

Nye regler for biodrivstoff øker Norges klimautslipp kraftig

Sigurd Bjørnstad

En beregning viser at nye regler for innblanding av biodrivstoff kan øke Norges klimautslipp med 1,5 prosent.

Neste år øker pålegget om innblanding av biodrivstoff i vanlig drivstoff for veibruk fra 12 til 20 prosent.

Men det kan skje mer: Regjeringen forslår i statsbudsjettet 2020 å pålegge veibruksavgift på alt biodrivstoff. Etter gjeldende regler er det kun avgift på biodrivstoff innenfor innblandingspålegget.

Konsulentselskapet PwC har på oppdrag fra drivstoffleverandøren Preem Norge AS sett på klimakonsekvensene av avgiftsforslaget. I kombinasjon med det økte innblandingspålegget ser de ikke gode ut.

- De forslåtte reglene for biodrivstoff fra neste år kan øke Norges klimautslipp med så mye som 1,5 prosent, sier adm. direktør Ketil Thorsen i Preem Norge AS, som leverer biodrivstoff.

- Snakker du nå for Preems egne kortsiktige økonomiske interesser?

- Nei. Vi er opptatt av å videreutvikle markedet for flytende drivstoff på en måte som bidrar til klimaløsningene på lang sikt, sier han.

Preem leverer drivstoff med høy andel biodrivstoff til bensinstasjonskjeder og andre kunder.

Ok til beregningene

Finansdepartementet har fått tilsendt beregningen.

«Beregningen virker rimelig, men all veitrafikk, uavhengig av type drivstoff som brukes, påfører samfunnet kostnader», skriver statssekretær Jørgen Næsje (Frp) i en e-post. Han nevner ulykker, kø, støy, veislitasje og utslipp som eksempler på slike kostnader.

Derfor «er det ikke urimelig at dette drivstoffet også ilegges veibruksavgift», skriver han for å begrunne avgift på alt biodrivstoff.

Blandet inn mer enn pålegget

I de tre første kvartalene i år ble det blandet inn drøyt 20 prosent biodrivstoff i det som er solgt ved pumpene, regnet i volum.

- Med avgiftsfritaket for innblanding over kravet på 12 prosent, er det økonomisk mulig å blande inn noe mer enn kravet. Med veibruksavgift på alt biodrivstoff neste år, vil det ikke lønne seg å blande inn mer enn omsetningskravet. Dette vil bli erstattet av fossilt drivstoff, sier Thorsen.

Finansdepartementet peker på at det ikke er bærekraftskrav til det avgiftsfrie biodrivstoff som blir tilsatt over omset-



Pålegg om å blande inn mer biodrivstoff skal gjøre Norge grønnere. Effekten av regjeringens 2020-forslag kan bli det motsatte. Foto: Lise Åserud, NTB scanpix

FAKTA

To typer biodrivstoff

Reglene for pålagt innblanding skiller mellom to typer biodrivstoff.

«Avansert» biodrivstoff: Dette er laget av avfall og rester, for eksempel utbrukt frityrolje, slakteriavfall og planteavfall. Dette er ting som ellers ville blitt kastet og råtnet.

«Vanlig» biodrivstoff: Dette er i hovedsak laget av raps, palmeolje og soya. Det bruker jord som alternativt kunne vært brukt til å produsere mat. Har generelt høyere utslipp enn «avansert» biodrivstoff over livsløpet.

ningskravet. Avgiftsfritaket gir derfor motiver til å overoppfylle kravet med palmeolje, som medfører høy risiko for ødeleggelse av tropisk regnskog.

Finansdepartementet vil ha avgift på alt biodrivstoff for å fjerne all avgiftsmessig motivasjon til å tilsette palmeolje. Andelen palmeolje i biodrivstoff ble mer enn halvert fra 2017 til 2018.

To forskjellige mål

Næsje skriver at utslipp av CO₂ i Norge prises gjennom en egen CO₂-avgift.

Veibruksavgift på alt biodrivstoff er derfor ikke et tiltak mot klimautslipp i Norge, men heller et tiltak for å bli kvitt palmeoljen.

«Om man utelukkende vurderer CO₂-utslipp i Norge, skjønner jeg at man kan komme til et annet standpunkt enn om man er bekymret for bruk av ikke bærekraftig palmeolje på verdensbasis», skriver Næsje.

Skal ikke virke på prisen

Økt innblanding av avgiftsbelagt biodrivstoff vil isolert sett gjøre drivstoff dyrere ute ved pumpene.

Men regjeringen kompenserer dette: «Økte pumpepriser som følge av økt omsetningskrav for biodrivstoff, motsvares i sin helhet av reduserte avgiftssatser på drivstoff», skriver Næsje.

Dette følger opp Granavolden-erklæringen om at pumpeprisene skal være uen-

dret ved avgiftsendringer. Går noe opp, skal noe annet gå ned.

Øker utslippene

PwC-beregningen har en dyster konklusjon: Forslaget vil øke Norges klimautslipp med 1,5 prosent, eller rundt 775.000 tonn klimagasser.

En viktig årsak ligger i at regelverket skiller mellom «avansert» og «vanlig» drivstoff inn i omsetningspålegget.

«Avansert» biodrivstoff har dobbel vekt sammenlignet med «vanlig» biodrivstoff når leverandørenes innblandingsprosent beregnes.

Et krav på 20 prosent innblanding kan oppfylles ved å blande inn 10 liter avansert biodrivstoff (teller x 2) i en tank med 90 liter fossilt drivstoff eller 20 liter vanlig drivstoff i en tank med 80 liter fossilt.

Med andre ord: Valget av type biodrivstoff vil påvirke volumandelen fossilt drivstoff pr. liter salgbart drivstoff ute ved pumpene.

Fordi det er «avansert» biodrivstoff tilgjengelig for å oppfylle det nye pålegget, vil dobbelttellingen gjøre dette lett. Mye av det «vanlige» biodrivstoffet blir skjøvet opp over pålegget. I 2020 faller det bort fordi det får avgift. Fossil fyller tomrommet.

- Jeg tror at Finansdepartementet ikke tar hensyn til at ulike typer biodrivstoff teller ulikt når innblandingspålegget skal oppfylles, sier Thorsen.