

postmottak@kld.dep.no

Vår dato: 19.05.2020
Deres dato: 06.04.2020
Vår referanse:
Deres referanse: 15/63-134

Høring av endret omsetningskrav for biodrivstoff til veitrafikk fra 1. juli 2020 og 1. januar 2021

Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) viser til høringsbrev om endret omsetningskrav for biodrivstoff til veitrafikk fra 1. juli 2020 og 1. januar 2021.

Generelt om veibruksavgift på biodrivstoff omsatt utenfor omsetningskravet

Som det fremgår i høringsnotatet vedtok Stortinget ved behandling av statsbudsjettet for 2020 at det fra 1. juli 2020 skal innføres veibruksavgift på alt flytende biodrivstoff uavhengig av om det omsettes innenfor eller utenfor omsetningskravet. Regjeringens forslag var opprinnelig innføring fra 1. januar 2020, men innføring ble utsatt til 1. juli for en nærmere vurdering av konsekvensene for omsetningen av biodrivstoff og utslippene fra veitrafikken.

I NHOs høringsbrev til Stortinget om statsbudsjettet for 2020 advarte vi mot å innføre veibruksavgift på biodrivstoff utover omsetningskravet på 20 pst. NHO, Drivkraft Norge, Norges Lastebileier-Forbund, NHO Transport, NHO Logistikk og Transport, Asko, Tine og Posten gjorde i fjor høst en vurdering av mulige konsekvenser av å innføre veibruksavgift på alt biodrivstoff. Aktørene er tydelig på at avgiftsendringen mest sannsynlig vil føre til redusert bruk av biodrivstoff i nyttetraffikken. Rene biodrivstoffprodukter vil med veibruksavgift bli for dyrt til at transportørene kan kjøpe det. NHO Transport har dokumentert at avgiftsendringen vil gi en ekstrakostnad for busstransporten på inntil 180 millioner kroner i 2021 og omtrent det halve i 2020. Konsekvensen vil bli kutt i rutetilbudet eller økte utslipp ved overgang til fossil diesel. NHO frykter at dette også kan få konsekvenser for planlagte investeringer innen produksjon av andregenerasjons biodrivstoff i Norge.

Biodrivstoff er i dag den primære teknologien for utslippsreduksjoner i tungtransporten, og bør derfor unntas for veibruksavgift - slik elbilene er fritatt for denne og andre avgifter i persontransporten. I 2018 ble det solgt drøyt 4 milliarder liter drivstoff til veitrafikken, hvorav 3 milliarder liter var autodiesel. 60 prosent av autodieselsalget gikk til nyttetransporten. Samlede direkte utslipp fra veitrafikken var på 9 millioner tonn CO₂ i 2018, hvorav over 5 millioner tonn fra nyttetransporten. Nyttetraffikken brukte 250 millioner liter biodrivstoff, som igjen bidro til å redusere utslippene med 700 000 tonn CO₂ i 2018.

Biodrivstoff er i dag dyrere enn fossilt drivstoff selv uten veibruksavgift, og kostnadene ved bruk av biodrivstoff i høyinnblanding vil nå bli vesentlig høyere. Omsetningskravet blir dermed et begrensende tak for bruk av biodrivstoff, fremfor en bunnplanke slik det er i dag. Det vil kunne føre til redusert fornybarandel i drivstoffet på kort sikt, og betydelig økning av CO₂-utslippene fra veitransporten.

Innføring av veibruksavgift er ikke en treffsikker måte å utelukke biodrivstoff med høy avskogingsrisiko, da det vil ramme alt biodrivstoff. Dette reguleres imidlertid gjennom offentlige anbudskrav i kollektivtransporten og i EUs reviderte fornybardirektiv. Vi ber dermed om at det foretas en nærmere vurdering på raskest mulig implementering av det reviderte fornybardirektivet for å unngå bruk av biodrivstoff med høy avskogingsrisiko, som er et treffsikkert virkemiddel. Det bes også om at regjeringen fastsetter en langsiktig og forutsigbar opptrappingsplan frem mot 2030 som sikrer nødvendig økt bruk av avansert bærekraftig biodrivstoff og samtidig ivaretar nyttetransportens ønske om tilgang til høyinnblandet biodrivstoff til en konkurransedyktig pris.

Nærmere om høringsforslaget

Som det fremgår av høringsnotatet har omsetningskravet blitt overoppfylt de siste årene på grunn av at biodrivstoff omsatt over omsetningskravet ikke har vært omfattet av veibruksavgift. Det er forventet at det ikke lenger vil omsettes biodrivstoff utover omsetningskravet fra 1. juli ved innføring av veibruksavgift, og dermed at biodrivstoffomsetningen vil gå ned med dagens omsetningskrav. Dette vil isolert sett bidra til økte utslipp av CO₂ fra veitrafikk, slik det måles i det norske utslippsregnskapet. Høringsforslaget er ment å bøte på dette med en økning av omsetningskravet fra 1. juli, slik at andelen biodrivstoff i 2020 ikke anslås å bli lavere enn andelen biodrivstoff i 2019.

NHO mener forslaget bærer preg av symbolpolitikk og manglende forståelse for de reelle utfordringene i saken. Innføring av avgift vil ta bort insentivet til å overoppfylle omsetningskravet, noe som begrenser potensialet til økt utslippsreduksjon fra veitrafikken. Innføring av veibruksavgift vil frata næringstransporten den primære og tilgjengelige løsningen for å redusere klimagassutslipp fra egen virksomhet. Vi etterlyser en prioritering av tiltak og virkemidler i klimapolitikken slik at alle sektorer kan komme i gang med å redusere utslipp. Det langsiktige behovet for avansert bærekraftig biodrivstoff er størst i næringstransporten, både på veien, på sjøen og i luften.

NHO mener en fremtidsrettet politikk for bruk av biodrivstoff bør stimulere til at produksjonen i stor grad skjer nasjonalt med korte transportavstander, særlig på råvaresiden. Det er avgjørende for norsk økonomi at økte klimakrav gir grunnlag for økt verdiskaping i norsk industri. Det er flere norske investeringer i prosess for produksjon av avansert biodrivstoff basert på restråstoff fra skog- og treindustri. Produksjonen kan være i gang fra 2023/24, men investering forutsetter forutsigbare rammebetingelser, for å redusere markedsrisiko.

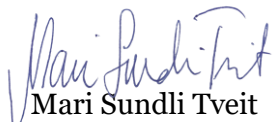
Konklusjon

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. NHO ber om at regjeringen ikke innfører veibruksavgift på biodrivstoff omsatt utenfor omsetningskravet fra 1. juli 2020. Omsetningskravet er en viktig rammebetingelse for investering i norsk produksjon av avansert biodrivstoff, og må økes gradvis frem mot 2030 i tråd med politiske intensjoner. Vi etterlyser en langsiktig og forutsigbar opptrappingsplan for bærekraftig biodrivstoff, slik det er lagt opp til i Klimakur 2030. NHO ønsker en raskest mulig implementering av det reviderte fornybardirektivet for å unngå bruk av biodrivstoff med høy

avskogingsrisiko, som er et treffsikkert virkemiddel. Biodrivstoff-politikken med virkemidler for økt innfasing og bærekraft er svært komplisert å forholde seg til, og NHO vil derfor oppfordre til forenkling der det er mulig fremover.

Vennlig hilsen

Næringslivets Hovedorganisasjon
Område Politikk

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Mari Sundli Tveit'.

Mari Sundli Tveit
Direktør