

Statsråd Trygve Slagsvold Vedum
v/Finansdepartementet

Deres dato:
Deres ref.:
Vår ref.: 28.04/BKS
Vår dato: 08.03.2022

Innspill til regjeringens marskonferanse

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som selger flytende drivstoff og energi. Våre medlemmer står for om lag 95 prosent av all drivstoffomsetning i Norge.

Vi ønsker med dette å komme med følgende innspill til regjeringens marskonferanse for revidert nasjonalbudsjett 2022 og forslag til statsbudsjett for 2023:

- Utredning av reduksjonsplikt
- Utsettelse av innføring av omsetningskrav for biodrivstoff i anleggsgas
- Bedre tilrettelegging for utbygging av hurtigladerne i hele landet

Utredning av reduksjonsplikt som erstatning for dagens omsetningskrav for biodrivstoff

Norge må ta i bruk alle fornybare løsninger for å redusere utslippene av klimagasser så raskt og effektivt som mulig. Dagens omsetningskrav har vært effektivt for å fremme økt bruk av biodrivstoff, men er innrettet slik at det måles opp mot hvor mye biodrivstoff som brukes, ikke opp mot hvor stor reduksjonseffekt det har på de globale klimagassutslippene (klimanytte). Sverige innførte i 2018 en reduksjonsplikt for omsettere av drivstoff til veitrafikken, der de har begrenset plikten til kun å omfatte bruk av bærekraftig biodrivstoff. Det betyr at omsettere blir pålagt å redusere utslippene fra produktene de selger med en gitt prosentandel målt opp mot hvis de kun solgte fossile drivstoffer. Danmark innførte et tilsvarende system i år.

Drivkraft Norge ønsker at omsetningskravet for biodrivstoff erstattes av et generelt reduksjonskrav av klimagassutslipp, altså en reduksjonsplikt for norske omsettere av drivstoff. Dersom omsetningskravet blir erstattet av en teknologinøytral reduksjonsplikt, vil samtlige fornybare drivstoffer bli vurdert ut ifra drivstoffets globale klimanytte (livsløpsutslipp). Det betyr at drivstoffer med høy klimanytte har større effekt i reduksjonsplikten enn drivstoffer med lavere klimanytte. Ordningen vil ha størst effekt hvis alle fornybare energibærere inkluderes istedenfor å kun knytte den til utvalgte energibærere.

EU har gjennom Fit for 55 i forslag til revidert fornybardirektiv lagt opp til en lignende innretning, der alle fornybare energibærere teller med i en reduksjonsplikt der reduksjonen vurderes ut ifra drivstoffets livsløpsutslipp. På den måten vil markedet kunne bidra til økt produksjon av det som etterspørres, herunder biodrivstoff, elektrisitet, biogass, bio-LPG og

syntetiske drivstoff. Ettersom en økende andel av dieselmotorer som produseres i dag kan benytte biodrivstoffet HVO100 er det grunn til å tro at etterspørselen etter biodrivstoff kommer til å øke.

En rapport fra Vista Analyse som ble presentert i februar i fjor, viste at en direkte kobling mellom virkemiddel og mål vil sikre en mer kostnad- og styringseffektiv innretning for å sikre ønsket reduksjon av klimagassutslipp enn dagens omsetningskrav for biodrivstoff til veitrafikken. Drivkraft Norge oppfordrer regjeringen til å utrede reduksjonsplikt til erstatning for omsetningskravet, der alle fornybare energibærere inngår i oppnåelse av reduksjonsplikten. Det vil gi motivasjon til økt bruk av ulike fornybare energibærere på en samfunnsøkonomisk effektiv måte, samtidig som at det blir et mer målrettet virkemiddel enn dagens omsetningskrav for biodrivstoff.

Utsett innføring av omsetningskrav for biodrivstoff i anleggsgas

Innkjøp av drivstoff krever langtidsplanlegging. Det er store volumer det er snakk om, og kontrakter for hele verdikjeden skal inngås i et internasjonalt marked med økende konkurranse om de mest klimanyttige biodrivstoffene. Innføring av omsetningskrav for anleggsgas kombinert med økt omsetningskrav til veitrafikken betyr at norsk etterspørsel etter avansert biodrivstoff på årsbasis kan øke med opp mot 110 millioner liter. I 2021 ble det omsatt om lag 540 millioner liter biodrivstoff til veitrafikken.

Drivkraft Norge støtter innføring av et omsetningskrav for biodrivstoff i anleggsgas. I regjeringens forslag til et slikt omsetningskrav er det forutsatt at det innføres grunnavgift på biodrivstoff til anleggsgas. Dette for å ivareta EØS-rettens forbud mot dobbel virkemiddelbruk, og for at innretningen av et omsetningskrav for anleggsgas har lik innretning som det generelle omsetningskravet for veitrafikken. Skal avgiften innføres, må konsekvensene først utredes og sendes på høring til berørte parter. Bransjen mener at det er viktig med en grundig vurdering av konsekvensene ved innføring av grunnavgift på biodrivstoff, og at en innføring av grunnavgift fra 1. juli 2022 kommer for raskt til å sikre en god utredningsprosess. Innføring av et omsetningskrav og grunnavgift for biodiesel til anleggsgas må innføres på samme tidspunkt for å sikre like konkurransevilkår for bransjen, og for å unngå utilsiktede tilpasninger. Dette, kombinert med kort tidshorisont for innkjøp av biodrivstoff, gjør at Drivkraft Norge anbefaler regjeringen å utsette innføring av omsetningskravet for biodrivstoff i anleggsgas og grunnavgift på slikt biodrivstoff til 1. januar 2023.

Legg bedre til rette for utbygging av hurtiglading i hele landet

Innfasingen av elbiler er økende. Utbyggingen av hurtigladetilbudet over hele landet må holde tritt med den økende elbilflåten. For å få til dette må rammevilkårene for etablering av hurtigladetilbud tilpasses bedre. Bransjen mener at en av hovedbarrierene mot et godt nok ladetilbud i distriktene er manglende lønnsomhet der trafikkgrunnlaget er lavt. Manglende lønnsomhet forsterkes av høye investeringskostnader, gjennom blant annet anleggsbidrag

for å sikre tilgang til tilstrekkelig nettkapasitet for ladestasjonen..

For å sikre bedre hurtigladedetilbud i distriktene trengs det derfor risikoavlastende virkemidler som reduserer overnevnte barrierer, ved at myndighetene bidrar med målrettet investeringstilskudd og samtidig tar ansvar for at det blir tilstrekkelig strømeffekt og areal tilgjengelig for hurtigladere for både personbiler og tungtrafikken langs strategiske veistrekninger.

Vi håper ovennevnte punkter vil kunne vurderes i regjeringens arbeid med forslag til revidert nasjonalbudsjett 2022 og forslag til statsbudsjett for 2023.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Kristin Bremer Nebben
Administrerende direktør