

**Til: Stortingets finanskomite**

Dato: 19.05.26  
Vår ref: 2804/2026

## **Innspill til finanskomiteens behandling av revidert nasjonalbudsjett 2026**

Drivkraft Norge viser til regjeringens forslag til revidert nasjonalbudsjett for 2026 (RNB2026), og til muligheten å sende innspill til finanskomiteens behandling av budsjettforslaget.

Vi er bransjeforeningen for selskaper som omsetter flytende drivstoff og energi i Norge. Våre medlemmer dekker om lag 95 % av omsetningen av både flytende drivstoff og hurtiglading i Norge.

Det er tre saker vi ønsker å trekke fram i denne høringsrunden:

1. De midlertidige avgiftsendringene er utfordrende å følge opp for drivstoffleverandørene, og skaper konkurransevridning i både drivstoffbransjen og næringer som påvirkes av avgiftsendringene
2. Vi støtter at det skal utredes endringer i krav til beredskapslager av drivstoff. Det er avgjørende at myndighetene tar ansvar for eventuell kapasitetsøkning i et offentlig-privat samarbeid for å nå målsettingene.
3. Stortinget må be regjeringen om å inkludere bærekraftig biodrivstoff som klimatiltak på bygge- og anleggsplasser. Forslaget som er til høring, diskriminerer det klimatiltaket som kan bidra til de mest effektive kuttene av klimagasser

### **Nye midlertidige satser for CO2-avgift fører til betydelig konkurransevridning, og kan bidra til avgiftsunndragelse**

Avgiftsendringene som Stortinget vedtok før påske, og som for CO2-avgift ble gjennomført 1. mai, har ført til betydelige utfordringer for drivstoffleverandørene. Stortingsvedtakene differensierer CO2-avgift for ulike formål, som tidligere hadde lik CO2-avgift. Vedtakene ble også gjennomført uten grundige vurderinger av effektene de vil ha. Næringslivet, og drivstoffbransjen, er avhengig av forutsigbare og langsiktige rammevilkår for best mulig å utøve sitt virke. I dette at endringer som foreslås blir grundig vurdert mht. hvordan de vil påvirke de som omfattes av endringene. Vedtakene som bli gjort før påske bryter med dette.

Differensiering av CO2-avgift er utfordrende for både drivstoffleverandør, sluttbruker og myndigheter. Det fører til konkurransevridning innad i drivstoffbransjen alt ettersom hvilke formål de selger til, og mellom sluttbrukere som nå har ulike avgiftssatser, men som tidligere hadde like satser. Ulike satser av CO2-avgift impliserer også at klimagassutslipp fra en næring er mer kostbart enn utslipp fra en annen næring. Noe som bryter med forurensere

betaler prinsippet, og at klimagassutslipp er like skadelig uansett hvem som er kilden og hvor det skjer. Bare innen sjøfart er det nå fire ulike satser for CO<sub>2</sub>-avgift.

Mange omsettere har etter 1. mai gått fra å prise mineralolje (fossil diesel) til en sats (4,42 kr/l) til alle de selger drivstoff til, til å måtte sette en sats ut ifra hva som er formålet med bruken. Anleggsgasdiesel har fått en egen sats, selv om det ikke er godt definert hvilke formål som faller inn under anleggsgasdiesel. F.eks: Er fartøy knyttet til oppdrettsanlegg en anleggsgasmaskin eller et fartøy til sjøfart? Hvis det siste, er det da et fartøy for innenriks sjøfart, eller fiske og fangst i nære farvann? CO<sub>2</sub>-satsen for anleggsgasdiesel er nå satt ned til 1,92 kr/l, mens fiske og fangst i nære farvann har nå en CO<sub>2</sub>-sats på 0 kr/l. Innenriks sjøfart har på sin side en sats på 3,17 kr/l. Mange satser, flere formål og uklar grense mellom formålene gjør det usikkert om riktige satser brukes.

Utfordringen for registrerte omsettere (de som har avgiftsfrie lagre) som selger volum til videreforhandlere (ikke-registrerte), er at omsetter må sette en CO<sub>2</sub>-avgift på volumet som selges, uten at omsetter med sikkerhet vet til hvilket formål volumet skal til. Videreforhandler har i mange tilfeller heller ikke klarhet i hvilke formål drivstoffet skal gå til, da de selger drivstoff til flere formål, som vei, anlegg og sjøfart. Volumer som er kjøpt inn som anleggsgasdiesel til sats 1,92, kan bli solgt til sjøfart med en helt annen sats.

I etterkant av avgiftsendringene 1. mai, har Skattedirektoratet så godt som mulig forsøkt å veilede hvordan omsetterne skal sette riktig sats på diesel til ulike formål. Stort sett alt salg av drivstoff til sluttbrukere via videreforhandlere, vil ha full CO<sub>2</sub>-avgift på 4,42 kr/l, når det er usikkert om drivstoffet er utelukkende ment for ett formål. Sluttbruker (som reder eller eier av en anleggsgasmaskin) må dermed dokumentere overfor Skatteetaten rettmessig avgiftssats, og søke om refusjon derfra. Dette vil medføre økt administrasjon og kostnader for alle involverte parter.

Det er stor usikkerhet hos drivstoffleverandører om de setter riktig sats for CO<sub>2</sub>-avgift. Ulike satser til ulike formål blir dermed et konkurranseelement innad i drivstoffbransjen. En uregistrert forhandler har ikke myndighet til å innhente CO<sub>2</sub>-avgift på vegne av staten. Disse vil da heller ikke kunne justere satsene i forhold til hvilke formål drivstoffet faktisk har blitt solgt til.

Hva burde ha blitt gjort? Det burde fremdeles ha vært en generell CO<sub>2</sub>-avgift på mineralolje, slik det var før 1. mai. I stedet for å senke satsen for utvalgte formål, med ulike reduksjoner, så burde alle formål fått lik reduksjon. Det ville ha bidratt til likebehandling av ulike næringer/sluttbrukere, og gjort det fullt mulig å levere drivstoff til riktig avgiftssats uten å skape konkurransevridning innad i drivstoffbransjen og mellom næringene som bruker drivstoffet. Det ville også mest sannsynlig fjernet utfordringen mht. ESA-sporet og statsstøttereguleringer.

Endringene av CO<sub>2</sub>-avgiftssatser har bidratt til betydelig usikkerhet i både drivstoffmarkedet og sluttbrukermarkedet. Faren for feilrapportering av avgifter har økt, sluttbrukere må selv be

---

om refusjon, skattekontorene vil få betydelig økt saksmengde å behandle refusjonssøknader og konkurranseforholdet innad og mellom ulike næringer blir endret.

Drivstoffbransjen er opptatt av et klart og entydig regelverk. Det er viktig at det ikke oppstår konkurransevridding ut ifra tolkning av og tilpasning til regelverk. Økt usikkerhet bidrar til økte kostnader, som ikke kommer sluttbrukeren til fordel. Dessverre har de midlertidige avgiftsendringene ført til økt usikkerhet i hvordan de skal gjennomføres i praksis. Drivkraft Norge oppfordrer derfor finanskomiteen til å vurdere en innretning av CO2-avgiftene justeres slik at de blir like for alle formål.

### **Positiv til utredning om beredskapslagre for drivstoff**

Drivkraft Norge støtter regjeringens forslag til utredning av økt drivstoffberedskap. Våre medlemmer vil være direkte berørt av endringer i dette. Økning fra 20 dagers beredskap til 90 dager er mer enn firedobling av lovpålagt beredskapslager. Dette er ikke kapasitet som verken er tilgjengelig i dag eller i nærmeste framtid.

I dag er stort sett all lagerkapasitet knyttet til kommersiell virksomhet i Norge. Denne infrastrukturen er tilpasset det marked omsetterne står overfor. Salget av flytende drivstoff er som kjent fallende i Norge. Noe som tilsier lavere behov for lagerkapasitet i tiden framover, alt annet likt. Krav til økt kapasitet for beredskapslagring vil derimot kunne gi motsatt effekt, alt ettersom hvordan de økte kravene innarbeides. Økt lagerkapasitet må også ta hensyn til nødvendig gjennomstrømning av drivstoff, da drivstoff har en holdbarhetsdato.

Det er derfor viktig at utredningen involverer bransjen fra starten av, slik at endringer i krav hensyntar dagens tilpasning og de planer bransjen har framover. Det er viktig å understreke at det å øke kapasiteten for beredskapslagre i Norge vil ta tid. Det må gjøres i rett tempo, slik at sikrer kostnadseffektive og framtidsrettede investeringer i Norge. Utredningen bør også se på hvordan omkringliggende land, som Sverige, har organisert dette. Staten må ha en koordinerende rolle for å gjennomføre dette hensiktsmessig.

Ansvar av å planlegge og gjennomføre investeringer for å øke kapasiteten må være myndighetens. Økte investeringer i lagerkapasitet vil i denne sammenhengen måtte dekkes av myndigheter, da det ikke er kommersielt grunnlag for å øke dagens kapasitet. Økte drivstofflagre for beredskap er et nasjonalt anliggende og må behandles deretter.

Et offentlig/privat samarbeid for å gjennomføre økt kapasitet er avgjørende. Utredningen må også se etter muligheter til samarbeid med land rundt for å sikre bedre beredskapslagre. I dette også hvordan sikre distribusjon fra lagrene ut til bruker. Det er bra at det skisseres at utredningen skal ulike alternativer, der vurderingene gjøres ut ifra kostnad-nytteanalyser.

Drivstoffbransjen er klare til å bidra med vår kompetanse for å sikre en god utredning av framtidens beredskapslagring av drivstoff.

---

## **Biodrivstoff må være en del av verktøykassen for å kutte utslipp fra offentlige bygge og anleggsplasser**

I forbindelse med framleggelsen av revidert nasjonalbudsjett kom også regjeringen med forslag om å stille nasjonale krav til offentlige bygge- og anleggsplasser. Forslaget er rettet mot bruk av nullutslippsteknologi eller biogass. Biodrivstoff er aktivt utelatt som tiltak for å redusere utslippene fra offentlige bygge- og anleggsplasser. Dette selv om dagens anleggspark stort sett drives av forbrenningsmotorer. Disse vil kunne skifte ut bruk av fossilt drivstoff med biodrivstoff fra dag en. Små entreprenører som ikke har økonomisk ryggrad til å investere i ny maskinpark vil med forslaget bli utelatt fra offentlige anleggsplasser. Ved å åpne for bærekraftig biodrivstoff basert på rester og avfall, som HVO100, vil disse kunne oppnå raske og kostnadseffektive utslippskutt med eksisterende maskinpark. Utslippsfrie maskiner har fremdeles en begrenset tilgjengelighet. HVO100 er tilgjengelig i hele landet.

Drivkraft Norge støtter all økt bruk av fossilfrie løsninger, som biogass, elektrisitet, hydrogen og biodrivstoff. Kravene til bygge- og anleggssektoren bør være krav om fossilfrie løsninger istedenfor krav om nullutslippsløsninger. Det er bruken av fossilt drivstoff som må ned for å kutte utslippene raskt nok. Utelukkelse av biodrivstoff som klimatiltak på offentlige anleggsplasser betyr i praksis at bærekraftig avansert biodrivstoff sidestilles med fossilt drivstoff.

Drivkraft Norge foreslår derfor at Stortinget ber regjeringen om å komme med tillegg til høringen der det åpnes for at minimumskravene kan oppfylles ved bruk av bærekraftig biodrivstoff basert på rester og avfall omsatt utenfor omsetningskravet. Det vil sikre at bruken av biodrivstoff kommer i tillegg til det omsetningskravet sikrer. Det gir en addisjonalitet for klimareduksjon, noe som vil ta ned de norske utslippene ytterligere.

Drivkraft Norge kommer gjerne med utfyllende informasjon hvis det er behov for det.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Kristin Bremer Nebben (sign.)

Administrerende direktør

---

