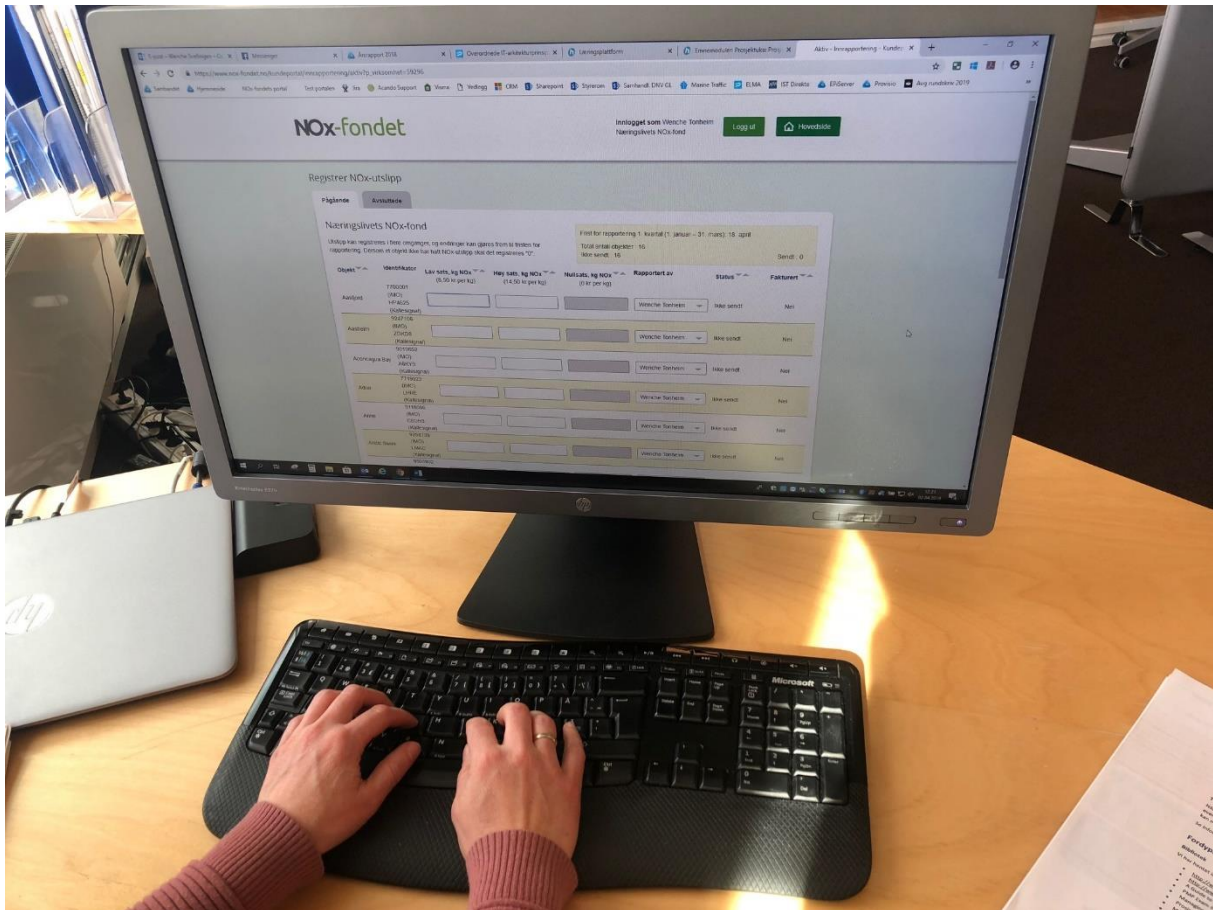


NOx-fondet

Veiledning til rapportering av NOx-utslipp

Revidert 14.08.2023



Innholdsfortegnelse

1	Innrapportering av NOx-utslipp generelt	3
1.1	Om avgiftsregelverket generelt.....	3
1.2	Tilslutning til NOx-fondet	3
1.3	Registrering av objekter og rapportering til NOx-fondet	3
1.3.1	Feilrapportering	4
1.3.2	Tilbakebetaling og tilleggsbetaling.....	4
1.4	Ikke-avgiftspliktige NOx-utslipp i landbasert industri	4
1.5	Rapportering til Skatteetaten.....	4
1.6	Rapportering til Miljødirektoratet.....	5
1.7	Avgiftspliktige enheter	5
2	Om fartøy spesielt	6
2.1	Motorstørrelse og avgiftsplikt.....	6
2.1.1	El-motorer og el-kjeler	6
2.1.2	Fartøy med effektkapasitet ut på propell mindre enn 750 kW	6
2.2	Avgiftspliktig fart for fartøy	6
2.2.1	Generelt.....	6
2.2.2	Utslipp fra innenriks fart	6
2.2.3	Utslipp fra fartøy innenfor norsk territorialfarvann, i nære og fjerne farvann.....	7
3	Om flyttbare innretninger (rigger) spesielt	8
3.1	Utslppsregnskapet	8
3.2	Presisering av avgiftspliktig aktivitet	8
3.3	Rapporteringsansvarlig for rigg	8
3.4	Sats for rapportering.....	8
4	Beregning av NOx-utslipp	9
4.1	Generelt	9
4.1.1	Omgjøring fra liter til kg.....	9
4.2	Fastsettelse av NOx-faktor	9
4.3	NOx-faktor for skip og rigger med flere motorer	10
5	Beregning av utslipp med tiltak som påvirker NOx-faktor	11
5.1	NOx-rensing med reduksjonsmiddel.....	11
5.2	Fartøy med SCR-anlegg	11

1 Innrapportering av NOx-utslipp generelt

1.1 Om avgiftsregelverket generelt

Regelverket for NOx-avgift følger av [Lov om særavgifter](#) og [forskrift om særavgifter](#) fastsatt av Finansdepartementet. [Skattedirektoratets rundskriv](#) om avgift på utslipp av NOx gir kommentarer til avgiftsregelverket. NOx-fondet gjør oppmerksom på at det er virksomhetenes eget ansvar å foreta korrekt fortolkning, beregning og innrapportering av NOx-utslipp iht. regelverket fastsatt av myndighetene. Dette dokumentet reflekterer NOx-fondets forståelse av utvalgte deler av regelverket.

1.2 Tilslutning til NOx-fondet

For å ha rett til avgiftsfritak for statlig NOx-avgift må en virksomhet være tilsluttet NOx-fondet. Det er i utgangspunktet *eier* av utslippskilden som er avgiftspliktig og som dermed skal tilsluttes NOx-fondet. Det finnes imidlertid enkelte unntak:

- For flyttbare innretninger som driver petroleumsvirksomhet på sokkelen er det *operatør* som er registreringspliktig. *Eier* er for denne typen utslippskilder kun registreringspliktig for utslipp mens enheten forflytter seg som "fartøy".
- Utenlandsk eier som ikke har forretningssted i Norge, skal registrere seg via norsk representant. NOx-fondet oppfordrer også utenlandske virksomheter til å tilslutte seg i tillegg.
- Ved eierstrukturer der eier i svært liten grad har noe forhold til den daglige driften (f.eks. ved bareboat-avtaler), kan det selskapet som har "management" på fartøyet registreres.

Avgiftsfritaket inntreffer fra den dato virksomheten tilslutter seg, og virksomheten kan fra samme tidspunkt rapportere til NOx-fondet. Eventuelle avgiftspliktige NOx-utslipp før tilslutning til NOx-fondet skal rapporteres til Skatteetaten.

Tilsluttede virksomheter med ikke-avgiftspliktige NOx-utslipp (primært landbasert prosessindustri) skal også rapportere ikke-avgiftspliktige utslipp til NOx-fondet.

1.3 Registrering av objekter og rapportering til NOx-fondet

NOx-utslipp som skal rapporteres hvert kvartal til NOx-fondet. Frist for rapportering er:

- 1. kvartal: 18. april
- 2. kvartal: 18. juli
- 3. kvartal: 18. oktober
- 4. kvartal: 18. januar

Rapportering av utslipp til NOx-fondet skal gjøres per objekt (fartøy, rigg, plattform, fabrikk, osv.) via NOx-fondets web-baserte rapporteringsløsning. Et objekt må være registrert i fondet senest innen fristen for rapportering den 18. for å kunne rapportere utslipp for kvartalet det skal rapporteres for. Det kan ikke rapporteres til NOx-fondet for et objekt tidligere enn virksomhetens tilslutningsdato.

Virksomheter og objekter som ikke er tilsluttet i tide for rapportering må rapportere avgiftspliktige NOx-utslipp til Skatteetaten.

Utslipp fra faste plattformer og flyttbare installasjoner knyttet til olje- og gassutvinning skal rapporteres under høy innbetalingsatts. Avgiftspliktige NOx-utslipp fra øvrige virksomheter (fiskefartøy, skipsfart,

luftfart, jernbane, landbasert industri, fjernvarme osv.) skal rapporteres under lav sats. Ikke-avgiftspliktige NOx-utslipp fra landbasert industri rapporteres under null-sats.

På bakgrunn av innrapportert utslipp og gjeldende innbetalingssetter får virksomhetene tilsendt faktura fra NOx-fondet.

1.3.1 Feilrapportering

Dersom det oppdages feil i rapportert utslipp, ta kontakt med NOx-fondet på post@nox-fondet.no. Det er kun NOx-fondet som kan endre NOx-utslipp tilbake i tid. Virksomheten vil få tilsendt korrigeringsskjema som må fylles ut og returneres til NOx-fondet. Utslipp må oppgis per kvartal samt grunnen til feilrapporteringen.

De samme korrigeringene som gjøres mot NOx-fondet må også gjøres hos Skatteetaten (omberegnes).

1.3.2 Tilbakebetaling og tilleggsbetaling

Virksomheter, ofte ved hjelp av NOx-fondet, oppdager at de har rapportert høyere eller lavere utslipp enn de burde. Ved overrapportering mottar NOx-fondet mange henvendelser der virksomhetene ber om tilbakebetaling av de innbetalingene som de for høye utslippene utgjør. Generelt praktiserer NOx-fondet 3 års foreldelse i slike saker.

Ved etablering av nye (lavere) NOx-faktorer, f.eks. ved overgang fra sjablong-faktor til kilde spesifikk faktor gis det ikke tilbakebetaling. Dette gir kun endring frem i tid fra det tidspunktet ny faktor gjøres kjent og tas i bruk i virksomhetens utslippsregnskap. Dette gjelder såfremt gammel faktor ikke er opplagt feil, da vil regelen med 3 års foreldelse gjøres gjeldende.

Nye lavere sjablong-faktorer for rapportering av NOx-utslipp under særavgiftsforskriften ble innført i 2015. I noen tilfeller oppdager virksomhetene at de har rapportert helt fram til i dag med gamle, høyere sjablongfaktorer. NOx-fondet må ta stilling til i hvilken grad dette kvalifiserer til tilbakebetaling. Det gis i slike tilfeller tilbakebetaling for overrapportering kun 3 år tilbake i tid.

Ved innrapportering av for lavere utslipp vil tilleggsfaktura bli tilsendt basert på utslippsøkningen og den innbetalingssatsen som gjaldt for den perioden endringen foretas på.

1.4 Ikke-avgiftspliktige NOx-utslipp i landbasert industri

Virksomheter som faller inn under NACE-kodene i NOx-avtalen 2018-2025 med ikke-avgiftspliktige NOx-utslipp, skal rapportere NOx-utslippet kvartalsvis til NOx-fondet, med innbetalingssats null – 0.

Virksomheter som har både avgiftspliktig og ikke-avgiftspliktig utslipp som omfattes av NOx-avtalen, skal rapportere begge deler til NOx-fondet under henholdsvis lav og null innbetalingssats.

1.5 Rapportering til Skatteetaten

Avgiftspliktig NOx-utslipp skal rapporteres elektronisk til Skatteetaten via Elsær/Altinn i tillegg til NOx-fondet. **Fritakskode 35** for NOx-avtalen benyttes, og beløpet skal settes til 0. Det skal være samsvar mellom avgiftspliktig NOx-utslipp som rapporteres til myndighetene og til NOx-fondet.

Det er av stor betydning at samme tall som rapporteres til NOx-fondet også rapporteres til Skatteetaten. Årsaken til dette er at det er Skatteetatens tall for avgiftspliktige NOx-utslipp som legges til grunn når myndighetene skal vurdere om forpliktelsene i NOx-avtalen er oppfylt.

1.6 Rapportering til Miljødirektoratet

Landbasert industri som rapporterer både avgiftspliktige og ikke-avgiftspliktige NOx-utslipp gjennom egenrapporteringen til reguleringsmyndighetene, må sørge for at det er samsvar mellom de tallene som rapporteres til NOx-fondet og til myndighetene. Årsaken til dette er at det er Miljødirektoratets tall for ikke-avgiftspliktige NOx-utslipp som legges til grunn når myndighetene skal vurdere om forpliktelsene i NOx-avtalen er oppfylt.

1.7 Avgiftspliktige enheter

Det henvises til [forskrift om særavgifter](#) og [Skattedirektoratets rundskriv](#) om avgift på utslipp av NOx.

2 Om fartøy spesielt

2.1 Motorstørrelse og avgiftsplikt

Avgiftsplikten omfatter utslipp av NOx ved energiproduksjon fra fremdriftsmaskineri med samlet installert effekt på mer enn 750 kW.

Det er kun effekten av fremdriftsmaskineriet som avgjør hvorvidt et objekt er avgiftspliktig. Dersom et objekt er avgiftspliktig, skal imidlertid alt det samlede utslippet fra alle utslippskilder rapporteres. Et avgiftspliktig skip skal for eksempel rapportere det samlede utslippet fra alt fremdriftsmaskineri og alle eventuelle hjelpemotorer og kjel(er) selv om noen av disse er under 750 kW.

2.1.1 El-motorer og el-kjeler

El-motorer og el-kjeler skal ikke inkluderes i avgjørelsen om en utslippsenhet er NOx-avgiftspliktig. Effekten av elektromotorer som drives av batterier som lades med strøm fra land og elektrokjeler skal holdes utenfor ved fastsettelse av samlet effekt som legges til grunn for å avgjøre om en utslippsenhet (skip eller fabrikk) er NOx-avgiftspliktig.

2.1.2 Fartøy med effektkapasitet ut på propell mindre enn 750 kW

Fartøy med samlet motoreffekt større enn 750 kW, men med effektkapasitet ut på propell på mindre enn 750 kW skal legge maksimal effekt ut på propell til grunn for avgjørelsen om fartøyet er avgiftspliktig eller ikke. Fartøy med maksimal effekt ut på propell mindre enn 750 kW anses ikke som NOx-avgiftspliktig.

2.2 Avgiftspliktig fart for fartøy

2.2.1 Generelt

I utgangspunktet henviser NOx-fondet til [forskrift om særavgifter](#) og [Skattedirektoratets rundskriv](#) om avgift på utslipp av NOx. Avklaringer bør tas med Skattemyndighetene.

Virksomhetene kan imidlertid også rådføre seg med NOx-fondet. Noen presiseringer er gitt i det etterfølgende.

2.2.2 Utslipp fra innenriks fart

Alt utslipp fra innenriks fart er omfattet av avgiftsplikten. Fartøyets nasjonalitet er ikke av betydning for avgiftsplikten. Avgiftsplikten omfatter utslipp fra farten mellom to norske havner.

Dersom et fartøy kommer fra utenlandsk havn, ankommer første norske havn, seiler mellom to eller flere norske havner og videre til utenlandsk havn, er skipet avgiftspliktig for utslipp fra avgang første norske havn til avgang siste norske havn.

Fart mellom norsk havn og særdestinasjonene, herunder Svalbard, Jan Mayen, bilandene er regnet som innenriks fart. Men merk at fart mellom særdestinasjonene, inkludert mellom havner på Svalbard ikke er avgiftspliktig.

Fart mellom norsk havn og innretning på norsk sokkel er regnet som innenriks fart. Men merk at fart mellom innretninger på norsk sokkel ikke er avgiftspliktig.

2.2.3 Utslipp fra fartøy innenfor norsk territorialfarvann, i nære og fjerne farvann

Alt utslipp i norsk territorialfarvann, dvs. innenfor 12 nautiske mil, er omfattet av avgiftsplikten, uavhengig av et fartøys nasjonalitet og aktivitet. Dette gjelder imidlertid ikke for fartøy i direkte fart mellom norsk og utenlandsk havn. Her er farten i sin helhet fritatt for NOx-avgift.

Et utenlandsregistrert skip som går fra norsk havn og deretter utøver aktivitet utenfor 12 nautiske mil (innenfor nære farvann) er avgiftspliktig for farten og aktiviteten fra norsk havn og ut til 12 nautiske mil, forutsatt at neste havn er utenlandsk. Men, fortsetter fartøyet farten etter å ha utøvd aktivitet til havs (for eksempel seismikk) til en norsk havn, er hele farten avgiftspliktig, selv om skipet er registrert i utlandet.

For norskregistrerte fartøy gjelder avgiftsplikten i tillegg i nære farvann, dvs. ut til 250 nautisk mil (nm). Norge har ikke samme beskatningsmulighet overfor utenlandsregistrerte skip som norskregistrerte skip. Avgiftspliktig område er derfor forskjellig for norske og utenlandske skip.

Skip som utøver virksomhet i nære farvann, dvs. 250 nautiske mil, er ikke avgiftspliktig for farten til og fra virksomhetsområdet hvis utgangspunktet og retur for seilasen er en utenlandsk havn.

Det presiseres at det er fritak for utslipp fra norskregistrerte fartøy som driver fiske og fangst i fjerne farvann, dvs. seilas og fiske i havområder hvor avstanden til norskekysten (grunnlinjen) er 250 nautiske mil eller mer.

3 Om flyttbare innretninger (rigger) spesielt

3.1 Utslippetsregnskapet

For at NOx-rapporteringen fra hver enkelt rigg skal bli riktig, må kvantifisering av drivstofforbruk og tilhørende NOx-utslipp som et minimum deles opp som følger:

1. *NOx-avgiftspliktig produksjon/boring*
Behov for å skille ut dette for videre-rapportering til operatør og videre til NOx-fondet.
2. *NOx-avgiftspliktig forflytning*
Behov for å skille ut dette for å kunne differensiere mellom hva operatør og riggeier skal rapportere.
3. *Ikke-NOx-avgiftspliktig forflytning*
Behov for å skille ut dette for å unngå (over-) rapportering av ikke-avgiftspliktige utslipp.

3.2 Presisering av avgiftspliktig aktivitet

Av særavgiftsforskriften og tilhørende rundskriv om avgift på utslipp av NOx følger det at:

Flyttbare innretninger er NOx-avgiftspliktig når:

- De borer etter olje på norsk sokkel
- De produserer olje på norsk sokkel
- Når de ligger i norsk havn
- Når de går for eget maskineri fra norsk havn og ut til felt på norsk sokkel
- Når de går for eget maskineri fra felt på norsk sokkel og til norsk havn

Flyttbare innretninger er IKKE NOx-avgiftspliktig når:

- De går for eget maskineri fra utenlandsk havn og ut til felt på norsk sokkel.
- De går for eget maskineri fra felt på norsk sokkel til utenlandsk havn.
- De går for eget maskineri mellom posisjoner på norsk sokkel.
- De går fra norsk havn til utenlandsk havn eller motsatt.

3.3 Rapporteringsansvarlig for rigg

For NOx-utslipp som følger av produksjon/boring er operatør avgiftssubjekt. Operatør skal derfor i utgangspunktet rapportere disse utslippene. Unntak for avklares med Skatteetaten og NOx-fondet.

For NOx-utslipp som følger av landligge i Norge og avgiftspliktig forflytning er i utgangspunktet riggeier avgiftssubjekt. Det kan likevel forekomme at operatør rapporterer for assosierte NOx-utslipp, hvis riggen forflyttes mens den er under kontrakt med operatør.

3.4 Sats for rapportering

Utslipp knyttet til olje- og gassutvinning skal rapporteres under høy sats. Fra og med 1.1.2018 skal alle utslipp fra flyttbare offshore rigger rapporteres under høy sats (utslipp som før 2018 har blitt rapportert under lav sats).

Utslipp knyttet til boring etter reservoarer for lagring av CO₂ skal rapporteres under lav sats.

4 Beregning av NOx-utslipp

4.1 Generelt

Beregning og rapportering av avgiftspliktige NOx-utslipp til Næringslivets NOx-fond skal følge de føringer som gis av særavgiftsforskriften og relevant reguleringsmyndighet.

Beregning og rapportering av ikke-avgiftspliktige NOx-utslipp fra landbasert industri som faller inn under NOx-avtalen 2018-2025 skal rapporteres i tråd med de føringer som gis av relevant reguleringsmyndighet.

Det er mange måter å beregne NOx-utslipp på. De mest avanserte har kontinuerlig måling av utslippskonsentrasjoner og eksosgasstrømmer, og kan således løpende registrere faktiske utslipp. De fleste har imidlertid en energistrøm (tonn drivstoff) som multipliseres med en NOx-faktor (kg NOx per tonn drivstoff). Dette gjelder særlig skip og rigger.

$$\text{NOx-faktor (kg NOx/tonn drivstoff)} = \frac{\text{(Spesifikt NOx-utslipp (g/kWh)} * 1000)}{\text{(Spesifikt drivstofforbruk (g/kWh))}}$$

$$\text{NOx-utslipp (kg NOx)} = \text{NOx-faktor} * \text{drivstofforbruk (tonn)}$$

Den påfølgende veiledningen fokuserer på tilfeller der NOx-utslipp beregnes på grunnlag av drivstofforbruk multiplisert med NOx-faktor.

Merk at Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet en nyttig [veiledning til NOx-avgift på skip](#). Her er det også flere gode regneeksempler og grunnlaget er også godt egnet for rigger.

4.1.1 Omgjøring fra liter til kg

Husk at dersom forbruk av drivstoff er oppgitt i *liter* må dette omgjøres til *kg*:

$$\text{Forbrukt drivstoff (liter)} * \text{tetthet (kg/l)} = \text{forbrukt drivstoff (kg)}$$

$$\text{Tetthet MGO} = 0,85 \text{ kg/l}$$

Noe ulik omregningsfaktor benyttes ut fra type drivstoff (MGO, MDO, HFO), men generelt kan 0,85 benyttes som omregningsfaktor. Eks:

$$163.500 \text{ liter drivstoff} * 0,85 \text{ (kg drivstoff per liter drivstoff)} = 138.975 \text{ kg drivstoff}$$

Mengde drivstoff (kg) skal så multipliseres med NOx-faktor (g/kg).

I eksempelet nedenfor er NOx-faktor 48,6 g/kg benyttet:

$$138.975 \text{ kg drivstoff} * 48,6 \text{ g NOx per kg drivstoff} = 6.754.000 \text{ g NOx} = \underline{6.754 \text{ kg NOx}}$$

4.2 Fastsettelse av NOx-faktor

Utslipp skal beregnes på bakgrunn av:

1. *Målt faktor*

Ved kontinuerlig måling skal de beregnede akkumulerte resultatene av de kontinuerlige målingene legges til grunn.

NOx-faktor kan også fastsettes basert på en enkelt utslippsmåling på den faktiske utslippskilden på det faktiske objektet. Måling må gjennomføres av selskap akkreditert for dette av Sjøfartsdirektoratet eller Miljødirektoratet.

- Merk at NOx-fondet gir økonomisk støtte til måling av NOx-utslipp på skip og rigger. Se vår søknadsveiledning for mer informasjon.

2. Beregnet faktor

Er målt utslipp ikke kjent skal NOx-faktor for motorer beregnes på grunnlag av motorsertifikat (EIAPP) og tilhørende NOx Technical File.

- Merk at NOx-fondet er behjelpelig med å utarbeide slike NOx-faktorer for virksomheter som trenger hjelp til det. Ta kontakt for assistanse.
- Fastsatte NOx-faktorer med tilhørende beregningsgrunnlag skal oversendes Sjøfartsdirektoratet for verifisering. NOx-fondet er også behjelpelig med denne prosessen.

3. Sjablongfaktor

Dersom verken faktisk utslipp eller kildespesifikk faktor er kjent skal sjablongfaktor benyttes. Sjablongfaktorer for avgiftspliktige NOx-utslipp er gitt i [Særagiftsforskriften](#).

Sjablongfaktorer for ikke-avgiftspliktige NOx-utslipp hentes som regel fra veileder fra Miljødirektoratet.

For de fleste utslippskilder gir målt og beregnet faktor mer korrekt og lavere NOx-faktor enn de som er sjablongmessig fastsatt. Dette er en fordel både for virksomhetene, myndighetene og NOx-avtalen. NOx-fondet oppfordrer derfor virksomheter til å fremskaffe målt eller beregnet NOx-faktor og legge dette til grunn for rapportering av NOx-utslipp.

4.3 NOx-faktor for skip og rigger med flere motorer

I tilfeller der skip og rigger har flere, men kun like motorer, er det kun nødvendig å måle/beregne utslippsfaktor på en motor. Øvrige motorer får da samme faktor og denne faktoren kan også brukes som fartøyets utslippsfaktor.

Ved flere ulike motorer (evt. kjeler), må det fremskaffes en spesifikk NOx-faktor for hver type forbrenningsenhet. Fartøyets NOx-faktor beregnes da som snittet av NOx-faktorer vektet etter installert effekt, evt. stabil fordeling av drivstofforbruk.

Enkelte fartøy måler forbruk av drivstoff per motor og kjel, og har NOx-faktor for hver av dem. I slike tilfeller er det ikke behov for å utarbeide en fartøyspesifikk NOx-faktor.

5 Beregning av utslipp med tiltak som påvirker NOx-faktor

Dersom det er gjennomført NOx-reduserende tiltak på objektet som har endret NOx-faktoren, skal *NOx-faktor etter tiltak* legges til grunn for beregning av NOx-utslippet.

Mange slike tiltak er i form av NOx-rensing som inkluderer dosering av et reduksjonsmiddel i eksosen, f.eks. urea eller ammoniakk i et SCR-system. I slike tilfeller må beregning av NOx-utslipp reflektere perioder der reduksjonsmiddel ikke doseres inn og NOx-reduserende effekt ikke oppstår.

NOx-fondet er behjelpelig med å gå gjennom virksomhetenes oppsett for beregning av NOx-utslipp og gir forslag til forbedringer. Ta kontakt ved behov.

5.1 NOx-rensing med reduksjonsmiddel

Ved beregning av NOx-utslipp med reduksjonsmiddel (f.eks. urea, ammoniakk og vann) anbefaler NOx-fondet en av følgende to beregningsmodeller:

1. $\text{NOx-utslipp} = (\text{Forbruk av drivstoff med dosering} \times \text{NOx-faktor med NOx-rensing}) + (\text{Forbruk av drivstoff uten dosering} \times \text{NOx-faktor uten NOx-rensing})$
2. $\text{NOx-utslipp} = (\text{Forbruk av drivstoff} \times \text{NOx-faktor uten NOx-rensing}) - (\text{forbruk av reduksjonsmiddel} / \text{mengde reduksjonsmiddel per mengde NOx redusert})$

Bruk av modell 1 forutsetter at det finnes systemer for å fordele forbruk av drivstoff etter tidsrom og fastsette tidspunkt for når dosering av reduksjonsmiddel er av og på.

Bruk av modell 2 forutsetter at det finnes systemer for å måle forbruk av reduksjonsmiddel på og at NOx-reduksjon per mengde reduksjonsmiddel er godt dokumentert.

5.2 Fartøy med SCR-anlegg

Fartøy med SCR-anlegg er det vanligste eksemplet på NOx-rensing med reduksjonsmiddel (urea). Etter modell 2 kan NOx-utslipp beregnes ved hjelp av medgått mengde urea i rapporteringsperioden. Et velfungerende SCR-anlegg har et forbruk på **1,5 liter urea per kg NOx redusert** (støkiometrisk beregnet reduksjonsfaktor). En ytterligere presisering av modell 2 blir da som følger:

$\text{NOx-utslipp} = \text{Forbruk drivstoff} \times \text{NOx-faktor uten SCR} - (\text{Forbruk urea} / \text{ureafaktor})$ der;

- NOx-utslipp er gitt i *kg* for rapporteringsperioden.
- Forbruk drivstoff er gitt i tonn forbruk i rapporteringsperioden.
- NOx-faktor uten SCR er gitt i *kg/tonn drivstoff*. Verdien uten eller før SCR-anlegg hentes fra målerapport og eller eventuelt etablert fartøyspesifikk NOx-faktor uten NOx-rensing.
- Forbruk urea er gitt i *liter* for rapporteringsperioden. Ved omregning fra *kg urea* til *liter urea* benyttes egenvekt urea på 1,1 *kg/liter* (gitt urealøsning 40 % urea, 60 % vann).
- Ureafaktor =1,5 og er gitt i *liter urea/kg NOx redusert*. Dette er den teoretisk høyeste NOx-reduksjonen som kan oppnås med denne teknologien.

Det fremgår av formelen over at målt utslippsfaktor med SCR (eller etter SCR) ikke inngår i utslippsberegningen. Mange spør seg derfor hvorfor det er krav om en slik måling. Forklaringen er at denne målte verdien kan benyttes dersom modell 1 legges til grunn for beregning av utslipp. I tillegg benyttes verdien for å kvalitetssikre at urea ikke overdoseres for å oppnå høyere rensegrad enn det anlegget er designet for.