.*

*Aktører som selger drivstoff til andre formål, står ikke overfor samme konkurranse fra utenlandske aktører som i sjøfarten. Det legger til rette for at aktørene kan få dekket kostnadene ved oppfyllelse av omsetningskravet gjennom å øke prisen ut til forbruker. En svak konkurransesituasjon i det nasjonale drivstoffmarkedet åpner for at aktørene muligens også kan benytte omsetningskravet til å hente ut en økt fortjeneste.*

### 3.1 Markedsaktørenes erfaringer

I denne delen redegjør vi for markedsaktørenes erfaringer med innføringen av omsetningskravet i sjøfarten og til andre formål. Hovedfokuset i rapporten har vært på å innhente erfaringer fra omsettere og videreforhandlere. Omsettere og videreforhandlere vi har intervjuet operer enten som rene omsettere, eller som både omsetter og videreforhandler. En omsetter kan selge drivstoff til videreforhandlere. En videreforhandler er en aktør som fysisk håndterer drivstoff og selger dette til sluttbruker.

I tillegg til omsettere og videreforhandlere, har vi gjennomført samtaler med skogsentreprenører for å forstå hvordan innføring av omsetningskravet til andre formål har påvirket deres virksomhet. Bakgrunnen for at vi har undersøkt konsekvensene for skogsentreprenører særskilt er at disse tidligere har blitt identifisert som en gruppe som særlig vil kunne bli berørt ved innføring av et omsetningskrav for ikke-veigående maskiner (Oslo Economics, 2021).

#### 3.1.1 Betydningen for etterspørsel etter drivstoff

Den generelle tilbakemeldingen fra omsettere og videreforhandlere er at utvidelsen av omsetningskravene til å gjelde andre formål har hatt begrenset påvirkning på markedet, mens innføringen av omsetningskravene i sjøfarten har hatt større konsekvenser. Årsaken til dette er at konkurranse-situasjonen ved salg av drivstoff til sjøfart og til andre formål er ulik. Det henger sammen med at kundene på land er mer stedbundet, og ikke har samme mulighet for bunkring av drivstoff utenfor Norge. Dette begrenser konkurransen fra aktører utenfor Norge og dermed konsekvensene ved innføring av et nasjonalt omsetningskrav for biodrivstoff som bidrar til å øke drivstoffkostnaden.

Innen sjøfart forteller markedsaktørene at de opplever det som uheldig med særnorsk krav og at dette fører til økt konkurranse og at flere kunder velger å bunkre utenlands. Flere markedsaktører peker på at de mener Norge burde følge regelverket til EU, eventuelt at omsetningskravene var koordinert på tvers av EU. Disse viser til at man på denne måten i større grad ville unngått at omsetningskravene førte til at norske drivstoffaktører sto overfor en ekstra kostnad ved salg av drivstoff, sammenlignet med konkurrenter utenfor Norge. Enkelte peker på at omsetningskravene også bidrar til å øke insentivene til bunkre på åpent hav, med eventuelle miljøutfordringene det kan medføre.

Samtlige aktører som selger drivstoff til sjøfarten påpeker at en eventuell opptrapping av omsetningskravet vil bidra til å forverre konkurranse-situasjonen mot utlandet.

Enkelte markedsaktører forteller at de har enkelte kunder som ikke ønsker at biodrivstoff blandes inn, og ber om leveranser av mest mulig rent fossilt drivstoff. Dette gjelder i hovedsak aktører innen

sjøfarten som viser til at ønsket om rent fossilt drivstoff skyldes driftsmessige årsaker. Det er imidlertid ingen omsettere eller videreforhandlere som uoppfordret forteller at de har opplevd å få klager på drivstoffkvaliteten etter innføring av omsetningskravene. Sjøfartsdirektoratet viser til at det ikke er noen drifts- eller sikkerhetsmessige utfordringer ved bruk av opptil 100 prosent HVO, men at det kan være noen utfordringer med innblanding av FAME om konsentrasjonen blir for høy (Sjøfartsdirektoratet, 2023).

### 3.1.2 Fleksibilitetsmekanismen mellom veitrafikk og andre formål

Markedsaktørene forteller at de opplever at innretningen av omsetningskravene for andre formål er godt utformet, og trekker fram fleksibilitetsmekanismen mellom omsetningskravet i veitrafikk og andre formål som viktig. Disse markedsaktørene viser til at muligheten til å overføre overskytende volum av avansert biodrivstoff mellom veitrafikk og andre formål gjør det enklere og mindre kostbart å oppfylle omsetningskravene. Det henger sammen med at omsetningskravene på tvers av sektorer er ulike og det er svært vanskelig på forhånd å vite hva som vil være det nøyaktige volumet drivstoff som omsettes i løpet av et år, og dermed hvor mye biodrivstoff de må omsette for å oppfylle omsetningskravene. Fleksibilitetsmekanismen mellom veitrafikk og andre formål gjør det enklere for omsettere å treffe på omsetningskravet. Samtlige markedsaktører vi har intervjuet forteller at de benytter seg av fleksibilitetsmekanismen mellom veitrafikk og andre formål.

Omsettere av drivstoff til sjøfart viser til at det er vanskelig å treffe på omsetningskravet, og å bomme på kravet vil kunne medføre betydelig merkostnader ettersom sjøfarten ikke har en lignende fleksibilitetsmekanisme som for andre formål. Informantene viser til at en mulighet til å overføre overskuddsvolum av avansert biodrivstoff også mellom sjøfarten og formål på land (veitrafikk og/eller andre formål) ville redusert risikoen ved anskaffelse av biodrivstoff og gjort det enklere og billigere å oppfylle omsetningskravene.

En markedsaktør oppgir at de kjenner til en konkurrent som selger rent biodrivstoff både til

sjøfart og forbruk på land, men at dette rapporteres inn under omsetningskravet som gjelder for sjøfart.

### 3.1.3 Strategier for oppfyllelse av omsetningskravene

Det er omsetter som er ansvarlig for at omsetningskravene oppfylles. Omsettere kan operere på ulike måter for å oppfylle omsetningskravene. De fleste omsettere forteller at de selger både biodrivstoff som er innblandet og rent biodrivstoff.<sup>2</sup> Det finnes også enkelte aktører som selger kun rent biodrivstoff.

Den enkelte omsetter velger fritt hvordan de oppfyller omsetningskravene med tanke på fordeling over år og andelen biodrivstoff som selges på ulike utsalgssteder. Dette gir omsettere mulighet til å variere andelen biodrivstoff som blandes inn over året og i ulike deler av landet. Enkelte markedsaktører forteller at de har valgt å samle bio-volumet på større terminaler, mens de på små terminaler kun har fossilt drivstoff. Dette skyldes dels behovet for å legge til rette for innblanding og delvis for å sikre en kostnadseffektiv logistikk til og fra terminalene.

Mindre terminaler som kun har tilgang på fossilt drivstoff, er stort sett plassert i mindre tettbefolkede områder hvor forbruket er mindre. Flere aktører forteller at lengre avstander til større terminaler med tilgang til blandet og/eller rent biodrivstoff gjør at volumet biodrivstoff som omsettes i Nord-Norge er mindre enn i andre deler av landet.

Flere aktører forteller også at de velger å selge en høyere andel biodrivstoff om sommeren og reduserer andelen biodrivstoff som selges om vinteren. Dette fordi mengden biodrivstoff som produseres med norsk vinterdieselkvalitet er mindre enn biodiesel med sommerkvalitet, og prisen er dermed høyere. En tilpasning med en høyere andel biodrivstoff som selges sommerkvalitet bidrar dermed til å redusere kostnadene ved oppfyllelse av omsetningskravene.

Markedsaktørene forteller videre at ved salg av rent biodrivstoff benyttes dette til oppfyllelse av omsetningskravene, med mindre kunden har spesifisert at volumet ikke skal inngå som del av omsetningskravet. At man kan inkludere salg av

<sup>2</sup> I realiteten leveres det både rent fossilt drivstoff og et drivstoffprodukt som er en blanding av fossilt drivstoff og biodrivstoff.

rent biodrivstoff innenfor omsetningskravet trekkes fram av flere aktører som et grep som gjør det enklere å oppfylle omsetningskravet.

### 3.1.4 Salg av biodrivstoff innenfor og utenfor omsetningskravet

Omsetningskravene sikrer at en viss andel av drivstoff som selges er biodrivstoff. Omsetningskravene er et minimumskrav og omsettere står fritt til å selge mer biodrivstoff enn det som følger av kravene.

Markedsaktører vi har intervjuet forteller at salg av biodrivstoff skjer nesten utelukkende innenfor omsetningskravene. Det er kun et fåtall aktører som etterspør biodrivstoff utenfor omsetningskravet og i

de tilfeller omsettere har opplevd det er det offentlige aktører som ønsker dette av rapporteringsformål – for å kunne dokumentere klimaeffekten ved bruk av biodrivstoff framfor fossilt drivstoff. Oslo kommune er et eksempel på en offentlig aktør som flere av våre informanter nevner er en aktør som har etterspurt biodrivstoff utenfor omsetningskravene.

Det er flere aktører som etterspør 100 prosent HVO. Våre informanter viser til at disse først og fremst er opptatt av å få levert den kvaliteten de etterspør, til lavest mulig kostnad, og i mindre grad opptatt av om volumene omsettes innenfor eller utenfor omsetningskravene. Enkelte omsettere forteller uoppfordret at de opplever at mange av deres kunder ikke forstår hva omsetningskravene innebærer og at de ikke skjønner forskjellen på biodrivstoff som kjøpes innenfor og utenfor omsetningskravene, herunder reglene for rapportering av klimanytte ved bruk av biodrivstoff innenfor omsetningskravet. De forteller samtidig at kostnaden for biodrivstoff er lavere for biodrivstoff som omsettes innenfor omsetningskravene, og at forbrukere som etterspør 100 prosent biodrivstoff derfor vanligvis velger det. En markedsaktør forteller at prisen for rent biodrivstoff som omsettes innenfor omsetningskravet er typisk fire kroner lavere per liter enn for ren biodrivstoff som omsettes utenfor omsetningskravet.

Det er fortrinnsvis aktører som leverer tjenester til offentlig sektor og operer innen andre formål som etterspør ren HVO. Innen sjøfarten er det svært få aktører som etterspør HVO, jf. oversikt i Tabell 3-1.

### Priser og strategisk tilpasning

Prisen på biodrivstoff har ifølge Drivkraft Norge, generelt hatt en høyere internasjonal pris enn tilsvarende fossile produkter.<sup>3</sup> Dette bekreftes av aktørene vi har vært i kontakt med. Markedsaktører påpeker samtidig at drivstoffprisene varierer i betydelig grad og at lavere priser tidligere i 2024, nå er avløst av en forventning om økte priser igjen.

At prisen på biodrivstoff er høyere enn fossilt drivstoff innebærer at omsetningskravene medfører økte kostnader for drivstoffaktører. I hvilken grad omsettere og videreforhandlere har mulighet til å velte de økte kostnadene over på sine

Tabell 3-1: Omsettere og videreforhandlere om salg av biodrivstoff utenfor omsetningskravet

ID	Status
Aktør 1	Vi har ingen etterspørsel etter 100 prosent HVO og har heller ikke fått forespørsel om noe som helt andel av HVO.
Aktør 2	Det er veldig få som etterspør 100 prosent HVO, kun de som er pliktig til å etterspørre dette slik som eksempelvis ferger og passasjertransportbåter.
Aktør 3	Vi har ikke etterspørsel noen hevendelser om HVO i sjøfarten. All HVO vi selger til andre formål selges innenfor omsetningskravet
Aktør 4	Vi har svært få kunder som etterspør 100 prosent HVO innenfor sjøfart (små volum), og har ingen omsetning av HVO utenfor omsetningskravet. Vi har kun avtale med en kunde om leveranse av HVO anleggsdiesel utenfor omsetningskravet.
Aktør 5	Om lag halvparten av HVO-forbruket vi omsetter er HVO100, mens resten er innblandet HVO i diesel. 98 prosent HVO100 som omsettes er innenfor omsetningskravet.
Aktør 6	Vi selger omtrent ikke HVO100.

Kilde: Intervjuer med omsettere og videreforhandlere av drivstoff til sjøfart og andre formål

<sup>3</sup> Dette bestemmer drivstoffprisen (drivkraftnorge.no)

forbrukere avhenger av konkurransesituasjonen de står overfor.

En omsetter forteller at innføring av omsetningskravene i 2023 har ført til en ekstrakostnad på ca. 30 øre/liter for de som kjøper drivstoff til sjøfart. En annen aktør bekrefter at innføring av omsetningskravene har ført til et generelt påslag i prisen på drivstoff uten å fastsette hvor stort dette er. Vår oppfatning av dette er at biodrivstoff har en høyere kostnad enn fossilt drivstoff og at dette fører til en økt kostnad, som én aktør har anslått til ca. 30 øre per liter. I hvilken grad kostnaden videreføres til slutt kunder i ulike markedssegmenter er imidlertid uklart. Basert på samtaler med aktører som selger drivstoff til sjøfart er vår forståelse at disse i stor grad inngår egne avtaler med omsetter/forhandler og kundene, og fremforhandlede priser varierer avhengig av konkurransesituasjonen. For disse er det dermed ikke er mulig å fastsette hvor stor påslaget eventuelt er som følge av innføring av omsetningskravet.

En aktør påpeker at omsetningskravet er med på å skape utfordringer for markedsaktører som kun selger biodrivstoff. Det er fordi disse ikke har samme muligheten, som aktører som også selger fossilt drivstoff, til å fordele merkostnaden ved salg av biodrivstoff ut over ulike kundegrupper, og er dermed avhengig å få dekket inn merkostnaden ved salg av biodrivstoff fra kunder som kjøper biodrivstoff. Disse viser til at de kun får dette fra kunder som etterspør biodrivstoff utover omsetningskravet, og at det svært få kunder som gjør det. Aktøren forteller videre at det finnes et marked for slag av såkalte «biotickets» som omsettere eller forbrukere kan kjøpe dersom de ønsker å dokumentere kjøp av biodrivstoff utenfor omsetningskravet. Vår forståelse er at kostnaden for slike «biotickets» ligger på mellom fire og seks kroner, som tilsvarer prisdifferansen på biodrivstoff som selges utenfor og innenfor omsetningskravet.

I intervjuene er det enkelte aktører som har pekt på at omsetter av både fossilt drivstoff og biodrivstoff, tar en høyere pris på drivstoff enn det en fysisk innblanding på seks prosent tilsvarer, slik at de kan selge rent biodrivstoff til en lavere kostnad enn øvrige aktører. Det vil dermed si at de som kjøper blandet drivstoff betaler deler av kostnaden for aktører som kjøper rent biodrivstoff (krysssubsidierer). Aktører som selger rent biodrivstoff peker på at dette gir disse en konkurranseulempe ettersom omsetningskravet er med på å presse ned prisen på salg av rent biodrivstoff.

Skogsentreprenører som vi har pratet med kjenner i noe grad til at det i 2023 ble innføring omsetningskrav for biodrivstoff til andre formål. Disse forteller at de opplever at prisen på drivstoff har økt de siste årene, i tråd med «alt annet». En av aktørene påpeker samtidig at de opplever at prisen har gått noe ned i det siste igjen. Virksomheten vi pratet med som operer i nord viser til at de først og fremst opplever driftsmessige utfordringer ved bruk av biodrivstoff som følge av at biodrivstoff fryser lettere enn fossil diesel. Ingen av aktørene opplever at det er store utfordringer med å forklare overfor kundene sine at deres innkjøpspriser har økt, og at de derfor må øke sine priser. En av aktørene påpeker imidlertid at det er noe variasjon i hvor stor andel av økningen i kostnader de kan velte videre på sine kunder, på tvers av ulike deler av landet og avhengig av om det er private eller offentlige aktører de jobber for.

### 3.1.5 Krav til dokumentasjon

I omsetningskravet for sjøfart er det tatt inn et eget dokumentasjonskrav som følge av avviklingen av grunnavgiften 1. januar 2023, jf. omtale i kapittel 2.3.

Dokumentasjonskravet for sjøfart krever at omsettere skal ha oversikt over hvilke formål biodrivstoffet de har solgt brukes til. Ved salg til videreforhandler bør dermed omsetter gjennom privatrettslige avtaler sørge for at videreforhandler innhenter og oppbevarer dokumentasjon om hvor drivstoffet benyttes. På denne måten kan omsetter ansvarliggjøre videreforhandler for å sikre relevant underliggende dokumentasjon som er korrekt. Denne informasjonen skal ikke oppbevares av omsetter, men kun benyttes ved forespørsel fra Miljødirektoratet.

Erfaringer tyder på at privatrettslige avtaler som følge av dokumentasjonskravet blant annet krever mer ressurser til administrasjon og revisjon. Det er flere markedsaktører som opplyser om at det er utfordrende å ha oversikt over hvor drivstoffet de selger ender opp. Dette begrunnes med at det fra en lokal pumpe er samme fysisk produkt som kan benyttes til både sjøfart og landbaserte formål. For eksempel kan drivstoff på en marina gå til både fritidsbåter, fiskebåter og andre mindre arbeidsbåter, slik at salg av drivstoff på marinaer kan være omfattet av både omsetningskravet for sjøfart og omsetningskravet for andre formål. Dermed blir det komplisert for omsetter å skille mellom formål som drivstoffet brukes til.

Det påpekes at dokumentasjonskravet oppleves som enklere ved direkte salg til sluttbrukeren, men

at det blir mer komplisert ved bruk av videreforhandler ettersom omsetter er avhengig av at videreforhandler selger slik som de oppgir. I tillegg kan privatrettslige avtaler være krevende som følge av at enkelte markedsaktører er konkurrenter, og det da vil være vanskeligere å ha tilfredsstillende privatrettslig avtalareregulering mellom omsetter og videreforhandler. Likevel fremkommer det tydelig i veilederen for omsetningskrav for sjøfart at omsetter ikke skal innhente konkurransesensitiv informasjon, blant annet informasjon som gir innsikt i videreforhandlers kunder.

Enkelte påpeker at dersom innblandingsprosenten hadde vært lik for de ulike omsetningskravene, ville utfordringen knyttet til dokumentasjon av bruk ikke lenger vært relevant og forholdet mellom omsetter og videreforhandler ville da vært enklere.

Når det gjelder kostnader for administrasjon som følge av dokumentasjonskravet, oppgir flere markedsaktører at dette er en kostnad de ikke får veltet over på sine kunder, men at det går på bunntinjen til omsetter.

### 3.1.6 Forsyningssikkerheten

Enkelte markedsaktører uttrykker en bekymring for forsyningssikkerheten som følge av den svekkede konkurransekraften til norske leverandører med tilhørende reduksjon i etterspørselen. Når volumene faller vil behovet for lagring avta, noe som kan føre til nedleggelse av terminaler. Markedsaktører peker også på at nedbygging av lagringskapasitet kan ha svekkede forsyningsmuligheter og dermed også beredskapsmessige konsekvenser. Sistnevnte er utenfor rammene for dette oppdraget og vurderes ikke nærmere.

## 3.2 Konsekvenser som følge av omsetningskravene

Markedet for drivstoff til sjøfart og andre formål har svært ulike konkurransesituasjoner. Mens en stor andel av forbrukere av drivstoff innenfor sjøfarten har mulige leverandører utenfor Norge, er forbrukere som benytter drivstoff til andre formål i hovedsak geografisk bundet til norske leverandører. Dette gir ulike utgangspunkt for hvordan omsetningskravet virker og hvordan det også påvirker andre segmenter av drivstoffmarkedet.

Innen sjøfart fremstår det å være en tøffere konkurransesituasjon enn ved omsetning av drivstoff til andre formål. Det innebærer at drivstoffleverandører i mindre grad har mulighet til å videreføre økte kostnader til sine kunder eller

hente ut en økt fortjeneste som følge av innføringen av omsetningskravene.

### Sjøfart

Ifølge våre informanter er Bunker Oil, St1 og Måløy Havneservice de største leverandørene av drivstoff til slutt kunder innenfor maritim sektor i Norge. Circle K trakk seg ut av sjøfartssegmentet før omsetningskravet i sjøfart ble innført og minst én annen aktør har sluttet å levere til sjøfart. Ytterligere én aktør opplyser at de vurderer å unngå leveranser som ender til sjøfart. Begrunnelsen for dette er høye kostnader for lave omsetningsvolumer. Disse viser til at risikoen knyttet til oppfyllelse av omsetningskravet, og dokumentasjonskravene ved salg gjennom videreforhandlere, har bidratt til økte kostnader og de har derfor valgt å prioritere andre markedsområder framfor sjøfart. Enkelte omsettere forteller at de i utgangspunktet ikke leverer drivstoff til kunder i sjøfarten, men har opplevd at drivstoff de omsetter videreselges til bruk i sjøfarten. Innføringen av omsetningskravet har ført til at de har valgt å ikke lenger selge til kunder de vet at videreselger til sjøfarten ettersom volumene er små med tilhørende høye logistikkostnader, og fortjenesten er så liten at det ikke forsvarer de økte kostnadene knyttet til oppfyllelse av omsetningskravene.

På siste omsetningsledd, det vil si aktører som selger til slutt kunder, synes det altså å være et begrenset antall aktører i Norge. Dette betyr ikke nødvendigvis at konkurransen er svak ettersom drivstoffleverandører til sjøfarten står overfor konkurranse fra utenlandske leverandører. At flere aktører har valgt å unngå leveranser til sjøfart eller vurderer å gjøre dette fremover tilsier derimot at aktørene i dette markedet opplever en tøff konkurransesituasjon, og at innføringen av omsetningskravet bidrar til å øke norske drivstoffleverandører sine kostnader og gjør det vanskelig for disse å oppnå tilstrekkelig fortjeneste til å forbli i markedet. De som har mulighet, velger derfor heller å prioritere andre segmenter.

Gitt markedsituasjonen som beskrives fremstår det som sannsynlig at norske drivstoffleverandører ikke får overført den fulle kostnaden som følger av innføring av omsetningskravet til forbruker. Av det følger at innføring av omsetningskravet fører til ytterligere press på drivstoffprisene i sjøfarten og at aktørene som opererer i dette markedet må redusere sine marginer for å motvirke redusert etterspørsel, og opprettholde sin konkurranseposisjon.



## Andre formål

Aktører som selger drivstoff til andre formål står ikke overfor den samme konkurransen fra utenlandske aktører som sjøfarten. Markedet for drivstoff til andre formål er i hovedsak et nasjonalt marked. Konkurransetilsynet har tidligere uttrykt bekymring for at den generelle konkurransen i drivstoffmarkedet er dårlig (Konkurransetilsynet, 2017). Vi forventer som følger at omsettere og videreførlere av drivstoff til andre formål i stor grad kan velte over økte kostnader som følger av innføring av omsetningskravet på sine kunder. Vår forståelse er at dette i hovedsak gjøres ved å øke det generelle påslaget ved salg av drivstoff. Dersom leverandørene klarer å øke påslaget med mer enn det kostnadene deres øker, for eksempel ved å øke prisen på drivstoffet med mer enn den faktiske innblandingen av biodrivstoff skulle tilsi, taler det for at omsetningskravet har ført til at disse klarer å hente ut en ekstra fortjeneste ved salg av drivstoff. Isolert sett vil dette slå ut i form av økte drivstoffpriser til forbruker ved at differansen mellom omsetternes innkjøpspris og utsalgspris øker.

Vår forståelse er at innføringen av omsetningskravene i 2023 har ført til at omsetningen av biodrivstoff i stor grad har flyttet seg fra mindre aktører som kun omsatte rent biodrivstoff, til større drivstoffaktører som både omsetter fossilt drivstoff og biodrivstoff, og at salg av ren HVO til andre formål i dag omsettes til en lavere pris enn før innføring av omsetningskravet. Regneeksempelet i tekstboksen til høyre viser hvordan drivstoffleverandører kan selge biodrivstoff til en lavere pris og fortsatt oppnå økt fortjeneste i et marked med svak konkurranse.

Økt omsetning av biodrivstoff og en omlegging fra salg av biodrivstoff fra små til store aktører, kan også legge til rette for en mer effektiv omsetning av biodrivstoff, for eksempel gjennom reduserte kostnader til distribusjon. En slik reduksjon i kostnadene vil, alt annet likt, føre til lavere priser.

## 3.3 Konsekvenser ved videre opptrapping av omsetningskrav

Basert på vurderingen av konsekvensene av omsetningskravet i sjøfarten som ble innført i 2023, fremstår effekten av en opptrapping å ytterligere forsterke norske drivstoffleverandører sin konkurranseulemppe overfor utlandet (forutsatt at det ikke skjer tilsvarende endringer internasjonalt). Dette vil innebære en forventning om at en enda

### Omsettere av fossilt drivstoff har insentiv til å selge biodrivstoff til en lavere kostnad enn markedspris uten omsetningskrav – regneeksempel

Med en markedspris per liter på 15 kroner for fossilt drivstoff og 20 kroner for biodrivstoff og et omsetningskrav på 6 prosent biodrivstoff, gir dette en gjennomsnittspris på 15,60 kroner per liter. Aktører som kun omsetter ren HVO vil ønske å omsette dette til 20 kroner per liter. Aktører som selger begge drivstofftypene kan derimot velge å prise fossilt drivstoff høyere og biodrivstoff lavere, forutsatt at det er mulig å ta en høyere pris for det fossile drivstoffet. Hvorvidt dette er mulig vil avhenge av hvordan konkurransen i markedet fungerer. Dersom det i stor grad fremforhandles individuelle avtaler med større volumer, vil det i større grad forventes at prisen er et uttrykk for det faktiske produktet som leveres. Dersom omsetningen skjer til listepriser eller pumpepriser og den faktiske innblandingen av biodrivstoff vil variere, avhengig av hvordan aktøren prioriterer produksjonen, vil det forventes en prissetting som i større grad reflekterer gjennomsnittlig innblanding av biodrivstoff.

Dersom vi antar at selve innblandingen av biodrivstoff har en kostnad og at det er tilstrekkelig etterspørsel etter 100 prosent HVO til at hele omsetningsbehovet kan dekkes gjennom slikt salg, vil aktører som leverer fossilt drivstoff, ha insentiv til å oppfylle omsetningskravet gjennom salg av ren HVO og unngå innblanding i det fossile drivstoffet som omsettes. Ved å senke prisen på ren HVO vil disse aktørene sikre seg mot at deler av volumet tilfaller aktører som kun selger 100 prosent HVO. Avhengig av den totale etterspørselen av ren HVO, vil rene HVO-aktører kunne bli utkonkurrert av markedet ettersom alt volum inntil omsettere oppfyller sine omsetningskrav, forventes å tilfalle disse. HVO-aktørene vil da kun ha mulighet til å dekke øvrig etterspørsel.

Markedstilpasningen for den fossile aktøren vil da bli som følger:

Aktøren har behov for en gjennomsnittlig pris på 15,60 kroner per liter drivstoff som teoretisk inneholder 6 prosent HVO, men som i realiteten er rent fossilt drivstoff. Ved å omsette 94 liter til denne prisen gir det en inntekt på 1 466 kroner. For å oppnå en gjennomsnittspris på 15,60 kroner for 100 liter, mangler aktøren 94 kroner for de resterende 6 literne. Hvis dette er ren HVO, så vil aktøren ved å selge dette til en pris mellom 15,60 og 20 kroner, selge dette til en lavere pris enn markedsprisen på 20 kroner, men likevel oppnå bedre lønnsomhet enn tidligere. For en aktør som kun selger ren HVO, vil lønnsomheten derimot bli lavere fordi de må redusere prisen til under 20 kroner for å være konkurransedyktig.

større andel av forbruket vil flytte utenlands og volumene til de norske leverandørene vil falle ytterligere. Virkemidler for å legge til rette for omlegging til bruk av alternative energibærere i sjøfarten og Miljødirektoratet sin anbefaling om å ikke benytte andre virkemidler utover omsetningskravene til å fremme bruk av biodrivstoff, vil kunne bidra ytterligere til å redusere volumene til norske drivstoffleverandører.

Effekten av en videre opptrapping av omsetningskravene til andre formål vil kunne bidra til å øke drivstoffkostnadene ytterligere. I hvilken grad drivstoffleverandører vil kunne fortsette å overføre

økte kostnader over på sine kunder, vil avhenge av det relative forholdet mellom prisen på drivstoff med en høyere andel biodrivstoff og utviklingen innen alternative nullutslippsløsninger, herunder elektriske maskiner. Økte drivstoffkostnader vil øke konkurranseevnen til nullutslippsalternativer. I likhet med for sjøfarten vil også øvrige virkemidler som legger til rette for elektrifisering og andre nullutslippsalternativer bidra til å påvirke lønnsomheten og dermed utviklingen framover. Innen andre formål forventer vi også at utviklingen i batteriteknologi vil ha stor påvirkningen på framtidig etterspørsel.

## 4. Referanser

Drivkraft Norge, 2022. *Dette bestemmer drivstoffprisen*. [Internett]

Available at: <https://www.drivkraftnorge.no/nyheter/2022/dette-bestemmer-drivstoffprisen/>

European Commission, 2023. *Competitiveness of clean energy - Advanced Biofuels*. [Internett]

Available at: [https://energy.ec.europa.eu/system/files/2024-01/Technology\\_factsheet\\_Competitiveness\\_of\\_clean\\_energy\\_technology-Advanced\\_Biofuels.pdf](https://energy.ec.europa.eu/system/files/2024-01/Technology_factsheet_Competitiveness_of_clean_energy_technology-Advanced_Biofuels.pdf)

IEA, 2023. *Transport biofuels*. [Internett]

Available at: <https://www.iea.org/reports/renewables-2023/transport-biofuels>

Konkurransetilsynet, 2010. *Det norske drivstoffmarkedet*, s.l.: s.n.

Konkurransetilsynet, 2017. *Høringsuttalelse – endring i produktforskriften – biodrivstoff*. [Internett]

Available at: <https://konkurransetilsynet.no/decisions/horingsuttalelse-endring-i-produktforskriften-biodrivstoff/>

Miljødirektoratet, 2023. *System for flytende biodrivstoff utover omsetningskrav*, s.l.: s.n.

Miljødirektoratet, 2024. *7.2 Dokumentasjonskrav for sjøfart*. [Internett]

Available at: <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/for-naringsliv/omsetningskrav-for-biodrivstoff/omsetningskravet-i-sjofart/dokumentasjonskrav-for-sjofart/>

Miljødirektoratet, 2024a. *Kunnskapsgrunnlag til kontrollpunkt for flytend biodrivstoff*, s.l.: s.n.

Miljødirektoratet, 2024b. *Veileder M-10. Omsetningskrav for biodrivstoff*. [Internett]

Available at: <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/for-naringsliv/omsetningskrav-for-biodrivstoff/>

Oslo Economics, 2021. *Omsetningskrav for biodrivstoff i anleggsdiesel: markedskartlegging*, s.l.: s.n.

Preem Norge AS, 2024. *Preem Diesel 7% Bio*. [Internett]

Available at: [https://www.preem.no/globalassets/preem.no/produktblad/preem\\_diesel\\_7bio01072020.pdf](https://www.preem.no/globalassets/preem.no/produktblad/preem_diesel_7bio01072020.pdf)

Produktforskriften, 2004. *Kapittel 3. Omsetningskrav for biodrivstoff og bærekraftskriterier for biodrivstoff og flytende biobrensel*. [Internett]

Available at: [https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-06-01-922/KAPITTEL\\_5#%C2%A73-3](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-06-01-922/KAPITTEL_5#%C2%A73-3)

Sjøfartsdirektoratet, 2023. *Potensielle sikkerhetsutfordringer ved bruk av drivstoff innblandet FAME*. [Internett]

Available at: <https://www.sdir.no/contentassets/04185b7fd0fc48b29360ca63e2075c6f/biodrivstoff.pdf>  
[Funnet 2024].

Statista, 2024. *Monthly petroleum and other liquids consumption worldwide from August 2022 to August 2024, with a forecast until March 2024*. [Internett]

Available at: <https://www.statista.com/statistics/859133/global-liquid-fuels-consumption-outlook/>

oslo**economics**

[www.osloeconomics.no](http://www.osloeconomics.no)

E-post og telefon:  
[post@osloeconomics.no](mailto:post@osloeconomics.no)  
+47 21 99 28 00

Besøksadresse:  
Klingenberggata 7A  
0161 Oslo

Postadresse:  
Postboks 1562 Vika  
0118 Oslo