

Innspill til et bærekraftig bilavgiftssystem

Uno-X Energi er eiet av Reitangruppen og er nest største aktør på veidrivstoff i Norge. Våre datterselskaper selger drivstoff via energistasjonskjedene Uno-X, YX, YX/7-Eleven og YX Truck. Samtidig som vi ønsker å tilby mer fornybar energi til biler med forbrenningsmotor som størstedelen av våre kunder har, jobber vi med infrastruktur til nullutslippskjøretøy og vi inspirerer til økt bruk av sykkel. Ved hjelp av politiske virkemidler kan etterspørselen fra våre kunder påvirkes i ønsket retning for å redusere klimagassutslipp fra fossilt drivstoff.

Det haster å redusere CO₂-utslipp og det er viktig å tilrettelegge for at flere teknologier kan bidra, f.eks. biodrivstoff, hydrogen og elbil. Herunder blir det viktig å vurdere hvilke tiltak i transportsektoren som har størst klimaeffekt i kroner pr. tonn CO₂ ekvivalenter redusert og prioritere statens midler til disse. I slike beregninger bør et livsløpsperspektiv for et kjøretøy hensyntas.

Nye teknologier som bidrar til å redusere utslipp kan hjelpes inn på markedet slik man har gjort med elbil. Det er imidlertid biodrivstoff som har bidratt med vesentlig mer reduksjon i CO₂-utslipp enn introduksjon av elbiler, til en mye lavere kostnad for staten. Biodrivstoff er en enkel og effektiv tilnærming for å fortrenge fossilt innhold i flytende drivstoff og erstatte det med fornybart innhold. Det kan derfor med fordel gjøres tiltak for raskere introduksjon av biodrivstoff. Det tar lang tid å redusere CO₂-utslipp ved å bytte ut hele bilparken med elbiler eller hydrogenbiler. Selv om det selges kun nullutslippsbiler fra 2025 vil vi ha et stort men synkende antall biler med forbrenningsmotor på veien i flere tiår fremover.

Vi har gjort oss noen tanker om hvordan vi kan legge opp en ny kostnadseffektiv avgiftsstruktur for klimanyttige teknologier og råstoff. Nedenfor våre kommentarer til de to spørsmålene dere stiller i invitasjonen til innspill.

1. Prinsipper for et fremtidig bærekraftig bilavgiftssystem

En avgiftsstruktur skal sikre stabilt proveny til staten, bidra til reelle kutt i klimagassutslipp og må samtidig sikre gode langsiktige rammevilkår for aktører som skal levere energi til transportsektoren.

Hovedprinsipper i et fremtidig bærekraftig bilavgiftssystem bør være at forbruker betaler for egen forurensing og for kostnader relatert til bruk av veien, uavhengig av bilens teknologi.

Nedenfor forslag til 3 elementer i et enkelt, rettferdig og framtidsrettet avgiftssystem tilpasset en gradvis endring i sammensetningen av bilparken (både privat- og næringstransport).

1. Engangsavgift ved kjøp av bil. Vi går ikke nærmere inn på dette, men for utvikling av en mer klimavennlig bilpark mener vi at det i perioder vil være hensiktsmessig å subsidiere enkelte teknologier også fremover (f.eks. forbrenningsmotorer med svært lave utslipp, hydrogenbiler eller elbiler).
2. Dynamisk veipricing for å finansiere ulemper og skader knyttet til ulykker, kø, støy, veislitasje, lokale helse og miljøskadelige utslipp mv. Uavhengig av drivlinje må alle kjøretøy være med å dekke disse kostnadene.
3. Høy CO₂-avgift på andelen fossilt innhold i flytende drivstoff. Bør være vesentlig høyere enn i dag og økende. CO₂ avgiftsfritak for andelen biodrivstoff i flytende drivstoff i forhold til klimanytte og inkludert indirekte avskogingsrisiko. Gjennom CO₂ avgiftsfritaket kan bransjen stimuleres til å unngå bruk av råstoff med høy avskogingsrisiko og velge de mest klimanyttige råstoffene.

Veibruksavgiften faller bort i denne strukturen (provenybortfallet erstattes av punkt 2).

Ovenfor nevnte kan kombineres med at omsettere av drivstoff får en plikt til å redusere CO2-utslipp (reduksjonsplikt) som gradvis trappes opp. I en reduksjonsplikt for bransjen kan ulike teknologier som bidrar til utslippsreduksjon beregnes inn. Her kan man også la seg inspirere av Sveriges ordning. De 3 elementene kan alternativt også kombineres med en opptrappingsplan for innblanding av klimanyttig biodrivstoff, tilsvarende dagens plan. Det er imidlertid svært viktig at en reduksjonsplikt eller en opptrappingsplan inneholder langsiktige overordnede målsettinger, for å stimulere teknologiutvikling og investeringsvilje fra private aktører.

De 3 elementene kan implementeres raskt og kalibreres i forhold til hvilke provenyinntekter staten til enhver tid har behov for.

2. Prinsipper som bør legges til grunn for overgangen fra dagens system

Klimautfordringen er global og det haster å redusere utslipp. For å stimulere hastighet er det viktig å tilrettelegge for at alle bidrar og gjør bevisste klimavalg gjennom en overgang til hovedprinsippet om at forbruker betaler for egen forurensing og kostnader knyttet til bilkjøring, - uavhengig av bilens teknologi.

Første skritt kan være å innføre dynamisk veiprisering som finansierer ulemper og skader knyttet til ulykker, kø, støy, veislitasje, lokale helse- og miljøskadelige utslipp mv. Dagens bomringer og dagens veibruksavgift på flytende drivstoff kan da avvikles. Samtidig må CO2-avgiften på den fossile komponenten i flytende drivstoff økes vesentlig mot at det innføres et CO2 avgiftsfritak for bioråstoff i flytende drivstoff.

Når det gjelder hastighet på reduksjon av utslipp og prioritering av midler blir det viktig å ta utgangspunkt hva det enkelte klimatiltaket koster i kroner pr. tonn CO2 ekvivalenter redusert. Det er sentralt at hele kjøretøyets livsløp legges til grunn i en slik beregning. Statens midler kan da prioriteres til de tiltakene som gir den mest kostnadseffektive klimanytten til enhver tid. Dette vil gjelde både for engangsavgifter, moms, drivstoffavgifter og øvrige elementer relatert til kjøring.

Klimautfordringen er global, og det er derfor sentralt at et bærekraftig avgiftssystem ekskluderer råstoff i biodrivstoff med høy avskogingsrisiko. Vi synes vedtaket som kom før årsskiftet er veldig bra, blant annet fordi intensjonen er å unngå palmeolje i drivstoff. «Stortinget ber regjeringen utforme et helhetlig forslag til virkemidler og avgifter i biodrivstoffpolitikken, for å utelukke biodrivstoff med høy avskogingsrisiko både innenfor og utenfor omsetningskravet. Disse rammebetingelsene skal legges frem i forbindelse med statsbudsjettet for 2020, og innføres fra 1.1.2020.»

Norge kan nå være et foregangsland og implementere EU sin konklusjon om at all palmeolje har høy avskogingsrisiko. Ved å la være å implementere unntak fra dette kan vi få palmeolje ut av drivstoffmarkedet i Norge og satse på de mest klimanyttige råstoffene (avfallsbasert og avansert).

I en overgangsfase mener vi det er fornuftig å fortsette med avgiftsfritaket over omsetningskravet (ekskludert for biodrivstoff med høy avskogingsrisiko) og fortsette med dobbelttelling for avansert råstoff under omsetningskravet. Dette vil gi et tydelig signal til både omsettere og framtidige norske produsenter om at Storting og Regjering ser på biodrivstoff som en effektiv teknologi og et satsingsområde for å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren.

Full åpenhet om hvilke råstoff som brukes i norsk biodrivstoff er i tillegg et viktig virkemiddel fordi det gjør det mulig for norske forbrukere å ta bevisste valg og stimulerer på den måten bransjen til å bruke de mest klimanyttige råstoffene. Vi synes det var bra at Miljødirektoratet offentliggjorde råstoff pr. omsetter når omsetningstillene for 2018 ble publisert. Dette er en god løsning og enda bedre om Miljødirektoratet offentliggjør tall kvartalsvis.

Vennlig hilsen

Torild Bråthen

Dir. kommunikasjon og samfunnskontakt

Uno-X Energi AS