



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Klima- og miljødepartementet

postmottak@kld.dep.no

Deres ref: 15/63

Vår ref: tf/jtm

Oslo, 18. mai 2020

Høringssvar – endret omsetningskrav for biodrivstoff til veitrafikk.

Vi viser til høring kunngjort 6. april 2020.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) er Norges største nærings- og arbeidsgiverorganisasjon for godstransport på vei, med om lag 3.200 medlemsbedrifter som har om lag 20.000 lastebiler og 23.000 ansatte. NLF sin visjon er Ansvarlig transport, og vi har et strategiske mål om Bærekraftig transport. NLF sine medlemmer ønsker å bidra for å nå Norges internasjonale forpliktelser om reduserte klimagassutslipp.

Vi mener det mest effektive for å redusere klimagassutslipp fra godstransport på vei, både på kort og mellomlang sikt, er å ta i bruk HVO100. Pr i dag er det svært begrenset tilgang på kjøretøy med lav- og nullutslippsteknologi, mens så godt som hele lastebilparken kan ta i bruk HVO100 uten ekstra investeringer. Om lag 75 % av bilparken til NLFs medlemmer er Euro VI, og disse bilene utfører over 80 % av kjørte km. Infrastrukturen for biodrivstoff er i stor grad på plass. Derfor mener vi at myndighetene må legge godt til rette for å utnytte denne muligheten for å redusere klimagassutslippene fra godstransport på vei.

Økt omsetningskrav.

Det legges fram to alternativer for opptrapping av omsetningskravet. Premissen for begge alternativene er at fritaket for veibruksavgift for omsetning over kravet opphører fra 1.7.2020. Fra denne datoen, som er 42 dager etter denne høringens frist, skal omsetningskravet være 22,3 %, hvorav et delkrav om 6,1 % avansert. Alternativ 1 innebærer en økning i omsetningskravet til 28,5 % fra 1.1.2021, med et delkrav på 11 % avansert, mens alternativ 2 er en videreføring av nivået ut 2021 likt det som foreslås innført 1.7.2020. Dette innebærer en økning i delkrav for biodrivstoff fra 2,25 % i 2019, via 4 % fra 1.1.2020 og 6,1 % fra 1.7.2020 og endelig 11 % fra 1.1.2021. Denne kraftige økningen, fra 2,25 % til 11 % i løpet av 2 år vil, sammen med en sannsynlig økt internasjonal bruk, skape en stor etterspørselsøkning som ikke følges av en økning i produksjonen av biodrivstoff i Norge. Dermed står vi sannsynligvis foran

en kraftig produktprisøkning på biodrivstoff. NLF mener konsekvensutredningen ikke diskuterer dette problemet godt nok.

Endringen fra 1.7.2020 skal ifølge høringen være en tilpasning til de forventede andelene for 2019, hvor de faktiske kravene var henholdsvis 20 % biodrivstoff totalt og 4 % avansert biodrivstoff. Dagens ordning, med fritak for veibruksavgift over omsetningskravet, har medført en overoppfyllelse av kravene. Høringen påpeker at det sannsynligvis ikke vil bli omsatt biodrivstoff over kravet på grunn av opphør av fritak for veibruksavgiften.

I begge alternativene skal omsetning av biodrivstoff utenfor kravet belastes med veibruksavgift. Produktprisen for HVO100 er allerede betydelig høyere enn for autodiesel. Pumpeprisen for HVO100 (kilde: Circle K Truckdiesel) er pr 11.5.2020 hele 5,66 kr over prisen for autodiesel. Med full veibruksavgift på HVO100 vil prisdifferansen øke med 3,62 kr. HVO100 vil med andre ord fra 1.7.2020 bli om lag 9 kr dyrere pr liter enn autodiesel.

I tillegg til avgiftsøkningen, kommer en høyst sannsynlig økning i innkjøpsprisen for forhandlerleddet. Norge har svært begrenset produksjon av biodrivstoff, og med de økte kravene, både i Norge og resten av verden, vil sannsynligvis de internasjonale prisene for avansert biodrivstoff øke betydelig. Følgen av dette er at prisdifferansen mellom HVO100 og autodiesel vil øke ytterligere.

NLF mener dette vil bety fullstendig stopp for all omsetning av HVO100 til godstransporten på vei. Det vil øke klimagassutslippene.

Konsekvensene for godstransportnæringen på vei er flere. Økt omsetningskrav vil i seg selv medføre økte drivstoffpriser, fordi produktprisen er høyere for avansert biodrivstoff enn for fossil diesel. Dette vil som nevnt forsterkes av økt etterspørsel og begrenset produksjon av biodrivstoff. Videre vil bortfall av avgiftsfritaket for biodrivstoff over omsetningskravet medføre en sterk økning i prisen på HVO100, som vil gjøre dette produktet uaktuelt for transportnæringen. Til sist vil det, på grunn av myndighetenes innføring av nye rammebetingelser på svært kort varsel, medføre at transportnæringen vil få store problemer med å få dekket sine økte kostnader. Transportkjøpere, også de offentlige, er dessverre mer opptatt av prisen på transporten enn på klima- og miljøeffekten, noe som innebærer at mange ikke har forståelse for, og vilje til å betale merkostnadene ved en slik endring.

Alvoret i dette forsterkes av at endringene gjøres i en svært alvorlig situasjon for både norsk transportnæring og for norsk næringsliv generelt som følge av Korona-pandemien.

Avslutning.

NLF kjemper en kontinuerlig kamp for å få stabile og forutsigbare rammevilkår, både økonomisk, regulatorisk og på andre måter. Transportnæringen er preget av mange bedrifter med lave marginer, og av transportkjøpere som er mest opptatt av lavest mulig pris og mindre opptatt av klimapåvirkning og å dekke økte kostnader, særlig de som oppstår på kort varsel. De økonomiske utfordringene til næringen, og dens kunder som jo er norsk næringsliv, forsterkes i disse dager på grunn av Korona-epidemien.

NLF mener norsk næringsliv og norsk transportnæring ikke trenger en økt økonomisk belastning nå, som innføringen av økt omsetningskrav og avgiftsomleggingen uomtvistelig vil medføre.

En konsekvens av høringsforslaget vil være at norske transportører får en ekstra økning i sine kostnader til drivstoff. Det vil ikke i like stor grad gjelde for utenlandske transportører som driver kabotasjekjøring, og som konkurrerer med norske transportører. Disse har mulighet til å unngå det særnorske høye avgiftsnivået på drivstoff, ved å tanke før og etter grensepassering.

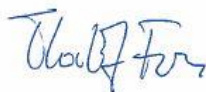
NLF er innforstått med at omsetningskravet øker opp til dagens faktiske andel biodrivstoff, men mener økningen må utsettes til tidligst 1.1.2021, slik at næringen kan ta hensyn til dette i sine transportavtaler. NLF mener at dagens fritak for veibruksavgift må videreføres, fordi det bidrar til reduserte klimagassutslipp ved at den reelle omsetningen av biodrivstoff høyst sannsynlig vil bli betydelig over kravet.

Vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Administrerende direktør



Thorleif Foss
Seniorrådgiver næringspolitikk