

Innspill til finanskomiteens behandling av revidert nasjonalbudsjett 2024

Drivkraft Norge viser til regjeringens forslag til revidert nasjonalbudsjett for 2024 (RNB2024), 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. Vi ønsker med dette å gi innspill på at høyere veibruksavgift for biodiesel enn fossil diesel bryter med formålet med veibruksavgift, og samtidig fører til en avgiftsoptimering som har negativ provenyeffekt. Videre oppfordrer vi om at det legges bedre til rette for en effektiv innføring av redusert CO2-avgift for innenriks kvotepliktig sjøfart enn det som er foreslått.

Veibruksavgift på fornybart drivstoff bør ikke være høyere enn for fossilt drivstoff

For statsbudsjettet for 2024 ble det vedtatt å øke veibruksavgift på biodiesel og bioetanol med forventet prisstigning, mens satsene for fossil autodiesel og bensin ble redusert. Dette siste for å kompensere for økt CO2-avgift på fossil autodiesel og bensin. Avgiftsforslaget har ført til at et klimanøytralt drivstoff som biodiesel får høyere veibruksavgift enn fossil diesel. Veibruksavgiften har to formål; å sikre staten inntekter og å reflektere samfunnskostnadene bilbruk påfører samfunnet. Det er ingen grunn til at samfunnskostnaden er høyere for bruk av biodiesel enn for bruk av fossil autodiesel.

Innrettingen av omsetningskravene for veitrafikken og ikke-veigående maskiner gjør at når det er avgiftsforskjell mellom fossilt drivstoff og biodrivstoff til veitrafikk, mens det ikke er avgiftsforskjell mellom fossilt drivstoff og biodiesel til ikke-veigående formål, så vil det føre til en avgiftsoptimering som vil ha negativt provenyeffekt for staten.

Avgiftsforskjellene til veitrafikken fører samtidig til at bærekraftig biodrivstoff blir mindre konkurransedyktig mot fossilt drivstoff, noe som er uheldig for å oppnå en høyere fornybarandel i dagens og fremtidens drivstoffer.

Forslag til anmodningsvedtak:

«Stortinget ber regjeringen om å endre veibruksavgiften for biodiesel slik at den blir lik veibruksavgiften for fossil diesel. Dette for å ivareta veibruksavgiftens formål om å dekke samfunnskostnaden ved bruk av bil, samt å sikre proveny ved å unngå avgiftsoptimering.»

Redusert CO2-avgift for kvotepliktig innenriks sjøfart

Det vises til at regjeringen i RNB melder at det innføres en redusert CO2-avgift for innenriks kvotepliktig sjøfart, med tilbakevirkende kraft til 1. januar 2024. Det legges opp til at skip som oppfyller vilkårene får redusert sats gjennom redusert CO2-avgift ved kjøp av drivstoff fra registrerte virksomheter som selger drivstoff til skip, mens skip som kjøper drivstoff fra ikke-registrerte virksomheter må søke refusjon mht. redusert sats fra skattemyndighetene. Det legges der opp til månedlige søknader om refusjon.

Drivkraft Norge understreker at det er behov for klare retningslinjer i særavgiftsrunskrivet der vilkår for å komme inn under ordningen med redusert CO2-avgift spesifiseres. Dette for å sikre lik praksis mht. hvem som oppfyller vilkårene for redusert CO2-avgift. Det vil bidra til å sikre redusert usikkerhet rundt vurdering av vilkår. Klare retningslinjer fra skattemyndighetene vil bidra til å effektivisere vurderingene en redusert sats vil medføre for de registrerte virksomhetene.

Offentlige anskaffelser av bærekraftig biodrivstoff

I dag sier DFØs veileder for offentlige anskaffelser av drivstoff, at bruk av biodrivstoff har lik klimaeffekt som fossilt drivstoff, ved at bærekraftig biodrivstoff ikke omtales som en mulighet til å redusere utslippene i offentlige anskaffelser.

Bærekraftig biodrivstoff til offentlige anskaffelser solgt utenfor omsetningskravet vil imidlertid føre til ytterligere klimagassreduksjoner ut over hva omsetningskravet bidrar til, ved at volumet kommer i tillegg til hva som inngår til oppfyllelse av omsetningskravet. Dette er i dag fullt mulig å gjennomføre.

Ved en aktiv beskrivelse fra myndighetene om hvordan en offentlig anskaffelse av biodrivstoff utenfor omsetningskravet bør gjøres, så vil det gi anskaffelsesmiljøer et enda bedre virkemiddel til å redusere sine klimagassutslipp. En løsning er at myndighetene sørger for at DFØ-veilederen beskriver muligheten for å kjøpe 100 prosent bærekraftig biodrivstoff utenfor omsetningskravet.

Forslag til anmodningsvedtak:

«Stortinget ber regjeringen om å endre veilederen for offentlige anskaffelser av drivstoff til å beskrive muligheten til å anskaffe bærekraftig avansert biodrivstoff utenfor omsetningskravet, slik at biodrivstoffet har høy klimaeffekt og ingen avskogingsrisiko»

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Kristin Bremer Nebben
Administrerende direktør
