

Statsråd Jens Stoltenberg  
v/Finansdepartementet

Vår ref.: 2804/2025/EG  
Vår dato: 10.02.2025

## Drivkraft Norges innspill for statsbudsjettet 2026

### Karbonlekkasje – en økende utfordring for sjøfart spesielt

Sjøfart er spesielt utsatt for karbonlekkasje. Stadig flere skip bunkrer drivstoff (marin gassolje) i utlandet istedenfor i Norge grunnet forskjeller i drivstoffpriser. CO<sub>2</sub>-avgift og omsetningskrav bidrar til dette. Drivstoff kan utgjøre opp til 30 % av driftskostnadene for et skip. Det er da mye å hente ved å bunkre i utlandet når det er prisdifferanse mellom Norge og utenlandsk havner. Mens volumet har falt i Norge, så har ikke aktiviteten langs kysten falt. I 2024 falt omsatt volum med marine gassolje med 8 %. Dette etter at det ble innført omsetningskrav for sjøfart 1. oktober 2023. Krav om biodrivstoff øker prisen på drivstoff i Norge sammenliknet med tilsvarende drivstoff i utlandet. Det er i tillegg økende aktivitet av bunkringsskip som ligger utenfor norsk økonomisk sone som tilbyr billigere drivstoff i åpent hav. Med de HMS-utfordringer dette medfører. Særnorske CO<sub>2</sub>-avgifter og biokrav på drivstoff til sjøfart som fører til karbonlekkasje har bare én positiv virkning; reduksjoner på det nasjonale klimaregnskapet. Ellers er det negative effekter; økte globale utslipp, norsk næringsliv får redusert omsetning, staten taper proveny samt negative ringvirkninger for lokalsamfunn og dårligere tilgang til drivstoff langs kysten ved at tankanlegg legges ned når omsetningen faller. Drivkraft Norge ber derfor om at det tas hensyn til at sjøfart er spesielt utsatt for karbonlekkasje. Dette er en sektor der internasjonale avtaler er viktig for å sikre like konkurransevilkår på tvers av landegrensene. Innføring av CO<sub>2</sub>-avgift på utenriks sjøfart vil alene kunne føre til at bunkring av over 400 millioner liter drivstoff flyttes fra norske havner til utenlandske. Dette tilsvarer om lag 20-25 % av samlet omsatt volum til sjøfarten. I tillegg kommer virkningene av eksisterende CO<sub>2</sub>-avgift sjøfart. Avgifter og klimakrav for sjøfart må speile de krav våre naboland stilles overfor, slik at både omsettere av drivstoff og skipene kan operere med konkurransedyktige betingelser.

### Bærekraftig biodrivstoff utenfor omsetningskrav reduserer utslipp enda raskere

Offentlige anskaffelser inkluderer ikke biodrivstoff som et klimatiltak Dette fordi Miljødirektoratet og DFØ mener at omsetningskravene dekker behovet for biodrivstoff, og at offentlige anskaffelser av dette ikke fører til ytterligere klimakutt. Det oppfordres videre fra miljømyndighetene at man ikke anskaffer biodrivstoff ut over omsetningskravet, selv om dette ville bidratt til ytterligere klimakutt ved at det kommer i tillegg til det omsetningskravene bidrar med. Implisitt betyr dette at miljømyndighetene mener at fossilt drivstoff er å foretrekke framfor biodrivstoff for volumer som er utenfor omsetningskravene. Ved å utelukke biodrivstoff fra offentlige anskaffelser, utelukkes også store deler av eksisterende lastebiler og maskinpark som kan gå på HVO100 – et fornybart og klimanøytralt drivstoff. Drivkraft Norge oppfordrer regjeringen til å utvide innretning av offentlige anskaffelser fra utslippsfrie anskaffelser til fossilfrie anskaffelser. Det vil føre til raskere utslippskutt, og bidra til omstilling til fornybare løsninger. Samtidig må myndighetene legge til rette for anskaffelse av bærekraftig biodrivstoff ut over omsetningskravene slik at man oppnår ytterligere utslippsreduksjoner.

### Erstatt veibruksavgiftene med dynamisk veiprising

---

Dynamisk veipricing, eller posisjonsbasert veibruksavgift, bør på nytt løftes fram for å erstatte dagens veibruksavgifter for å sikre et framtidsrettet og rettferdig avgiftssystem for bruk av bil. Veipricing for all trafikk vil sikre et teknologinøytralt og effektivt virkemiddel som hensyntar ulike drivlinjer. I dag er en økende andel med elbiler ikke omfattet av veibruksavgift, og betaler dermed ikke for seg de kostnadene bruken påfører samfunnet. Ved å vri avgiftsbelastningen fra flytende drivstoff til selve bruken av bilen, vil all bruk av bil måtte betale for seg. Det vil sikre staten forutsigbart proveny, samtidig som at forurensere betaler prinsippet oppfylles. Dynamisk veipricing der satsene settes ut ifra hvor, når og hva man kjører, blir et mer rettferdig og effektivt virkemiddel enn dagen veibruksavgifter på drivstoffpumpen. Et slikt system kan også erstatte eksisterende bompengesystem. Både Sintef og TØI sier at personvernet vil bli ivaretatt med veipricing. Drivkraft Norge oppfordrer derfor til at regjeringen fortsetter arbeidet med å innføre et bærekraftig avgiftssystem for bruk av bil, der all trafikk omfattes ut ifra forurensere betaler prinsippet.

#### [Innfør reduksjonsplikt – et teknologinøytralt og klimaeffektivt virkemiddel](#)

For transportsektoren betyr klimamålene at bruken av fossile drivstoffer må halveres. Dagens omsetningskrav er kun rettet inn mot bruk av biodrivstoff, ikke inn mot hvor stor reduksjonseffekt det har på klimagassutslippene. Innføring av en reduksjonsplikt, der alle fornybare energibærere inngår i mandatet, betyr at omsettere blir pålagt å redusere de globale utslippene fra energibærere med en gitt prosentandel målt opp mot hvis de kun solgte fossile drivstoffer. Vi får da et teknologinøytralt virkemiddel som teller antall tonn CO<sub>2</sub> redusert istedenfor å telle antall liter biodrivstoff. Det er mer styringseffektivt og kostnadseffektivt enn dagens omsetningskrav. En reduksjonsplikt vil i tillegg bidra til å øke tilbudet av flere fornybare energibærere ved at salg av blant annet strøm og biogass også kan inngå i oppnåelse av mandatet. Drivkraft Norge oppfordrer regjeringen til å utrede og innføre reduksjonsplikt til erstatning for omsetningskrav.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Kristin Bremer Nebben  
Administrerende direktør