



Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.
Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Vår referanse: 19/02969-2
Arkivkode: K00
Saksbehandler: Jørn Inge Dørum,
Deres referanse:
Dato: 19.11.2019

Veibruksavgift på biodrivstoff

Vi viser til Finansministerens brev til KS datert 13. november 2019. Brevet er en skriftlig oppfølging av dialogen på konsultasjonsmøtet mellom Finansdepartementet og KS 4. november om forslaget om full veibruksavgift på biodrivstoff.

Vi takker for departementets klargjøring på viktige punkter. Imidlertid vurderer vi at utdypingen av regjeringens forslag fortsatt ikke gir tilstrekkelig grunnlag til å fastslå hvordan dette påvirker fylkeskommunenes bruk av biodiesel og dermed også på regjeringens mål om fossilfri kollektivtrafikk i 2025.

KS støtter fullt ut regjeringens intensjon om å fjerne avgiftsintensiver for bruk av biodrivstoff med høy avskogingsrisiko. Samtidig må det legges til rette for å øke andelen av avansert biodrivstoff i det samlede forbruket av biodrivstoff.

Slik avgiftsstrukturen legges opp i Prop. 1 LS Kap. 10.5 er det etter KS vurdering fare for at en del av forbruket av biodiesel som ikke er palmeoljebasert kan bli skiftet ut med autodiesel. For å forklare dette må vi se på hva regjeringens forslag om å øke omsetningskravet til 20 prosent og innføre full veibruksavgift på 3,62 kroner vil bety for en kunde som benytter 100 prosent biodiesel i hele eller deler av sin busspark, slik fylkeskommunene typisk gjør.

En drivstoffleverandør som selger 100 prosent biodiesel som separat produkt ved siden av andre drivstoffprodukter må antas å prissette dette produktet slik en leverandør som utelukkende solgte 100 prosent biodiesel ville ha priset sitt produkt. Andelen av omsetningen med omsetningskrav og medfølgende avgift blir dermed avgjørende. Med et omsetningskrav på 12 prosent og en veibruksavgift på 3,81 kr i 2019, gir dette en veibruksavgift til kunder som kjøper ren biodiesel på 0,46 kr pr liter. Med et omsetningskrav på 20 prosent og en veibruksavgift på 3,62 kr ville den tilsvarende avgiften blitt 0,74 kr. Når det skal legges avgift på all omsetning av biodrivstoff vil selskapene imidlertid regne med et tillegg på 100 prosent av 3,62.

Flere fylkeskommuner har krav om bruk av 100 prosent biodiesel i sine kontrakter med bussoperatørene, innbefattet krav om at drivstoffet skal være palmeoljefritt. Disse fylkeskommunene vil da kunne få en økning i veibruksavgiften på biodiesel på 3,62 kr – 0,46 kr = 3,16 kr.

Ifølge Kollektivtransportforeningen bruker norske busselskaper 75 millioner liter biodiesel pr år. Mesteparten av dette er kjøring for offentlige oppdragsgivere. Med et slikt volum og en avgiftsøkning på over tre kroner pr liter vil dette gi en betydelig merkostnad kroner for de fylkeskommunene som har krav om 100 prosent biodiesel i sine kontrakter. Andre drivstoffleverandører kan ha en annen prisstruktur enn i vårt eksempel. Likevel illustrerer dette eksemplet – og også departementets egne tall - at kunder som kjøper 100 prosent biodiesel får en betydelig prisøkning fra 2019 til 2020.

Når vi vet at biodiesel i utgangspunktet er dyrere enn autodiesel, kan dette vanskelig oppfattes som et insentiv til bruk av 100 prosent biodiesel, verken avansert eller konvensjonell.

Som det vises til i Finansdepartementets brev legges det i statsbudsjettet for 2020 til grunn at tilnærmet alt biodrivstoff omsatt til veitrafikk i 2020 vil bli omsatt innenfor omsetningskravet på 20 prosent. Vi kan ikke se at det gis en begrunnelse for dette anslaget i brevet eller i proposisjonen. Vi noterer imidlertid at bransjeaktører mener at det nye kravet på 20 prosent vil gå fra å være et gulv til et tak for biodrivstoffomsetningen. Ettersom biodrivstoff er dyrere enn fossilt drivstoff vil drivstoffselgerne ikke blande inn mer biodrivstoff i det samlede salgsvolumet enn det som er nødvendig for å nå kravet om 20 prosent. Dette vil etter vår oppfatning også kunne virke negativt inn på oppnåelsen av målet om fossilfri kollektivtrafikk i 2025.

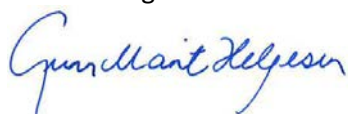
KS har ikke kunnskap om omsatte volumer innenfor de forskjellige grupper av drivstoffer og hvordan økt veibruksavgift, økt CO2-avgift og reduserte avgiftssatser på drivstoffer i tråd med Granavolden-plattformen totalt sett vil virke inn på drivstoffprisene her i landet. Dette redegjøres det ikke for i brevet utover at det pekes på at økningene og reduksjonene provenymessig vil gå i null.

Vi har derfor ikke noe faktabasert grunnlag for å vurdere departementets konklusjon i brevet om at endringene i omsetningskravet og avgiftsregelverket ikke vil ha noen vesentlig betydning for fylkeskommunenes økonomi, totalt for landet under ett.

Ut fra det ovenstående må vi likevel konkludere med at regjeringens forslag til full veibruksavgift for alt biodrivstoff og det økte omsetningskravet vil gjøre det betydelig mer ugunstig for fylkeskommunene å bidra til 2025-målet gjennom å kreve 100 prosent biodrivstoff i sine busskontrakter. Forslaget vil gi både en stor merkostnad for enkelte fylkeskommuner og styrke fossile drivstoffers konkurransedyktighet på bekostning av både konvensjonelt og avansert biodrivstoff.

En løsning på dette problemet kan være å innføre veibruksavgift bare for drivstoff med høy avskogingsrisiko og utelukke slikt drivstoff i omsetningskravet. Alternativt må det finnes fram til en ordning som gir en økonomisk avlastning til de fylkeskommunene som gjør bruk av palmeoljefritt 100 prosent biodrivstoff. Vi vil anbefale at departementet vurderer dette nærmere og fremmer forslag om dette til Stortinget på egnet måte.

Med vennlig hilsen



Gunn Marit Helgesen
Styreleder

Mottakere: Finansdepartementet - FIN

Kopi: Kommunal- og moderniseringsdepartementet - KMD
Klima- og miljødepartementet - KLD
Finanskomite på Stortinget
Energi- og miljøkomiteen på Stortinget