

Stortingets finanskomité

Deres dato: 12.05.22

Deres ref.:

Vår ref.: 2804/2022

Vår dato: 19.05.22

Innspill til behandling av revidert nasjonalbudsjett 2022

Drivkraft Norge viser til regjeringens forslag til revidert nasjonalbudsjett for 2022 (RNB2022), 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 drivstoffomsetningen i Norge.

Vi ønsker med dette å gi innspill på regjeringens vurderinger om anmodningsvedtak nr. 35 fra behandlingen av statsbudsjettet 2022 som gjelder fritak for veibruksavgift for drivstoffblandinger med 100 prosent avansert biodrivstoff. Videre vil vi kommentere på regjeringens vurderinger om biodrivstoff til offentlige anskaffelser.

Avgiftsfritak for å fremme fornybart drivstoff

Regjeringen konkludere med at det ikke er mulig å innføre et generelt avgiftsfritak fra veibruksavgift for 100 prosent avansert biodrivstoff, og at de ikke kommer til å fremme forslag om å innføre avgiftsfritak på 100 prosent biodrivstoff som selges utenfor omsetningskravet.

Drivkraft Norge bestrider ikke de prinsipielle vurderingene som er gjort for vurdering av gjeldende praksis for å fastsette avgifter, og hva som er handlingsrommet innenfor dagens regelverk. Vi understreker imidlertid at det i dag er energibærere som benyttes til veitransport (biogass, elektrisitet og hydrogen) som er fritatt fra veibruksavgift, og dermed strider mot regjeringens konklusjon. Slikt fritak strider også mot et annet formål med veibruksavgiften; å sikre staten inntekter. Drivkraft Norge har lenge etterspurt teknologinøytrale virkemidler for å fremme effektiv bruk av fornybare energibærere. Ulik innretning av mandat- og avgiftspolitikken på energibærere som er i samme marked vil føre til ineffektive tilpasninger.

Fritak fra veibruksavgift bør også ansees som et tiltak for å gjøre biodrivstoff mer konkurransedyktig mot fossile drivstoff. I regjeringens redegjørelse peker de på at et fritak i dag uansett ikke ville gjort avansert biodrivstoff konkurransedyktig, da innkjøpsprisen for biodrivstoff i dag er betydelig høyere enn det fossile alternativet. Et fritak i dag vil dermed ikke utlikne prisforskjellen. Drivkraft Norge vil minne på at dagens priser på ulike drivstoffer ikke er normalen, og at prisforskjellen mellom fossilt drivstoff og biodrivstoff har vært betydelig lavere. I de tilfellene ville et unntak fra veibruksavgift gjort biodrivstoff konkurransedyktig, og dermed vært et reelt alternativ kostnadmessig for sluttbruker. I tillegg

er biodrivstoff et særdeles effektivt klimatiltak. Selv om fjerning av veibruksavgift på 100 prosent avansert biodrivstoff ikke utlikner prisforskjellen mot fossilt drivstoff, så ville et avgiftsfritak bidra til å gjøre den fornybare energibæreren mer konkurransedyktig enn med veibruksavgift.

Biodrivstoff til offentlige anskaffelser har også en klimaeffekt

Regjeringen tar i budsjettforslaget opp en vurdering om offentlige anskaffers bruk av biodrivstoff som et klimatiltak. Regjeringen understreker at biodrivstoff til offentlige anskaffelser kan holdes utenfor omsetningskravet, selv om veilederen for offentlige anskaffelser av drivstoff fra Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) ikke omtaler dette som en mulighet. DFØs veileder understreker kun at bruk av biodrivstoff har lik klimaeffekt som fossilt drivstoff, i og med at alt biodrivstoff uansett inngår i omsetningskravet. Vi mener det må gjøres endringer i DFØ-veilederen som også anerkjenner bærekraftig biodrivstoff som et klimatiltak for innkjøp av drivstoff i offentlige anskaffelser. Biodrivstoff til offentlige anskaffelser solgt ut over omsetningskravet vil føre til ytterligere klimagassreduksjoner ut over hva omsetningskravet bidrar til, ved at volumet kommer i tillegg til hva som inngår til oppfyllelse av omsetningskravet.

Drivkraft Norges primære forslag for å sikre at bærekraftig biodrivstoff også ansees som et klimatiltak i offentlige anskaffelser, er at Miljødirektoratet oppretter en registreringsordning der omsettere kan rapportere inn volumer som er solgt utenfor omsetningskravet. Et slikt register vil kunne sikre myndighetene oversikt over biodrivstoff solgt utenfor omsetningskravet, og samtidig sikre at bransjeaktører stilles overfor like vilkår.

Så lenge myndighetene ikke ønsker å innføre et slikt register for å sikre registrering av salg av biodrivstoff ut over omsetningskravet, så er det fremdeles mulig for en offentlige anskaffer å kjøpe biodrivstoff utenfor omsetningskravet. Dette vil bidra til ytterligere klimaeffekt ut over omsetningskravet, slik regjeringen også påpeker i budsjettomtalen. Til dette må det avtales med omsetter i anskaffelsen at det skal bekreftes at volumet ikke inngår i omsetningskravet. Utfordringen er at dagens DFØ-veileder for offentlige anskaffelser ikke omtaler muligheten for å kunne kjøpe bærekraftig biodrivstoff utenfor omsetningskravet. I stedet skriver den på generelt grunnlag at biodrivstoff til en offentlig anskaffelse ikke kan ansees som et klimatiltak. Etter vår vurdering vil en løsning på dette være at myndighetene sørger for at DFØ-veilederen beskriver muligheten for å kjøpe 100 prosent biodrivstoff ut over omsetningskravet, og at slike volum vil ha minst like god klimaeffekt som biogass så lenge anskaffelsen setter krav om at biodrivstoffet skal være bærekraftig med høy klimaeffekt.

Forslag til anmodningsvedtak

Vi tillater oss å gi innspill på et mulig anmodningsvedtak for oppdatering av DFØ-veilederen for offentlige anskaffelser til drivstoff:

«Stortinget ber regjeringen om å endre veilederen for offentlige anskaffelser av drivstoff til å beskrive muligheten til å anskaffe bærekraftig biodrivstoff ut over omsetningskravet, og at

slikt bærekraftig biodrivstoff har en klimaeffekt på linje med biogass eller andre fornybare energibærere med tilsvarende dokumenterbar klimaeffekt.»

Drivkraft Norge stiller gjerne opp med utdypende informasjon hvis finanskomiteen ønsker det.

Vi håper våre innspill og kommentarer tas med i den videre behandlingen.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Kristin Bremer Nebben
Administrerende direktør