

Til: Stortingets finanskomite

Kopi: Stortingets energi- og miljøkomite
Stortingets kommunal- og forvaltningskomite
Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

Fra: Yrkestrafikkforbundet
Fellesforbundet
Fagforbundet
NHO Transport

Dato: 15.05.20

Sak: RNB 2020: Veibruksavgift på biodrivstoff utover omsetningskravet bør utsettes

Det vises til Stortingets vedtak i statsbudsjettet for 2020 om å innføre veibruksavgift på alt flytende biodrivstoff som omsettes til veitrafikken fra 1. juli 2020.

Organisasjonene i kollektivbransjen mener at et fortsatt avgiftsfritak for biodrivstoff utover omsetningskravet vil være et godt og viktig virkemiddel for et klimavennlig kollektivtilbud i hele Norge de nærmeste årene. Takket være omfattende bruk av biodrivstoff forventes fornybarandelen fra norske busser å passere 50% allerede i år.

En avgiftsøkning på biodrivstoff vil høyst sannsynlig reversere den positive utviklingen med å redusere klimagassutslippene fra kollektivtrafikken. Det vil føre til lavere etterspørsel etter biodrivstoff fra vår bransje, mer bruk av rimelig fossilt drivstoff og økte utslipp. Avgiften er ikke treffsikker for å forhindre bruk av palmeoljebasert biodrivstoff. Dette reguleres imidlertid gjennom offentlige anbudskrav og i EUs reviderte fornybardirektiv.

Vi viser også til at NHO, Drivkraft Norge, Kollektivtrafikkforeningen, NHO Logistikk og Transport og Norges Lastebileier-forbund i egne innspill fraråder den planlagte avgiftsomleggingen for biodrivstoff.

Biodrivstoff essensielt for kollektivtrafikkens fornybarandel

NHO Transport organiserer norske persontransportbedrifter og arbeidstakerorganisasjonene representerer de ansatte. Bedriftene leverer kollektivtrafikktenester på anbudskontrakter og har i tillegg tjenester uten offentlig støtte som ekspressbusser og turbusser. Fylkeskommunale budsjetter og passasjerenes betalingsvilje påvirker valg av drivstoffløsninger for denne transporten.

Bussbransjen kan benytte 100% biodrivstoff. En fersk kartlegging¹ viser at CO₂-utslippet fra norske busser i 2019 var cirka 215 000 tonn CO₂. Dette er en nedgang på cirka 185 000 tonn siden 2014. Fossilt drivstoff er ikke bærekraftig og bør utfases så snart som praktisk mulig. I bussbransjen er nå halvparten av det fossile drivstoffet erstattet av biodrivstoff (41%), biogass (12%) og elektrisitet (4%).

¹ Rapport om drivstofforbruk og klimagassutslipp fra norske busser. Stakeholder AS, mars 2020

Konsekvenser av avgiftsøkningen

En avgiftsændring fra 1. juli i år vil gi en ekstrakostnad på inntil 180 millioner kroner basert på forventet forbruk av biodrivstoff til busstransporten i 2021 og omtrent det halve i 2020, ifølge kartleggingen. Lav oljepris har i tillegg økt prisdifferansen mellom biodrivstoff og fossilt drivstoff vesentlig. I dagens situasjon er kostnadene til kollektivtrafikken viktigere enn noen gang, og en avgiftsøkning kan føre til at dagens kollektivtilbud må reduseres i en allerede presset situasjon. Bransjen bruker praktisk talt all energi på å redde arbeidsplasser og levere en samfunnsnyttig tjeneste. Dermed er det sannsynlig at biodrivstoffet blir erstattet med fossilt drivstoff.

I perioden frem til alle busser er elektriske eller går på andre fornybare løsninger, bør man ha ordninger som gjør det gunstig for fylkeskommunene å bestille 100 prosent biodrivstoff, slik at de slipper å velge mellom bruk av biodrivstoff eller et lavere kollektivtilbud. Turbusser, ekspressbusser og flybusser, som drives uten offentlige kjøp, bør også ha insentiver til å kunne anvende mer biodrivstoff.

Mer treffsikker klimapolitikk

Fritaket for veibruksavgift utover omsetningskravet og økt innblanding av biodrivstoff for bruk i massemarkedet bidrar til sammen til å nå målet om reduserte klimagassutslipp fra veitrafikken. Innføringen av veibruksavgift er ikke en treffsikker måte å utelukke biodrivstoff med høy avskogingsrisiko fordi det vil ramme alt biodrivstoff. Norge bør heller planlegge en raskest mulig implementering av det reviderte fornybardirektivet til EU, som vil regulere dette. Dessuten har en rekke fylkeskommuner stilt krav om bruk av bærekraftig biodrivstoff i kontraktene.

Det er viktig at klimagassutslippene fra hele persontransporten reduseres på en samfunnsøkonomisk fornuftig måte. Et velfungerende kollektivsystem er et godt et fundament for å redusere det totale behovet for kjøretøy og klimagassutslipp fra produksjon og bruk av disse.

Kontaktpersoner for mer informasjon

Jon H. Stordrange, jon.stordrange@transport.no eller 41 50 67 70.

Jofri Lunde, jofri.lunde@transport.no eller 41 16 19 44.