

Er ref: Andreas Kannesten
Diariernr: I2020/03425

andreas.kannesten@regeringskansliet.se
i.remissvar@regeringskansliet.se

Vår ref: Märten Larsson
Diariernr:

marten.olof.larsson@skogsindustrierna.se

Yttrande över Promemoria Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation

Skogsindustrierna tackar för möjligheten att ge synpunkter på promemorian, och även för att tidigare inlämnade synpunkter gällande reduktionsplikten berörs i dokumentet.

Sammanfattning

- Skogsindustrierna är en avgörande del i omställningen till netto noll växthusgasutsläpp och bidrar redan idag med en stor klimatnytta i samhället. Skogsindustrierna stödjer Sveriges högt satta mål för att minska växthusgasutsläppen i transportsektorn och instämmer i att reduktionsplikten är ett viktigt verktyg för att nå dit.
- Skogsindustrierna bedömer att de föreslagna reduktionsnivåerna är satta utan tillräckligt kunskapsunderlag och konsekvensanalys, och endast är en grov uppskattning av hur mycket biodrivmedel som kan behövas för att nå etappmålet för transporter år 2030. Skogsindustrierna menar att det finns anledning till stor oro över vilka negativa konsekvenser reduktionspliktens nivåer kan få för andra politiska mål.
- Det remitterade förslaget innebär enligt vår bedömning med största sannolikhet en fördubbling av priset på diesel till år 2030, och kraftiga ökningarna redan de närmaste åren. Det betyder att Sverige kraftigt avviker från vår omvärld och EU:s inriktning.
- Fördubblat dieselpris minskar den internationella konkurrenskraften för Sveriges näringsliv, särskilt bioekonomin, med stora negativa effekter för samhällsekonomin och det övergripande klimatmålet. Det finns också en risk att föreslagna reduktionspliktsnivåer inte går att uppfylla med hänsyn till internationella drivmedelsstandarder, samt att reduktionspliktens kraftiga styrning mot ett specifikt biodrivmedel, nämligen HVO, gör systemet mycket sårbart.
- Med anledning av detta föreslår Skogsindustrierna att regeringen tillsätter två utredningar för att till nästa kontrollstation ha ett komplett kunskapsunderlag och en utförlig konsekvensanalys:
 - Utredning om vilken kombination av styrmedel och åtgärder som behövs för att nå etappmålet för transportsektorn med minsta möjliga negativa påverkan på samhällsekonomi, internationell konkurrenskraft och det övergripande målet för transportpolitiken, samt hur reduktionsplikten på ett balanserat och kostnadseffektivt sätt kan bidra till etappmålet.
 - Utredning om hur olika reduktionspliktskurvor för bensin och diesel kan uppfyllas i verkligheten utifrån drivmedelsstandarder och tillgång på rätt sorts biodrivmedel, samt vad kostnaden blir och hur stora konsekvenser det får för transportsystem, samhällsekonomi,

internationell konkurrenskraft, bioekonomins utveckling, svensk biodrivmedelsproduktion och det övergripande klimatmålet. Utredningen bör också beröra hur beskattningen av drivmedel kan justeras efter hand som andelen fossilt kol minskar och även hur justerad beskattning kan dämpa prisökningen på drivmedel som reduktionsplikten medför.

Skogsindustriernas yttrande

Skogsnäringen skapar redan idag en mycket stor klimatnytta genom ökad tillväxt i skogen, substitution av fossilt och lagring i långlivade biobaserade produkter, som till exempel trähus. Skogsnäringen och den cirkulära bioekonomin kan med rätt förutsättningar bidra ännu mer till klimatomställningen och samhällsekonomin.

Skogsnäringen vill och kan också bidra med produktion av biodrivmedel. Enligt skogsnäringens färdplan för fossilfri konkurrenskraft, inom ramen för Fossilfritt Sverige, kan upp till 10 TWh biodrivmedel per år produceras år 2030 om rätt förutsättningar finns på plats och teknikutvecklingen går framåt. Merparten av talloljan från skogsindustrin används idag redan för drivmedelsproduktion. Nästa steg i tillvaratagandet av restprodukter är tekniker för omvandling av sågspån och ligninströmmar till drivmedel. Dessa tekniker är under utveckling och har ännu inte bevisats i kommersiell skala. Pyrolys av sågspån och vidareförädling till diesel kan förhoppningsvis bli kommersiell inom de närmaste åren, men det är ännu osäkert hur utvecklingen ser ut. Det finns även andra produktionstekniker under utveckling och i demonstrationsskala. Utvecklingen av nya produktionstekniker är och har varit starkt kopplad till Sveriges klimatpolitik och relaterade styrmedel, särskilt för FoU, demonstration och uppskalning.

Skogsindustrierna ställer sig bakom Sveriges etappmål om att minska växthusgasutsläppen i transportsektorn med 70 procent till år 2030. Transportsektorn måste bidra i omställningen till ett klimatneutralt Sverige trots att detta är en sektor som är mycket svår att ställa om på ett kostnadseffektivt sätt och utan alltför stora konsekvenser för samhället. Skogsindustrierna ställer sig också bakom reduktionsplikten som ett av verktygen för att uppnå etappmålet, och delar analysen att produktion och användning av bioenergi och biodrivmedel är en central åtgärd i Sveriges klimatomställning. Med lämplig utformning kan reduktionsplikten minska växthusgasutsläppen i transportsektorn på ett kostnadseffektivt sätt.

Konsekvenserna av fördubblat drivmedelspris måste analyseras

För att uppnå etappmålet behöver ett relativt högt omställningstryck skapas med en rad olika styrmedel. Omställningstrycket riskerar att skapa negativa konsekvenser på andra politikområden och riskerar att medföra höga samhällskostnader, särskilt om det koncentreras till en specifik åtgärd eller lösning. Skogsindustrierna är mycket oroade över att reduktionspliktens föreslagna nivåer skapar ett alltför högt omställningstryck på just diesel, och att ett fördubblat drivmedelspris (se kommentar på 12.4.3 nedan) får mycket stora negativa konsekvenser på andra politikområden. Det kan till och med få negativa konsekvenser för uppfyllandet av det övergripande klimatmålet för Sverige och EU.

Skogsindustrierna bedömer att promemorian och Energimyndighetens kontrollstationsrapport saknar tillräckligt kunskapsunderlag och tillräcklig konsekvensanalys och det är därför svårt att avgöra i vilken utsträckning oron är befogad. Skogsindustrierna ser en rad allvarliga konsekvenser som reduktionsplikten kan medföra.

Kostnadseffektiva transporter är avgörande för skogsindustrin och hela näringslivet

Skogsnäringen är Sveriges största transportköpare och beroende av vägtransporter för både råvaruleveranser och färdigvaror. Logistikkedjan för biomassa börjar alltid med en lastbilstransport, eftersom det i skogen inte finns några andra transportmöjligheter. Även järnväg och sjöfart används i stor utsträckning. Skogsindustrin undersöker nya möjligheter som elektrifiering och vätgas men det är ännu ovisst om och när teknikerna kan ge en rimlig funktion och kostnad för transport av rundved och grot från skogen. Därmed kommer den typen av transporter att få betala reduktionsplikten utan att ha något alternativ att byta till.

Drivmedelspriset utgör cirka 30 till 40 procent av transportkostnaden för en lastbilstransport, som i sin tur utgör en stor del av kostnaden för skogsråvara. Transportkostnadsandelen för skogsråvara brukar vara mellan 20–25 procent. Därmed kommer kostnadsökningar på grund av reduktionsplikten få ett stort genomslag på skogsindustrins råvarukostnad, vilket i sin tur minskar konkurrenskraften på den internationella marknaden. Då försämras möjligheterna att genom en växande bioekonomin bidra till klimatomställningen i Sverige och globalt.

Möjligheten att ta ut restprodukter från skogen beror på transportkostnaden. Biodrivmedel baseras på skogsnäringens restprodukter, som har ännu högre transportkostnader än annan skogsråvara generellt. Många restprodukter, särskilt grenar och toppar, lämnas till stor del i skogen eftersom logistikkostnaden snabbt blir för hög när transportavståndet ökar. Med högre drivmedelspriser kommer en mindre mängd restprodukter kunna tas till vara och priset på det som tas tillvara blir högre. Reduktionsplikten leder därmed till minskad tillgång på restprodukter och till ett högre pris, vilket ger låg lönsamhet och sämre möjligheter för inhemsk biodrivmedelsproduktion.

Eftersom bioenergi är transportkostnads känsligt kan transportpolitiken och Trafikverket bidra genom att sänka transportkostnaderna för bioenergi i Sverige och därmed möjliggöra konkurrenskraftig produktion av biodrivmedel i Sverige med svensk råvara. Trafikverket sitter själva på nycklarna till flera av de påverkande faktorerna så som ökat underhåll, bärighet, snöröjning, ökad tillgänglighet, fokus på lågtrafikerade banor, BK4, tyngre och längre tåg samt HCT-fordon.

Skogsindustrierna föreslår nya utredningar av etappmålet och reduktionsplikten. För skogsnäringen riskerar alltså de höga reduktionsnivåerna för diesel att minska internationell konkurrenskraft, tillväxt i bioekonomin och möjligheterna för att producera biodrivmedel från svensk råvara. Dessa konsekvenser gäller troligen också för andra gröna näringar, och givetvis andra näringsgrenar också. På samhällsnivå kan detta betyda färre arbetstillfällen, minskat skatteunderlag och även sämre förutsättningar för att nå det övergripande klimatmålet.

Alla dessa negativa effekter riskerar att uppstå när hänsynsmålet för transportsektorn ska uppnås utan att tillräckligt beakta sektorns övergripande mål och funktion. Skogsindustrierna menar att det är allvarligt att målkonflikten inte analyseras mer utförligt för ett så centralt klimatstyrmedel som reduktionsplikten.

Skogsindustrierna föreslår därför att regeringen tillsätter följande två utredningar som underlag för eventuell revidering av reduktionsnivåerna:

Utredning om vilken kombination av styrmedel och åtgärder som behövs för att nå etappmålet för transportsektorn med minsta möjliga negativa påverkan på samhällsekonomi, internationell

konkurrenskraft och det övergripande målet för transportpolitiken, samt hur reduktionsplikten på ett balanserat och kostnadseffektivt sätt kan bidra till etappmålet.

Utredning om hur olika reduktionspliktskurvor för bensin och diesel kan uppfyllas i verkligheten utifrån drivmedelsstandarder och tillgång på rätt sorts biodrivmedel, samt vad kostnaden blir och hur stora konsekvenser det får för transportsystem, samhällsekonomi, internationell konkurrenskraft, bioekonomins utveckling, svensk biodrivmedelsproduktion och det övergripande klimatmålet. Utredningen bör också beröra hur beskattningen av drivmedel kan justeras efter hand som andelen fossilt kol minskar och även hur justerad beskattning kan dämpa prisökningen på drivmedel som reduktionsplikten medför. Skogsindustrierna har bland annat identifierat följande frågor som bör besvaras, och deltar gärna i utformningen av utredningen:

- Hur ser tillgång och efterfrågan på biodrivmedel ut i Sverige, EU och världen, särskilt biodrivmedel med rätt kemiska egenskaper för inblandning och låga växthusgasutsläpp?
- Vilka råvaror och produktionsmetoder kommer huvudsakligen att användas till reduktionsplikten och vilka produktionskostnader, marknadspriser, växthusgasutsläpp och miljöpåverkan har de?
- Hur mycket har reduktionsplikten ökat drivmedelskostnaderna och transportkostnaderna för varuägare hitintills och hur ser det ut fram till 2030?
- Hur påverkas olika branscher i industrin och näringslivet, transportpolitiska mål, internationell konkurrenskraft, samhällsekonomi, bioekonomi och det övergripande klimatmålet?
- Hur påverkar reduktionsplikten möjligheten att producera biodrivmedel i Sverige och hur kan finansiella styrmedel för FoU designas för att skynda på utvecklingen av svensk produktion av biodrivmedel?
- Vilka samhällsekonomiska effekter uppstår i Sverige om reduktionsplikten huvudsakligen uppfylls med importerade biodrivmedel?
- Kan beskattningen per energiinnehåll istället för volym öka kostnadseffektiviteten i reduktionsplikten?
- Kommer Sverige att nå EU-målet för avancerade drivmedel och hur styr andra länder mot målet?

Nedan ges specifika synpunkter på promemorians olika avsnitt.

5.1 Reduktionsnivåer för bensin och diesel, sid 14

Promemorian beskriver att bränslekrav gör det omöjligt att uppfylla de aviserade reduktionspliktsnivåerna och påpekar att de möjliga inblandningsnivåerna troligen är mycket lägre än vad Energimyndigheten skriver i sin rapport. Alltså behöver Sveriges drivmedelsleverantörer i en relativt nära framtid troligen frångå internationell drivmedelsstandard eller bryta mot reduktionspliktslagen.

Både i promemorian och Energimyndighetens kontrollstationsrapport antas att biodrivmedlen ha mycket låga växthusgasutsläpp. Om detta antagande inte stämmer behövs dessutom betydligt högre volymprocent biodrivmedel, långt över de 73 procent som antas för diesel.

Men istället för att överväga sänkta reduktionspliktsnivåer övervägs i promemorian en höjning av reduktionspliktsnivån för bensin. Dessa drivmedelstekniska aspekter måste belysas ytterligare och det kommer leda till att antingen måste reduktionspliktsnivåerna sänkas eller internationella drivmedelsstandarder ändras. Det senare är en mycket komplex och tidskrävande process.

Skogsindustrierna anser att denna problematik måste belysas och hanteras i föreslagen utredning om hur reduktionsplikten kan uppfyllas.

5.1 Reduktionsnivåer för bensin och diesel, sid 15

Reduktionsplikten kommer och ska bidra mycket till det nationella etappmålet, men kan inte som enskilt verktyg täcka upp för bristen på andra effektiva styrmedel och åtgärder. Åtminstone inte utan noga övervägning av kostnader och nyttor med höga reduktionspliktsnivåer.

Det är relevant att överväga hur mycket reduktionsplikt som behövs för att uppfylla etappmålet, men en sådan beräkning kan inte utan vidare analys översättas direkt till lagstiftade reduktionspliktsnivåer. Reduktionspliktens utformning måste också baseras på vad som är tekniskt och ekonomiskt möjligt.

Skogsindustrierna anser att detta bör belysas i de två föreslagna utredningarna.

5.1 Reduktionsnivåer för bensin och diesel, sid 16

Enligt avsnittet om elektrifiering och effektivisering finns en mycket större potential i sådana åtgärder. Det innebär att etappmålet för transportsektorn kan nås även med betydligt lägre reduktionsnivåer.

Skogsindustrierna anser att detta bör belysas i föreslagen utredning om hur etappmålet ska nås.

5.1 Reduktionsnivåer för bensin och diesel, sid 17

Kontrollstationerna blir viktiga för att undvika alltför stora negativa samhällsekonomiska konsekvenser. Troligen behövs en större justering av reduktionsnivåerna vid nästa kontrollstation. Det är viktigt att den kontrollstationen innefattar en bredare konsekvensanalys.

Skogsindustrierna anser att konsekvenserna måste belysas i de två föreslagna utredningarna senast till nästa kontrollstation.

6 Införande av flexibla kvoter och ändrade regler för överlåtelse av utsläppsminskningar

Flexibla kvoter är en bra lösning för att öka kostnadseffektiviteten i reduktionsplikten.

8 Begränsning av biodrivmedel från råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning

Skogsindustrierna instämmer i bedömningen att reduktionsplikten inte bör få uppfyllas med biodrivmedel från råvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning, om en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager kan observeras.

Eftersom denna typ av drivmedel hitintills har använts på den svenska marknaden och troligen många andra marknader uppstår frågan hur ett förbud i Sverige och kommande förbud i andra länder kan påverka marknaderna för biodrivmedel. Det behövs en analys av effekterna på tillgång och pris för biodrivmedel, särskilt för HVO.

Skogsindustrierna anser att detta bör belysas i den föreslagna utredningen om hur reduktionsplikten ska uppfyllas.

12.3 Förutsättningar för konsekvensanalysen, sid 34

Här omnämns att elektrifieringstakten uppenbarligen är underskattad i Energimyndighetens analys. Det visar på svårigheten att basera en lagstiftning med omfattande samhällspåverkan, som reduktionsplikten, på antaganden om transportsektorns framtida utveckling.

Skogsindustrierna efterfrågar en mer omfattande analys av detta i föreslagen utredning om hur etappmålet kan uppfyllas.

12.3 Förutsättningar för konsekvensanalysen, sid 36

I konsekvensanalysen antas att HVO kommer ha samma växthusgasutsläpp som 2019 under perioden fram till år 2030. Råvarubasen som används för biodrivmedel till reduktionsplikten kommer dock troligen att förändras redan på kort sikt. Rapsbaserad HVO omnämns som ett viktigt alternativ, vilket skulle ge högre genomsnittliga växthusgasutsläpp.

De genomsnittliga växthusgasutsläppen är ett centralt antagande som avgör hur stora volymer biodrivmedel som behövs för att uppfylla reduktionsplikten och därmed vad kostnaden blir. Eftersom HVO måste utgöra en stor del av de biodrivmedel som ska uppfylla reduktionsplikten blir antaganden om HVO särskilt avgörande. Här behövs en bättre analys av hur växthusgasutsläppen kan se ut till år 2030 baserat på vilka råvaror som rimligen kan användas. Det räcker inte att skriva fram en ögonblicksbild från år 2019. Många scenarier för uppfyllnad av reduktionsplikten har troligen högre växthusgasutsläpp än vad som antas i konsekvensanalysen.

Skogsindustrierna efterfrågar en mer omfattande analys av antagande om växthusgasutsläpp i föreslagen utredning om hur reduktionsplikten kan uppfyllas.

12.4.2 Offentligfinansiella effekter

Under offentligfinansiella effekter kan även risk för en krympande exportindustri nämnas, med färre arbetstillfällen och minskat skatteunderlag som följd. Kraftigt höjda transportkostnader jämfört med omvärlden kommer oundvikligen minska den internationella konkurrenskraften för transportintensiva näringar och leda till minskad export.

Skogsindustrierna anser att detta bör analyseras mer utförligt i de två föreslagna utredningarna.

12.4.3 Preiseffekter på drivmedel

Reduktionsplikten ska huvudsakligen uppfyllas med HVO. Som promemorian beskriver är det mycket begränsad tillgång på HVO med rätt köldegenskaper för Sverige samtidigt som den internationella efterfrågan på HVO generellt växer. De restprodukter som HVO rimligen kan produceras från är mycket begränsade i Europa och världen. Dessutom kommer användningen av palmoljebaserade biodrivmedel kraftigt begränsas. Den framtida marknaden är svårbedömd, men ett rimligt prisintervall skulle kunna uppskattas utifrån resonemang om vilka råvaror som kommer att användas och vilka produktionskostnader det innebär.

Eftersom det nuvarande kunskapsunderlaget i promemorian och Energimyndighetens kontrollstationsrapport är bristfälligt gällande prisuppskattningar är den enda rimliga uppskattningen att HVO-priset åtminstone kommer vara i nivå med reduktionspliktsavgiften.

Det innebär enligt promemorian att priset ökar med 13 öre per liter för varje procent i reduktionsplikten. Alltså innebär 66 procent reduktion att priset ska öka med 8,58 kr per liter ex. moms jämfört innan

reduktionsplikten ikraftträdande. Utöver det tillkommer aviserade skatteökningar med konsumentprisindex plus 2 procentenheter. Det skulle innebära ytterligare ett par kronor ex. moms till år 2030. Totalt kan reduktionsplikten plus skatteökningar innebära att priset på diesel ökar med runt 10 kr per liter ex. moms och därmed dubblas jämfört med nivån som var under 2010-talet innan reduktionsplikten.

Reduktionspliktslagen öppnar också för en betydligt högre reduktionspliktsavgift på upp till 7 kr per kg koldioxid, vilket skulle ge en nästan dubbelt så stor prisökning med förödande effekter på hela samhället.

Skogsindustrierna anser att en mer omfattande och tydligare bedömning av priset på HVO behövs för att hävda att kostnaden för reduktionsplikten skulle ligga under reduktionspliktsavgiften. Dessutom måste de verkliga kostnaderna för reduktionsplikten framhållas tydligare och den stora samhällsekonomiska effekten de medför analyseras mer utförligt.

Skogsindustrierna anser att en mer utförlig analys behövs av framtida pris på drivmedel samt tillhörande konsekvenser i föreslagen utredning om hur reduktionsplikten kan uppfyllas.

12.4.4 Behovet av biodrivmedel för att uppfylla reduktionsplikten

Volymerna biodrivmedel som behövs till år 2030, och även i närtid, baseras på den låga uppskattningen av genomsnittliga växthusgasutsläpp (avsnitt 12.3) för de biodrivmedel som används. Det innebär att volymerna som anges i detta avsnitt kan ses som en mininivå av hur mycket biodrivmedel som behövs. Högre växthusgasutsläpp kan betyda betydligt högre volymer biodrivmedel som vida överstiger tekniska drivmedelsstandarder. Om mer grödobaserade biodrivmedel används i reduktionsplikten kan växthusgasreduktionen snarare ligga runt 70 procent jämfört med fossil diesel. Då innebär 66 procent reduktionsplikt närmare 100 volymprocent biodrivmedel i diesel. Det är inget orimligt scenario, men det skulle medföra många orimliga konsekvenser för samhället.

Ett annat scenario är att Sverige lägger beslag på cirka hälften av HVO-potentialen från restprodukter i Europa, som anges till 70-100 TWh i promemorian. Men det är orimligt när Sverige har mindre än 2 procent av EUs befolkning och andra medlemsstater också måste minska sina växthusgasutsläpp och öka användningen av HVO.

Skogsindustrierna anser att en ny uppskattning för behovet av biodrivmedel bör tas fram i föreslagen utredning om hur reduktionsplikten kan uppfyllas.

12.4.5 Effekter för miljön

Enligt promemorian styr reduktionsplikten mot avfall och restprodukter samt produktion med förnybar energi som insats. Detta resonemang måste kompletteras med att reduktionsplikten styr mot de biodrivmedel som uppnår utsläppsminskningen till lägst kostnad. Det är nödvändigtvis inte det drivmedel som har lägst växthusgasutsläpp. Som exempel kan nämnas att etanol från sockerrör har en mycket lägre reduktionskostnad än etanol från skogsråvara.

En annan viktig aspekt är att reduktionsplikten styr så hårt mot HVO där tillgången på avfall och restprodukter som kan användas på ett kostnadseffektivt sätt är mycket begränsad. Styrningen mot HVO blir därmed också en styrning mot oljegrödor som raps, och raps omnämns i promemorian som ett troligt alternativ.

Att styra mot faktisk växthusgasreduktion är ett bra koncept men styrningseffekten bör inte överskattas. Den främsta effekten av reduktionsplikten är styrningen mot HVO, ett nischbränsle med mycket smal

råvarubas. Gällande den totala minskningen av växthusgasutsläpp som uppskattas i promemorian så kan den begränsas av att internationella drivmedelsstandarder hindrar uppfyllandet av reduktionsplikten.

Skogsindustrierna anser att denna effekt bör analyseras igen i föreslagen utredning om hur reduktionsplikten kan uppfyllas.

12.4.7 Påverkan på självförsörjningsgrad

Reduktionsplikten kan möjligen leda till ökad biodrivmedelsproduktion i Sverige, på grund av eventuella fördelar med samraffinering, men det är ovisst om plikten leder till ökad användning av svensk bioråvara. Därför är det också ovisst hur reduktionsplikten påverkar Sveriges självförsörjningsgrad.

Enligt resonemanget ovan om 12.4.5 är det inte säkert att reduktionsplikten styr tydligt mot avfall och restprodukter, som exempelvis restprodukter från svenskt skogsbruk. Tvärtom kan plikten styra bort från svensk råvara. Drivmedelskostnader för hantering och transporter utgör en stor andel av kostnaden för bioråvara, och om Sverige har dubbelt så höga drivmedelspriser jämfört med omvärlden så kommer inte svensk råvara kunna användas. Om den politiska ambitionen med reduktionsplikten är att den till stor del ska uppfyllas med svensk råvara så måste troligen reduktionsnivåerna sänkas kraftigt.

Skogsindustrierna anser att denna effekt bör analyseras igen i föreslagen utredning om hur reduktionsplikten kan uppfyllas.

12.5.2 Påverkan på företag och näringsliv till följd av ökade drivmedelskostnader

Påverkan på drivmedelspriset är troligen betydligt större än vad som beskrivs under 12.4.3 och därmed är också konsekvenserna för företag och näringsliv mycket allvarligare.

Promemorian ger en korrekt beskrivning av att näringar med höga transportkostnader och stor andel export drabbas hårdare av reduktionsplikten, men det borde framgå tydligare att fördubblade dieselpriser riskerar att drabba många företag mycket hårt.

Det är också av stor vikt för klimatomställningen att reduktionsplikten kraftigt försämrar förutsättningarna för att utveckla Sveriges bioekonomi, då kostnaden för råvara ökar. Därmed kan etappmålet i transportsektorn genom reduktionsplikten försämrade förutsättningarna för att nå Sveriges övergripande klimatmål. Detta är en mycket allvarlig målkonflikt.

Skogsindustrierna anser att konsekvensanalysen bör fördjupas i föreslagen utredning om hur reduktionsplikten kan uppfyllas.

12.5.3 Producenter av biodrivmedel

Enligt kommentaren på 12.4.5 och 12.4.7 behöver resonemangen om påverkan på svensk biodrivmedelsproduktion utvecklas. Det är inte säkert att reduktionsplikten som enskilt styrmedel kommer att leda till ökad användning av svenska restprodukter. Promemorian tar också upp att kostnaden för svensk råvara kommer att öka med reduktionsplikten.

Skogsindustrierna anser att denna effekt kan analyseras ytterligare i den förslagna utredningen om hur reduktionsplikten kan uppfyllas.

12.5.4 Påverkan på konkurrensförhållanden mellan företag

I detta avsnitt beskrivs kortfattat den allvarligaste konsekvensen av reduktionsplikten. Sverige, ett till ytan stort land i utkanten av Europa som ska konkurrera med företag i och utanför Europa, kommer att ha

betydligt högre drivmedelspriser än övriga länder. Kostnadseffektiva transporter är avgörande för företagande och ekonomisk utveckling, och därmed för samhällsekonomin.

Skogsindustrierna anser att dessa konsekvenser måste analyseras mer utförligt.

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

2021-02-15

För Skogsindustrierna

Mårten Larsson
Ansvarig bioenergifrågor