

# Biodiesel og veiavgift

## Hovedbudskap

Biodrivstoff skal ikke lenger fritas for veiavgift (autodieselavgift). Regjeringen har foreslått å utfase fritaket over to år, med en halvdel i 2010 og den andre halvdel i 2011.

Veiavgiften er en avgift for bruk av veier, herunder slitasje, kødannelse, støy og ulykker. Det er ikke rimelig at blandingsforholdet i dieselen avgjør hvor mye man bidrar til denne avgiften.

Arbeiderpartiet er opptatt av å utvikle framtidens biodrivstoff, som vil være mer bærekraftig og mer miljøvennlig enn dagens 1. generasjons biodrivstoff. Derfor har vi sammen med SV og Sp foreslått å bevilge 100 millioner til dette formålet i 2010. Partiene har blitt enige om at det totalt skal bevilges 140 millioner til forskning på miljøteknologi, en økning på 40 millioner fra regjeringens budsjettforslag.

## Bakgrunn

Det pågår nå en debatt internasjonalt om klimaeffekten av biodrivstoff. FNs Miljøprogram (UNEP) ga nylig ut en rapport som viser at ikke alt biodrivstoff er klimavennlig. Det er derfor viktig at vi raskt kommer over på såkalt 2. generasjons biodrivstoff, som ikke er laget av mat, men av trevirke. Det har vi rikelig av her i landet.

Fordi vi ønsker å legge til rette for utvikling av andre generasjons biodrivstoff i Norge øker vi nå bevilgningen til dette formålet. Vi øremerker 100 millioner til forskning og utvikling av mer miljøvennlig biodrivstoff. Totalt bevilger vi 140 millioner til en ordning av miljøteknologi under Innovasjon Norge.

Biodiesel regnes som et klimanøytralt drivstoff. Biodiesel er derfor fritatt for CO<sub>2</sub>-avgift. Slik er det i dag, og slik skal det fortsatt være. Men biler som går på biodiesel, sliter like mye på veiene som andre biler. De bidrar like mye til kø, ulykker og støy som andre biler. Derfor er det også rimelig at de betaler autodieselavgift (veibruksavgift). Autodieselavgiften har ingenting med klima å gjøre.

I budsjettet for 2010 foreslår Regjeringen at biodiesel ilegges halv autodieselavgift i 2010, og full avgift fra 2011. Veibruksavgiften vil gjelde all biodiesel, både den som er produsert i Norge og i utlandet. Avgiften ødelegger derfor ikke konkurransesituasjonen for norske produsenter.

Regjeringen legger fortsatt godt til rette for produksjon og omsetning av biodrivstoff i Norge. Gjennom fritaket for CO<sub>2</sub>-avgift sikrer vi biodiesel en konkurransefordel i forhold til vanlig diesel. I tillegg ble det med virkning fra 1. april i år innført et omsetningspåbud på 2,5 pst biodrivstoff. Dette sikrer en etterspørsel etter biodrivstoff i Norge, noe som også kommer norske produsenter til gode. Grunnen til at biodiesel likevel kan være dyrt, er at råstoffet er dyrt på verdensmarkedet.

## Om veiavgiften

Autodieselavgiften er (til liks med bensinavgiften) begrunnet med at bruk av bil medfører ulykker, kø, støy, veislitasje, samt helse og miljøskadelige utslipp til luft (eksklusive utslipp av CO<sub>2</sub>) som bruk av bil medfører. Avgiften er i dag på 3,50 kroner per liter svovelfri mineralolje.

I tillegg er det en egen CO<sub>2</sub>-avgift på mineralolje og bensin for å prise klimautslippene fra veitrafikken. Innblandinger med biodiesel og bioetanol er fritatt fra CO<sub>2</sub>-avgiften. For autodiesel gir CO<sub>2</sub>-avgiften en

utslippspris på 214 kroner per tonn CO<sub>2</sub>, altså et betydelig sterkere incentiv enn dagens kvotepris på om lag 130 kroner per tonn.

### **Klimavennlig kan ikke fritta for alle avgifter**

Avgiftssystemet er blant våre viktigste verktøy i klimapolitikken. Ved å gjøre det dyrt å slippe ut klimagasser, gir vi personer og bedrifter et økonomisk motiv til å gjøre klimavennlige valg. Det blir lønnsomt å kutte utslippene. Biodrivstoff regnes som et klimagassnøytralt drivstoff. Dette er bakgrunnen for at biodiesel er fritatt for CO<sub>2</sub>-avgift.

Men resonnementet over betyr ikke at klimavennlig produksjon (eller forbruk) også bør fritas fra andre skatter og avgifter, også de som ikke har en klimabegrunnelse. Man bør like fullt å bidra til den alminnelige finansieringen av fellskassen, og til å betale de avgiftene som ikke er knyttet til klima.

I dette tilfellet betyr det at den delen av avgiftene som er knyttet til kø, veislitasje, ulykker etc. (altså ikke klima), også bør gjelde for biodiesel. Selv om man kjører på biodiesel, bidrar man like mye til veislitasje, kø, ulykker som om man kjører på vanlig diesel.

### **Om næringsvirksomhet knyttet til produksjon**

Når det gjelder konsekvenser for norske produsenter, er det for det første viktig å huske at autodieselavgiften vil gjelde all biodiesel som omsettes i Norge, både norskprodusert og utenlandsk produsert. Dette forslaget vil derfor ikke i seg selv bidra til at norske produsenter kommer dårligere ut konkurransemessig.

Fra 1. april 2009 ble det innført et påbud om å omsette 2,5 pst. biodrivstoff. Det er i første rekke dette omsetningspåbudet, og ikke avgiften, som bestemmer hvor mye biodrivstoff som omsettes i Norge. Fjerningen av fritaket for autodieselavgiften vil derfor ha en begrenset effekt på samlet etterspørsel etter biodrivstoff. Snarere er det slik at etterspørselen etter biodrivstoff nok vil øke kraftig framover, siden Regjeringen har varslet at påbudet til omsetning av biodrivstoff skal økes til 5 pst. fra andre halvår 2010.

I tillegg legger EU (gjennom Fornybardirektivet) opp til å øke fornybarandelen i veitrafikken fram mot 2020 og økt omsetningen av biodrivstoff vil være relevant for å innfri målsetningene i dette direktivet. Det er derfor grunn til å forvente en betydelig vekst i den samlede europeiske etterspørselen etter biodrivstoff de kommende årene. Denne etterspørselsveksten vil også norske produsenter kunne ta del i. Konkurransedyktige norske produsenter av biodiesel burde derfor ha et betydelig vekstpotensial.