

## Spørsmål og svar - Innføring av veibruksavgift på biodrivstoff over omsetningskravet

### Hva innebærer endringen i statsbudsjettet når det gjelder biodrivstoff?

- I dag er det et generelt omsetningskrav til biodrivstoff. Selskapene som omsetter drivstoff til veitrafikken må sørge for at minst 12 prosent av volumet i 2019 er biodrivstoff. Dette kravet økes til 20 prosent fra 1. januar 2020.
- Biodrivstoff som selges ut over det som oppfyller omsetningskravet, er unntatt veibruksavgift. Regjeringens forslag innebærer at også dette biodrivstoffet skal ilegges veibruksavgift.

### Hva anbefaler næringslivet?

- **Stortinget må utsette innføring av veibruksavgift for biodrivstoff ut over omsetningskravet, og utrede alternative modeller sammen med bransjene.** Forslaget er ikke en treffsikker måte å utelukke biodrivstoff med høy avskogingsrisiko på, verken innenfor eller utenfor omsetningskravet. I dialog med berørte bransjer bør alternative løsninger for avgiftsutforming vurderes.
- **Stortinget må be regjeringen utarbeide et forslag til langsiktig plan for økt bruk av bærekraftig biodrivstoff med lav avskogingsrisiko frem til 2040 i tråd med EUs regelverk.** Dette for å sikre større utslippsreduksjoner, økt bruk av biodrivstoff i transportsektoren og økt produksjon og utvikling av bærekraftig biodrivstoff. En slik plan bør legges frem i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett våren 2020.

### Hva blir konsekvensen av at også biodrivstoff ut over omsetningskravet ilegges veibruksavgift?

1. **Det blir en betydelig prisforskjell mellom vanlig autodiesel og biodiesel.** Biodiesel er i utgangspunktet 2-3 kroner dyrere enn vanlig autodiesel. Med veibruksavgift i tillegg blir forskjellen 6-7 kroner pr liter ren biodiesel, eller 15-18 kroner pr mil kjørt med buss eller vogntog.
2. **Vi forventer en nedgang i omsetningen av biodrivstoff.** I 2019 forventes det en omsetning på 690 millioner liter biodrivstoff. Med den økte prisforskjellen mellom autodiesel og biodiesel frykter vi at det i liten grad blir omsatt biodrivstoff ut over omsetningskravet i 2020. Finansdepartementet forventer heller ikke det. Dobbeltelling av biodrivstoff innenfor omsetningskravet stimulerer til bruk av avansert biodrivstoff, som koster mer å produsere og som ikke båndlegger areal som alternativt kan brukes til matproduksjon. Et omsetningskrav på 20 prosent kan dermed oppfylles med 10 prosent avansert biodrivstoff, eller omtrent 400 millioner liter. Vi kan dermed risikere at omsetningen av biodrivstoff blir inntil 290 millioner liter lavere i 2020 enn i 2019.

### 3. Klimagassutslippene fra næringstransport på vei vil øke.

For tungtransporten er biodrivstoff den aller viktigste teknologien for å redusere klimaavtrykket fra virksomheten, da det ikke eksisterer andre modne alternativer. Nyere motorer i tunge biler kan bruke høyere innblanding av biodrivstoff, noen motorer kan også kjøre på rent biodrivstoff. Avgiftsendringen kan føre til at biodrivstoff over omsetningskravet prises ut av markedet. Da kan bruken av biodrivstoff til næringstransporten reduseres kraftig eller forsvinne. 290 millioner liter lavere omsetning av biodrivstoff innebærer økte CO<sub>2</sub>-utslipp på 700 000 tonn.

### 4. Rutetilbudet for kollektivtransporten kan bli kuttet.

Busselskapene har ofte klimakrav som del av anbudene fra fylkene. De kan fortsette å bruke biodrivstoff med økonomisk kompensasjon fra fylkene. Økte kostnader for busselskapene utgjør 270 millioner kroner på landsbasis, og vi tviler på at fylkene vil kompensere dette fullt ut. Konsekvensen blir enten høyere klimagassutslipp eller at rutetilbudet til passasjerene reduseres.

### 5. Risikoen ved å etablere produksjon av avansert biodrivstoff øker.

Det er ønskelig med økt produksjon av avansert biodrivstoff, og flere prosjekter er under vurdering i Norge. Hyppige og brå endringer i avgiftene øker risikoen, og kan redusere sjansen for at slike prosjekter blir realisert.

## Vil endringene regjeringen gjør være et effektivt tiltak mot palmeolje som bidrar til avskoging?

- **Veibruksavgiften som innføres rammer alt biodrivstoff, ikke bare det som produseres av palmeolje.**
- **Bruk av palmeoljebasert drivstoff i Norge har allerede falt dramatisk.** Bruken av biodrivstoff basert på palmeolje i Norge nådde en topp i 2017, da 48 prosent av omsatt biodrivstoff kom fra palmeolje. I 2018 falt bruken til 19 prosent. Vi forventer at det omsettes enda mindre palmeoljebasert biodrivstoff i 2019. Flere aktører i bransjen velger nå å ikke bruke slikt biodrivstoff.
- **Drivkraft Norge/NHO-medlemmer har erklært at de kun benytter biodrivstoff som tilfredsstillende EUs bærekraftskriterier.** EUs bærekraftskriterier skal sikre at drivstoffet er sporbart og ikke kommer fra plantaser som bidrar til avskoging.
- **Nye EU-kriterier vil også ta hensyn til indirekte effekter på arealbruk.** Krav om lav eller ingen effekt på arealbruk innebærer at råstoff produsert blant annet på myr eller i regnskog ikke kan benyttes som råstoff i biodrivstoff. EU fastsatte nye kriterier for høy og lav avskogingsrisiko tidligere i år og forventer å implementere disse reglene innen juni 2021.

## Ordlister

- **Konvensjonelt biodrivstoff** fremstilles av råstoff, som også kan brukes til å produsere mat eller dyrefôr (landbruksvekster).

- **Avansert biodrivstoff** framstilles av rester og avfall fra næringsmiddelindustri, landbruk eller skogbruk. Kommer altså ikke fra råstoff som kan utnyttes som mat eller dyrefôr.
- **Bærekraftskriteriene** det henvises til overfor, er en del av EUs fornybardirektiv og skal fremme bærekraftig produksjon av biodrivstoff. Bærekraftskriteriene består av to deler: 1) Krav om reduksjon av klimagassutslipp. Det må dokumenteres at biodrivstoffet gjennom livsløpet reduserer de totale klimagassutslippene med minst 50 prosent, sammenliknet med livsløpsutslippene fra fossil bensin og diesel. 2) Arealkrav. Arealkravene sikrer at råstoffet til biodrivstoffet ikke er dyrket på arealer som har høy biodiversitet eller et høyt karboninnhold. Man må kunne dokumentere at man ikke har hogget regnskog eller drenert myr for å skaffe areal til råstoffproduksjonen.
- **Indirekte arealbruksendringer (Indirect land use change, ILUC)** innebærer at det blir produsert råstoff til biodrivstoff på arealer hvor det tidligere ble produsert mat. Dette medfører at matproduksjonen må flyttes, og dermed må nye jordbruksarealer utvikles.

### Historisk utvikling i salget av biodrivstoff og andel laget av palmeolje

	Biodrivstoff, mill liter	Andel biodrivstoff av totalt omsatt drivstoff	Avansert biodrivstoff, mill liter	Avansert biodrivstoff, andel av biodrivstoff totalt	Palmeolje, mill liter	Palmeolje, andel av biodrivstoff totalt
2007	39	1,0 %				
2008	104	2,5 %				
2009	122	3,0 %				
2010	152	3,7 %				
2011	154	3,7 %				
2012	179	4,3 %				
2013	173	4,2 %				
2014	174	4,2 %				
2015	188	4,4 %	4	2 %		
2016	427	9,9 %	155	36 %	165	39 %
2017	659	15,8 %	138	21 %	317	48 %
2018	497	12,1 %	196	39 %	93	19 %
2019*	330	17 %	140	42 %		

\*) Første halvår 2019 – tall fra Skatteetaten/Drivkraft Norge. Råstoffall for 2019 blir offentliggjort av Miljødirektoratet våren 2020.