



Torsdag 05.05.2022

Til:

Finansminister Trygve Slagsvold Vedum
Klima og miljøminister Espen Barth-Eide
Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

Kopi:

Sosialistisk Venstreparti
v/Kari Elisabeth Kaski og Torgeir Knag Fylkesnes

Redusert veibruksavgift på biodrivstoff – ytterligere potensial for utslippskutt

Norge har ambisiøse klimamål, og regjeringen har i Hurdalsplattformen signalisert at Norge skal redusere utslippene med 55 % innen 2030, både i kvotepliktig og ikke-kvotepliktig sektor. Bærekraftig biodrivstoff bidrar i dag med utslippsreduksjoner i størrelsesordenen 1,3 millioner tonn CO₂ årlig. Det er et stort potensial for ytterligere utslippsreduksjoner fra økt bruk av bærekraftig biodrivstoff som erstatning for fossilt drivstoff. Spesielt de tyngre delene av transportsektoren er avhengig av å bruke biodrivstoff for å redusere sine utslipp.

Dagens omsetningskrav for biodrivstoff og det foreslåtte kravet for avansert biodrivstoff for ikke-veigående maskiner, legger til rette for utslippsreduksjoner fra aktiviteten som omfattes av kravene. Utfordringen i dag er at det ikke stimuleres til ytterligere utslippsreduksjoner utover det som følger av omsetningskravene. Det er to grunner til dette:

1) Alt biodrivstoff er ilagt veibruksavgift, ikke bare det som brukes til å oppfylle omsetningskravet.

Frem til 1. juli 2020 var biodrivstoff solgt utenfor omsetningskravet fritatt for veibruksavgift. Å fjerne avgiften for avansert biodrivstoff over omsetningskravet ville gitt en avgiftsreduksjon på kr. 3,09 per liter biodiesel og kr. 2,02 per liter bioetanol. Dette ville redusert merkostnaden for biodrivstoff sammenlignet med fossilt drivstoff og gitt ambisiøse transportører muligheten til å erstatte fossilt drivstoff med avansert biodrivstoff og dermed redusere sine utslipp.

2) Direktoratet for økonomistyring og Miljødirektoratet utarbeidet i 2021 en [drivstoffmatrise for tunge kjøretøy](#). Matrisen gir biodrivstoff 0 klimapoeng.

Det argumenteres i matrisen med at biodrivstoffet som selges og den tilhørende utslippsreduksjonen rapporteres som oppfyllelse av omsetningskravet. Som følge av dette fungerer omsetningskravet som et tak og ikke som et gulv for salget av biodrivstoff.

Det er flere eksempler på reversering av klimatiltak som følge av gjeldende rammevilkår. Busser, som tidligere brukte 100 prosent biodrivstoff, er nå tilbake på fossil diesel i Troms, Trøndelag, Rogaland, Innlandet, Akershus og Buskerud.

I Hurdalsplattformen viser regjeringen til at den vil øke bruken av biodrivstoff gjennom skjerpede krav til innblanding, men også gjennom lavere avgifter. Regjeringen sier at den vil:

«Stimulere til økt bruk av biodrivstoff og skjerpe kravene til innblanding av andregenerasjons biodrivstoff for alle relevante transportformer, blant annet gjennom lavere avgifter».

Det presiseres også at regjeringen vil *«reducere avgifter som rammer folk flest, som for eksempel elavgift og drivstoffavgifter, herunder differensiert veibruksavgift. Avgiftsnivået på biodrivstoff skal reduseres».*

Videre i budsjettenigheten mellom regjeringspartiene og SV for statsbudsjettet 2022 bes det om at regjeringen skal utarbeide forslag om fritak for veibruksavgift for biodrivstoff:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide forslag om fritak for veibruksavgift for drivstoff-blandinger med 100 prosent avansert biodrivstoff og melde tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2022.»

Også i valgkampen ble det fra regjeringspartiene lagt vekt på å fremme biodrivstoff for å redusere utslippene. Finansministeren skisserte eksempelvis *«reduerte utslipp fra transportsektoren ved hjelp av storsatsing på biodiesel og et eget CO₂-fond for næringstransporten»* som et av de tre viktigste grepene for å få ned utslippene i [denne NRK-saken](#) fra 26. august 2021. Samferdselsministeren signaliserte også på sin første dag som minister at han ville [satse på biodrivstoff i tungtransport](#).

For å følge opp budsjettenigheten med SV fra i fjor høst, bør det i revidert nasjonalbudsjett legges frem et forslag for fritak for veibruksavgift for 100 prosent avansert biodrivstoff og samtidig innføres en ordning for rapportering av biodrivstoff solgt utover det som rapporteres som del av omsetningskravet.

Dette vil også kreve endringer i drivstoffmatrisen slik at avansert biodrivstoff utenfor omsetningskravet gis klimapoeng på lik linje med biogass fra tilsvarende råstoff og ikke likestilles med fossil diesel, slik det gjøres i dag. På denne måten vil ambisiøse transportører kunne bytte ut fossilt drivstoff med bærekraftig biodrivstoff og redusere sine utslipp i tråd med Norges klimamål.

Potensielt økt etterspørsel fra offentlige og private anskaffelser kan stimulere til økt produksjon og merinvesteringer, og vil være gunstig for næringsutviklingen og aktørene som jobber med produksjon av bærekraftig biodrivstoff i Norge. Vi mener det er viktig å legge til rette for at private og offentlige anskaffelser kan bidra til å stimulere til en positiv utvikling i biodrivstoffmarkedet i Norge, og kan bidra til realiseringen av biodrivstoffmålene i Hurdalsplattformen:

«Etablere en storstilt satsing på norsk bioenergi og avansert biodrivstoff i transportsektoren, og legge frem en plan for en helhetlig og industriell verdikjede for bruk av norske bioressurser.»

Da FNs klimapanel la frem sin rapport om klimaløsninger den 4. april var hovedbudskapet at vi må ha umiddelbare kutt i klimagasser i alle sektorer. Utslippene må nå toppen før 2025, og deretter gå kraftig ned. Dette budskapet ble forsterket av klima- og miljøministeren som var til stede på fremleggelsen. Vi håper regjeringen følger opp rapporten og legger til rette for at bærekraftig og avansert biodrivstoff i økende grad kan bidra til utslippskutt.

Om oss

NHO Transport representerer norske persontransportbedrifter. Foreningen jobber for å styrke kollektivtrafikken og medlemsbedriftenes rammebetingelser. Busselskaper, bybaneoperatører og taxiselskaper er medlemmer i foreningen, som er tilsluttet NHO.

Norges Lastebileier-Forbund er landets største nærings- og arbeidsgiverorganisasjon for godstransport på vei. Forbundet organiserer ca. 3000 bedrifter og transportsentraler med rundt 20 000 biler og 23 000 ansatte. Dette utgjør tett oppunder halvparten av norske transportbedrifter. Forbundet representerer en typisk småbedriftsnæring med et overtall av enbilsbedrifter, (vare- og lastebiler) og 1-5 bilsbedrifter. De største transportbedriftene i landet er også medlemmer – typisk med 50-300 biler. Disse utgjør en begrenset del av antall medlemsbedrifter, men en betydelig andel av antall ansatte i næringen.

Neste Corporation arbeider med å skape bærekraftige løsninger for transport, næringsliv og forbrukere. Neste har en bred portefølje av fornybare produkter som bidrar til reduserte klimagassutslipp. Neste er verdens største produsent av HVO biodiesel raffinert fra avfalls- og restprodukter. I tillegg jobber selskapet med å introdusere fornybare løsninger for flyindustrien og plastindustrien. I 2021 bidro Nestes fornybare produkter til å redusere klimagassutslipp tilsvarende 10,9 millioner tonn CO₂. Dette tilsvarer utslipp fra 4,2 millioner fossildrevne personbiler, eller det årlige CO₂-fotavtrykket til 1,7 millioner EU-borgere.

Vi er tilgjengelig for nærmere dialog dersom det er spørsmål eller uklarheter.

Vennlig hilsen

NHO Transport

Jofri Lunde
Næringspolitisk sjef

Norges Lastebileier-Forbund

Geir A. Mo
Adm. direktør

Neste Corporation

Anders Nyberg
Head of Public Affairs Nordics