

Skatteetaten

Deres ref.: 2025/188
Deres dato: 02.07.2025
Vår ref.: 2801/2025
Vår dato: 01.10.2025

Drivkraft Norges innspill til høringsforslag om fjerning av hovedbestanddelsprinsippet

Vi viser til Skattedirektoratets høringsbrev av 2. juli 2025, om utvidelse av CO2-avgiften på mineralske produkter til å omfatte fossilandelen i biodrivstoff og endring i veibruksavgiften for naturgass og LPG. Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som omsetter flytende drivstoff og energi i Norge. Våre medlemmer utgjør om lag 95 % av både hurtiglademarkedet og drivstoffmarkedet i Norge.

Sammendrag

Drivkraft Norge støtter å fjerne hovedbestanddelsprinsippet, ved at CO2-avgift beregnes uavhengig av hvor stor fossilandelen er i et blandingsprodukt med fornybart og fossilt. Vi støtter også at dette blir gjeldende prinsipp for beregning av veibruksavgift for naturgass og LPG. Vi mener imidlertid at hovedbestanddelsprinsippet også bør fjernes for beregning av veibruksavgift for bensin og bioetanol. I tillegg må fjerning av hovedbestanddelsprinsippet for naturgass og LPG erstattes med muligheten til å benytte massebalanseprinsippet for beregning av avgifter. Uten dette vil incentivet for import av fornybar gass begrenses betraktelig. Det vil også innebære mindre effektiv utnyttelse av gassbransjens infrastruktur.

Bransjen støtter å fjerne hovedbestanddelsprinsippet, men det må erstattes med mulighet for å benytte massebalanseprinsippet for gassbransjen også

Fjerning av hovedbestanddelsprinsippet vil, som høringsnotatet omtaler, sikre likere konkurransevilkår mellom ulike omsettere ved at det fossile i en blandingstank blir avgiftsbelagt uavhengig av blandingsforhold. Det vil ivareta intensjonen med CO2-avgiften og veibruksavgiftene.

Drivkraft Norge mener imidlertid at fjerning av hovedbestanddelsprinsippet skal gjelde for alle produkter, også for beregning av veibruksavgift for bensin og bioetanol. Skatteetaten argumenterer for at det er mulig å beholde hovedbestanddelsprinsippet for bensin og bioetanol, for kunne fortsette med å skille mellom de ulike fritakene for disse.

Vi mener imidlertid det vil være mulig å skille de ulike fritakene med massebalanse av veibruksavgiften for bensin og bioetanol også. Skillet av fritak mellom bensin og bioetanol vil kunne opprettholdes i og med at et fritak fra veibruksavgift for bioetanol uansett må dokumenteres, uavhengig av valg av prinsipp. Ved å fjerne hovedbestanddelsprinsippet for veibruksavgift på bensin og bioetanol også, så vil alle produkter likebehandles. Noe som gjør

regelverket mer oversiktlig å forholde seg til. Det vil da kun være de dokumenterte andelene av blandingen som vil bli omfattet av de ulike fritakene. Slikt sett vil ikke det fossile i et blandingsprodukt levert til annen bruk enn framdrift av motorvogn kunne bli fritatt fra veibruksavgift (saf. §3-9-7), noe som vil reflektere formålet med paragrafen i og med at den gjelder for «*Fritak for bioetanol levert til annen bruk enn framdrift av motorvogn samt til traktor m.m.*».

Saf. § 3-6-2 sjette ledd gir i dag omsettere av bensin og diesel anledning til å benytte to ulike beregningsmetoder for avgiftsberegning ved uttak fra registrerte lagre; enten ved å reflektere fysisk blanding i tanken eller ved massebalanseprinsippet gitt at de er omfattet av omsetningskrav for drivstoffet de omsetter. Valgt prinsipp må gjelde for hele skattleggingsperioden. Bruken av massebalanseprinsippet for avgiftsberegning er i paragrafen knyttet til produktforskriftens beskrivelse av prinsippet for oppfyllelse av omsetningskravene.

Valg av beregningsmetode er gjeldende for hele beregningsperioden for avgiftene. Dette betyr at omsetter ikke kan bytte mellom de to ulike metodene når en metode først er valgt.

Muligheten til å kunne benytte et massebalanseprinsipp er avgjørende for effektiv drift for omsetterne. Det sikrer effektiv utnyttelse av infrastruktur ved innforsyning og leveranser av ulike drivstoffprodukter. Denne muligheten er også med på å øke muligheten til å øke innforsyning av fornybare energibærere som bærekraftig biodrivstoff.

Vår støtte til å fjerne hovedbestanddelprinsippet for naturgass og LPG er knyttet til at det samtidig innføres mulighet for å massebalansere avgiftsberegningen av naturgass og LPG (og andre gassformige energibærere) slik det er mulig for omsettere av bensin og diesel.

I dag er det ikke anledning for gassbransjen til å benytte massebalanseprinsippet for å avgiftsberegne uttak fra blandingstanker med både fossil LPG og bioLPG. Ved fjerning av hovedbestanddelprinsippet for gass uten å innføre massebalanseprinsippet, vil en viktig mekanisme som gir insentiver til import av bioLPG (eller annen biogass) til det norske markedet fjernes. Dagens innretning av regelverket gjør at omsettere av LPG ikke får benyttet infrastrukturen effektivt.

Dagens knytning i saf. mot omsetningskrav (som er regulert av produktforskriften), gjør at det kun er avgiftsberegning av bensin og diesel som kan benytte massebalanseprinsippet, i og med at omsetningskravene kun omfatter bensin og diesel. Omsettere av LPG har dermed i dag mindre fleksible rammevilkår for avgiftsberegning enn det omsettere av bensin og diesel har. Noe som svekker gassleverandørenes konkurranseevne mot omsettere omfattet av omsetningskrav.

For å sikre like rammevilkår, bør særavgiftsforskriftens § 3-6-2 suppleres med et nytt ledd syv (7), for omsettere av naturgass og LPG. Under er forslag til nytt ledd nevnte paragraf:

"(7) Registrerte virksomheter av naturgass, LPG og tilsvarende bioprodukter kan beregne avgiften etter et massebalansesystem hvor massebalanseringen kan gjøres etter samme prinsipper som beskrevet i ledd (6) i denne paragrafen. Sertifikater og dokumentasjon som fulgte leveransen legges da til grunn for avgiftsberegningen ved innførsel eller ved uttak fra godkjent lokale. Dersom virksomheten velger å benytte denne måten å fastsette avgiften på, skal det gjøres på samme måte for alle innførsler og uttak fra godkjent lokale i skattleggingsperioden. Virksomheten skal føre en nøyaktig liste over sertifikater som benyttes ved beregningen."

Tilsvarende endringer må også gjøres for beregning av veibruksavgift, jf. saf. § 3-21-3.

For øvrig vil vi påpeke at ledd seks i saf. § 3-6-2 fint kan være uten knytningen til at registrerte omsettere skal være omfattet av et omsetningskrav for å kunne benytte massebalanseprinsippet ved beregning av avgifter. Alle registrerte omsettere (med registrerte avgiftsfrie lagre) av bensin og diesel er ifølge produktforskriften uansett omfattet av et omsetningskrav. Er en drivstoffleverandør ikke registrert som omsetter, så er den ikke omfattet av et omsetningskrav. Da må leverandøren beregne avgift ut ifra fysiske andeler ved uttak fra lager.

Konklusjon

Drivkraft Norge støtter forslaget om å fjerne hovedbestanddelsprinsippet for både flytende og gassformige drivstoffer, slik at det fossile blir avgiftsbelagt uavhengig av dens andel i et blandingsprodukt med fornybart.

En slik likebehandling mellom gass og flytende drivstoff må imidlertid møtes med at registrerte omsettere av gass også kan benytte massebalanseprinsippet ved beregning av CO₂-avgift og veibruksavgift, slik registrerte omsettere av bensin og diesel kan gjøre i dag.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Kristin Bremer Nebben (sign.)
Administrerende direktør