

Til: Stortingets finanskomite

Fra: NHO Transport

Sak: Prop. 1 LS 2019 – 2020 Statsbudsjett for 2020

Dato: 15.10.19

Det vises til Prop. 1 LS 2019 – 2020. Under punkt 10.5 foreslås innføring av full veibruksavgift på alt flytende biodrivstoff. Bakgrunnen synes å være ønske om å unngå biodrivstoff basert på palmeolje. Dette er prisverdig, men bruk av biodiesel basert på palmeolje er redusert med bortimot 70 prosent fra 2017 til 2018. I tillegg har leverandørene som ambisjon å fase ut palmeoljerelaterte produkter i sin helhet fra 2019-2020.

1. Dagens bruk av biodiesel utover omsetningskravet

Det hevdes også i punkt 10.5 at "forslaget antas ikke å ha vesentlige provenyvirkninger siden økningen av omsetningskravet uansett vil innebære at tilnærmet all biodiesel omsatt til veitrafikk i 2020 vil omsettes innenfor omsetningskravet". Dessverre ser man da helt bort fra at biodiesel er viktigste alternativ for å redusere CO₂-utslippet fra tunge kjøretøy. Det vil også være eneste alternativ ved langdistansekjøring i overskuelig fremtid på grunn av elkjøretøyets ladetid samt begrensede ladekapasitet og -tilgjengelighet. For et tungt kjøretøy med Euro VI-motor kan faktisk CO₂-utslippene reduseres med opptil 80 prosent ved bruk av biodiesel.

Bruk av biodiesel utover omsetningskravet har på denne bakgrunn blitt utbredt i transportsektoren fordi både transportører og transportkjøpere ønsker å opptre miljøvennlig. Det har også vært økonomisk forsvarlig fordi prisen på biodiesel kun har vært 10-20 prosent høyere enn autodiesel så lenge førstnevnte har vært fritatt for veibruksavgift. Innføring av en avgift på kroner 3,62 per liter vil øke driftskostnadene med 15 til 18 kroner per mil for en buss eller et godskjøretøy.

2. Konkrete konsekvenser for bussbransjen

NHO Transport har innhentet konkrete brukstall fra medlemsbedriftene på bussiden, og på bakgrunn av disse dataene kan konsekvensene ved innføring av veibruksavgift på biodiesel utover omsetningskravet oppsummeres som følger:

- Busselskapene har et årlig drivstofforbruk som ved bruk av autodiesel ville gitt et CO₂-utslipp på 625 000 tonn. Det ble imidlertid brukt 75 millioner liter biodiesel,

noe som gir en reduksjon i CO₂-utslippene på 200 000 tonn i forhold til bruk av autodiesel alene.

- Hvis det samme biodieselforbruket skal opprettholdes med en avgiftsøkning på kroner 3,62, blir totale kostnader for bussbransjen på kroner 271,5 millioner. Et fortsatt avgiftsfritak tilsier da at staten indirekte subsidierer hvert tonn med CO₂-reduksjon med kroner 1.357. Tilsvarende tall for subsidiering av private elbiler utgjør kroner 10.000 per tonn CO₂.

Dette medfører følgende:

- En vesentlig del av biodiesel utover omsetningskravet benyttes i busser disponert for anbuds kjøring for fylkeskommunene, og operatørene vil få kompensasjon hvis totale kostnadsøkning overstiger kontraktens terskelverdier for justering. Hvis ikke, vil busselskapene få en indirekte kompensasjon over tid via indeksreguleringer. Fylkeskommunene har allerede stramme budsjetter og må antageligvis finansiere økte kostnader via reduksjon i rutetilbudet. Alternativt må fylkeskommunene be busselskapene om å bytte til ordinær autodiesel eller få kompensasjon fra statlig hold via øremerkede midler.
- Når det gjelder bussdrift i privat regi som ekspressbusser og turbusser, må en kostnadsøkning dekkes av selskapet eller transportkjøperne. For ekspress- og flybusser er det vanskelig å heve billettprisene gitt dagens konkurransesituasjon, noe som dermed tvinger selskapene over på ordinær autodiesel. Innen turbusssektoren blir også aktørene tvunget over på autodiesel på grunn av konkurransesituasjonen og pressede marginer.

I tillegg er det behov for å påpeke at innføring av veibruksavgift på biodiesel utover omsetningskravet kommer svært brått på berørte parter. Mange har inngått langsiktige kontrakter basert på bruk av biodiesel, og forutsigbarhet er svært viktig for både transportselskaper, transportkjøpere, produsenter og distributører.

3. Forslag til løsning

NHO Transport foreslår primært at forslaget om full veibruksavgift på alt flytende biodrivstoff ikke realiseres og at fritaket for biodiesel omsatt utenfor omsetningskravet opprettholdes. Siden det anslås at innføring av veibruksavgift på alt biodrivstoff ikke vil ha noen "vesentlige provenyvirkninger" og noe eksakt beløp ikke er angitt i budsjettet, bør en opprettholdelse av dagens fritak ikke medføre endringer i budsjettets inntektsside eller totale balanse.

NHO Transport reagerer også på at forslaget om full veibruksavgift på biodiesel utover omsetningskravet ikke er diskutert med brukerne i forkant. Foreningen mener dermed subsidiært at forslaget om veibruksavgift på all flytende biodiesel ikke bør behandles før dette er utredet i samråd med brukere og leverandører. En slik utredning bør også inkludere et forslag til langsiktig plan for avgiftsmessig behandling av alternativt drivstoff for å sikre ønsket forutsigbarhet.

NHO Transport bidrar gjerne med mer informasjon. Det er bare å ta kontakt med: næringspolitisk sjef, Jofri Lunde; jofri.lunde@transport.no - 411 61 944 eller administrerende direktør, Jon H. Storange, jon.storange@transport.no - 415 06 770.