

Er ref: Infrastrukturdepartementet
Diariernr: I2021/03379

Andreas Kannesten
andreas.kannesten@regeringskansliet.se
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.e.remissvar@regeringskansliet.se

Vår ref: Skogsindustrierna
Diariernr: R:2021-92

Mårten Larsson
marten.olof.larsson@skogsindustrierna.se

Yttrande över promemorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten

Skogsindustrierna tackar för möjligheten att lämna synpunkter på promemorian. Skogsindustrierna instämmer också i remissyttrandet från Svenskt Näringsliv.

Sammanfattning

Sverige har haft en lång period med skattebefrielse för rena och höginblandade drivmedel, vilket nu enligt promemorians förslag ska avslutas. Promemorian föreslår att rena och höginblandade drivmedel skall beläggas med full skatt och ingå i reduktionsplikten.

Skogsindustrierna bedömer att skogsnäringen påverkas av minskad efterfrågan på biodrivmedel och ökade kostnader för fossilfria transporter. Förslaget försvårar snabb och kostnadseffektiv utfasning av fossila drivmedel i företag, organisationer och hela samhället.

- Skogsindustrierna avstyrker att förslaget införs innan de EU-rättsliga förutsättningarna för fortsatt skattebefrielse har blivit tydligare.
- Skogsindustrierna anser att det behövs en bred översyn och eventuell justering av Sveriges klimatmål och styrmedel i transportsektorn och hur de kan uppnås på ett kostnadseffektivt sätt, eftersom det är uppenbart att EU:s lagstiftning begränsar möjligheterna för Sveriges politik. Vikten av linjering med EU:s politik berörs bland annat i Utfasningsutredningen.
- Kontrollstation 2022 bör också inkludera analys av kommande regelverk inom EU:s "Fit for 55" eftersom det påverkar biodrivmedelsmarknaderna på flera nivåer.
- Skogsindustrierna föreslår en snabb översyn av hur konsekvenserna av reduktionsplikten kan begränsas genom justerad beskattning på drivmedel.
- Skogsindustrierna tillstyrker mekanismer för att möjliggöra viss handel med rena och höginblandade biodrivmedel, och anser att frågan bör utredas vidare i samråd med branschen.
- Skogsindustrierna anser att förslaget och dess konsekvenser bör belysas ytterligare i Energimyndighetens uppdrag för kontrollstation 2022.
- Skogsindustrierna anser att kontrollstation 2022 bör belysa näringslivets internationella konkurrenskraft.

Skogsindustriernas yttrande

Fossilfria och kostnadseffektiva transporter på väg är avgörande för Sveriges internationella konkurrenskraft, och rena och höginblandade biodrivmedel en del av lösningen.

Förslaget att beskatta rena och höginblandade biodrivmedel samt inkludera dem i reduktionsplikten innebär sannolikt stora svårigheter att behålla en marknad för den typen av drivmedel. Skogsindustrierna anser att förslaget försvårar utfasningen av fossila drivmedel och försämrar näringslivets internationella konkurrenskraft.

Förslaget motiveras med att det är svårtolkat om EU:s regelverk kommer tillåta skattebefrielse för biodrivmedel, och att ytterligare hinder kan komma att introduceras. Skogsindustrierna menar att alternativa lösningar för att stödja rena och höginblandade biodrivmedel måste övervägas, men bör inte införas förrän det rättsliga läget har klarlagts.

En rad förutsättningar har förändrats sedan reduktionsplikten infördes som behöver ses över innan ytterligare förändringar av systemet kan införas. Det som har förändrats i systemet är exempelvis begränsningar i vilka råvaror som får användas och efterfrågan på biodrivmedel i omvärlden har ökat. Skogsindustrierna anser därför att det är motiverat med en utökad konsekvensanalys och översyn av reduktionsplikten, utöver vad som anges i regeringens uppdrag till Energimyndigheten, under kontrollstationsåret 2022.

En central fråga är i vilken omfattning EU:s nuvarande och framtida biodrivmedelspolitik kan försvåra uppfyllandet av reduktionsplikten. Generellt väntas EU:s politik öka efterfrågan på hållbara biodrivmedel samtidigt som definitionerna för vad som ses som hållbart snävas in. För att utröna det behövs också en analys av vilka drivmedel som troligen kommer uppfylla reduktionsplikten och vilka miljökonsekvenser och kostnader de medför. Är det en riskabel inriktning att en stor del av etappmålet och reduktionsplikten kan komma att uppfyllas av oljeväxter?

Skogsindustrierna anser också att kontrollstation 2022 bör belysa näringslivets internationella konkurrenskraft och hur kostnadseffekterna från reduktionsplikten kan begränsas genom justerad beskattning på biodrivmedel eller samtliga drivmedel. En sådan analys bör ges som uppdrag till Konjunkturinstitutet.

Skattebefrielsen för rena och höginblandade biodrivmedel är central för Sverige som föregångsland i klimatomställningen

Skattebefrielsen är den största anledningen till att Sverige är världsledande i andelen förnybara drivmedel: Det har drivit fram att Sverige har en bred portfölj av förnybara drivmedel som produceras och används, samt tillhörande infrastruktur och fordon. Skattebefrielsen har gett fordonstillverkare, drivmedelsleverantörer och transportoperatörer förutsättningar att utveckla biodrivmedelslösningar med hög miljöprestanda. Svenska företag och organisationer har kunnat sätta upp och realisera ambitiösa mål för fossilfrihet långt innan omvärlden. Det är uppenbart att rena och höginblandade biodrivmedel är avgörande för att Sverige ska vara ett föregångsland inom fossilfria transporter.

Rena och höginblandade biodrivmedel är särskilt viktiga i de gröna näringarna, till exempel i tunga godstransporter eller arbetsmaskiner, eftersom det saknas andra realistiska alternativ. I dessa segment utgör drivmedel dessutom en stor andel av totalkostnaden.

Tveksamt om förslaget möjliggör ökad kostnadseffektivitet

Resonemanget att förslaget leder till ökad kostnadseffektivitet är förenklat och teoretiskt. Förslaget riskerar snarare att begränsa utbudet av förnybara drivmedel och ytterligare bygga in Sverige i ett redan allvarligt HVO-beroende. En begränsad palett av lösningar kommer troligen minska den totala

kostnadseffektiviteten, åtminstone på sikt. Det blir troligen svårare för företag att hitta kostnadseffektiva lösningar för fossilfria transporter.

Det stämmer att förslaget ger fler möjligheter för drivmedelsleverantörer att uppfylla reduktionsplikten, men förslaget innebär också att det kommer bli utmanande att bibehålla eller utveckla en marknad för samtliga rena och höginblandade biodrivmedel.

Ökad flexibilitet är bra men garanterar inte en marknad

Betalningsviljan för förnybara drivmedel har hittills varit mycket begränsad och det är svårt att se att företag trots höga klimatambitioner kommer kunna betala ett drivmedelspris över det redan mycket höga dieselpriiset. Det är också osäkert om aktörer som endast säljer rena och höginblandade biodrivmedel kan basera sin verksamhet på att det finns en välfungerande marknad för att överföra utsläppsminskningar.

Sammantaget är det svårt att se någon betydande marknad för alkoholbränslen eller FAME i det föreslagna reduktionsplikssystemet, eftersom båda kräver dedikerad infrastruktur och anpassade fordon. Däremot kan korssubventioner mot ren HVO vara troligare, men det spelar ingen direkt roll för klimat- eller kostnadseffektiviteten hur HVO:n används.

Skogsindustrierna tillstyrker att flexibiliteten i reduktionsplikten utökas, men bedömer att det inte är tillräckligt för att skapa en marknad för rena och höginblandade biodrivmedel.

Reduktionsnivåer och uppräkningsfaktor

Skogsindustrierna tillstyrker att alkoholdrivmedel måste ha en uppräkningsfaktor för att vara relevanta alternativ i reduktionsplikten. Oavsett storleken på beräkningsfaktor kvarstår andra hinder för betydande inblandning av alkoholer i bensin eller användning av höginblandade alkoholdrivmedel.

Konsekvenser

Konsekvensanalysen belyser inte den överhängande risken för att merparten av de rena och höginblandade alternativen försvinner från marknaden.

Enligt skogsindustriernas bedömning innebär förslaget en kraftig försämring av marknaden för höginblandade biodrivmedel, vilket ger försämrade möjligheter att fasa ut fossila drivmedel samt att snabbt ställa om till fossilfrihet i företag och andra organisationer. Förutsättningarna för både säljare och köpare av rena och höginblandade biodrivmedel blir osäkra.

Rena och höginblandade biodrivmedel har bidragit med utsläppsminskningar utöver reduktionsplikten och utvecklingen har drivits av företagets ambition att bli fossilfria och att erbjuda fossilfria lösningar. Förslaget kommer därför att leda till ökade växthusgasutsläpp. Rena och höginblandade biodrivmedel är också en viktig pusselbit i att helt fasa ut fossila drivmedel och kommer behövas i många delar av transportsektorn under överskådlig framtid. Om deras marknad begränsas eller försvinner försvinner också en stor framtida potential för utsläppsminskningar.

Den hastiga och omvälvande förändring som föreslås riskerar också att undergräva investeringsviljan i fossilfria lösningar både hos producenter och kunder, och kan i värsta fall leda till betydande "sunk costs" hos alla marknadens aktörer. Företagets omställning försvåras och fördyras troligen betydligt av förslaget.

Skogsindustrierna bedömer att konsekvenserna blir betydligt allvarigare än vad som beskrivs i promemorian och att konsekvensanalysen bör fördjupas.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Med välskötta skogar och en skogsindustri i världsklass som grund har Skogsindustrierna ställt upp en offensiv vision: att skogsnäringen driver tillväxt i världens bioekonomi. Bioekonomin bidrar till att bryta dagens fossilbaserade ekonomi och till att uppnå EU:s och Sveriges klimatpolitiska målsättningar. En bioekonomi utgår från förnybara råvaror, som används på ett hållbart sätt. De biobaserade produkter Skogsindustriernas medlemsföretag redan idag tillverkar – bioenergi, sågade trävaror, massa och papper – kommer att vara basen under åtskilliga år framöver men kompletteras ständigt med nya produkter som textilfibrer till kläder, kemikalier, drivmedel, etc. En utveckling av bioekonomin handlar alltså inte enbart om att ersätta fossilenergi med bioenergi utan i hög grad om att ersätta växthusgasintensiva och ändliga produkter med förnybara.

För att framtidssatsningar ska kunna finansieras krävs en politik som leder till stark internationell konkurrenskraft för skogsindustrin. En väl utbyggd infrastruktur som grund för effektivare och därmed konkurrenskraftiga transporter är en viktig del i denna konkurrenskraft. Skogsindustrin exporterade år 2020 cirka 90 procent av produktionen av massa och papper och cirka 70 procent av sågade trävaror. Genom Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin starkt beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. För att begränsa avståndsnackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem där alla transportslag utom flyg ingår. Skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige.

Skogsnäringen upphandlar logistiktjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter, 65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägstransporter. Val av transportslag beror på produkt och destination, men oftast sker en kombination av transportslag. För transporter inom Sverige används både tåg och lastbilar. Lastbil är det dominerande transportslaget för rundvirke (64 procent), flis (85 procent) och sågade trävaror (87 procent). För andra produkter gäller det omvända med högre andel järnväg för massa (62 procent) och för papper (85 procent).

Stockholm

2022-02-14

För Skogsindustrierna

Mårten Larsson
Ansvarig bioenergifrågor