

Remissyttrande över Promemoria Reduktionsplikt för bensin och diesel - kontrollstation

Svemin (Föreningen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige) är den nationella branschföreningen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige. Antalet medlemsföretag uppgår till ett drygt 40-tal. Medlemsverksamheterna förekommer i hela landet, varav gruvorna huvudsakligen är lokaliserade till norra Sverige och Bergslagen.

Svemin har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad promemoria och vill framföra följande synpunkter.

Sammanfattning

- Promemorian innehåller en otillräcklig analys om påverkan på näringslivet till följd av högre drivmedelspriser. Svemin efterfrågar därför en fördjupad analys av mer exakta uppskattningar av reduktionspliktens effekter på svensk konkurrenskraft.
- Svemin ställer sig positiv till att det bör vara möjligt att använda fossilfria elektrobränslen för att uppfylla reduktionsplikten.
- Utbudet på marknaden av hållbara biobränslen är fortsatt begränsat. Incitament/lagstiftning för utveckling av högre volymer närproducerat hållbart biobränsle behövs.
- Lagstiftningen tar ingen hänsyn till att HVO har en sämre prestanda under kalla förhållanden jämfört med fossil diesel, vilket blir problematiskt för reduktionspliktiga företag i norra Sverige där inblandningen endast kan justeras över året, men inte mellan klimatzoner. En köldproblematik med HVO har upplevts av gruvbolag norr om polcirkeln.
- Kunskap och insikten om sambanden mellan transportkostnader, med fokus på skatter och avgifter, och näringslivets konkurrenskraft är låg. Svemin efterfrågar därför en total översyn av transportsektorns samlade skatter och avgifter kopplat till näringslivets konkurrenskraft.

Inledning

Reduktionsplikten är ett verktyg för strävan mot en klimatneutral transportsektor år 2045. Minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken, på kort och medellång sikt, förutsätter en ökad inblandning av biobaserad råvara i konventionell bensin och diesel, kombinerat med ökad elektrifiering av fordonsflottan.

Gruv-, metall-, och mineralnäringen har i branschens färdplan för fossilfrihet antagit målet om fossilfria maskiner och interna transporter till 2035. Det pågår ett aktivt arbete för att nå målsättningen. Exempelvis investerar Boliden 300 miljoner kronor i utbyggnaden av elektrifierade gruvtruckar i gruvorna Aitik och Kevitsa, som beräknas minska dieselförbrukningen med 5 500 kubikmeter per år. Ett annat exempel är Kaunis Iron som nyligen påbörjat tester med tunga elektrifierade transporter med målet att ha en helt eldriven lastbilsflotta till 2025.

Reduktionsplikten måste utformas så att det skapas stabila och långsiktiga spelregler för transportsektorns samtliga aktörer. Utformningen måste garantera teknikneutralitet och att klimat- och miljömål nås med bibehållen konkurrenskraft och försörjningstrygghet, så snabbt och kostnadseffektivt som möjligt.

Det är också av central betydelse att reduktionsplikten garanterar en stabil och långsiktig utveckling av konkurrenskraftiga drivmedelspriser, vilket direkt påverkar transportkostnader, näringslivets kostnadsnivå och konkurrensförmåga.

Otillräcklig analys om påverkan på näringslivet till följd av högre drivmedelspriser

När reduktionsplikten infördes år 2018 påpekade bland annat Svenskt Näringsliv förslagets kortsiktighet, allmänna formuleringar om framtida prisutveckling på drivmedel och brist på analys av konsekvenser för näringslivets konkurrenskraft¹.

Den föreliggande promemorians konsekvensbeskrivning (kap 12) är fortsatt en kort och övergripande läsning och uppvisar stora brister, där den avgörande bristen ligger i de stora osäkerheterna att bedöma priseffekterna på drivmedel. I avsaknad av denna analys ställer sig Svemin frågande till om förslaget om reduktionsplikt kan betraktas som konsekvensutrett.

I avsaknad av prisuppskattningar är den rimliga bedömningen att kostnaden kommer att uppgå till reduktionspliktsavgiften. Enligt Skogsindustriernas beräkningar kommer då priset på dieselbränsle öka med runt 10 kr per liter, exklusive moms, till år 2030.

I avsnitt 12.5.2. finns ett kort stycke om effekterna på näringslivet. I en mening konstateras att näringar med stor export är särskilt utsatta, då dess internationella konkurrenskraft påverkas av högre transportkostnader. Gruvindustrin pekas ut särskilt som drabbad av kostnadsökningar till följd av förslaget. Någon vidare analys inkluderas inte.

En ökning av dieselpriset med 10 kr per liter skulle slå hårt mot gruvnäringens konkurrenskraft, som i förlängningen är med och finansierar vår välfärd och bidrar med hållbart producerade produkter med lägre klimatavtryck än internationella konkurrenter.

Svemin efterfrågar en fördjupad analys av mer precisa uppskattningar av reduktionspliktens effekter på svensk konkurrenskraft.

Utbudet av hållbara biobränslen är fortsatt begränsat

Utbudet på marknaden av hållbara biobränslen är fortsatt begränsat. Incitament/lagstiftning för utveckling av högre volymer närproducerat hållbart biobränsle behövs.

¹ M2017/00723/R: Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensen och dieselbränsle (SN 39/2017)

Positivt med inkludering av fossilfria elektrobränslen

SveMin välkomnar att det bör vara möjligt att använda fossilfria elektrobränslen för att uppfylla reduktionsplikten.

Anpassa reduktionsplikten till klimatet ovanför polcirkeln

Lagstiftningen tar ingen hänsyn till att HVO har en sämre prestanda under kalla förhållanden jämfört med fossil diesel, vilket blir problematiskt för reduktionspliktiga bolag ovanför polcirkeln där inblandningen endast kan justeras över året, men inte mellan klimatzoner. En köldproblematik med HVO har upplevts norr om polcirkeln. Exempelvis har LKAB upplevt problem redan vid en temperatur på 10 minusgrader med 30% inblandning av HVO som var klassad ner till 30 minusgrader. Problematiken består i att bränslen kristalliserats vilket gjort det trögflytande och inte har gått att pumpas ut från tankstationer alternativt järnvägsvagnar utan förvärmning. Filter och injektorer har fått bytas på maskiner med fördyrande kostnader, för en entreprenör närmare 100 000kr. Konsekvenserna är en överhängande risk för maskinhaveri och i förlängningen stopp i produktionen. Saybolt har genomfört tester med 10% inblandning av HVO när det gäller LKAB:s HVO-leverens under 2019-2020 och upplever samma problematik vid 10 minusgrader.

Denna köldproblematik måste tydligt beaktas i lagstiftningen.

Genomför en total översyn av transportsektorns samlade skatter och avgifter kopplat till näringslivets konkurrenskraft

Sverige ligger i Europas utkant. Handel med varor och tjänster är grunden för vår utveckling och välfärd. Ett robust transportsystem som kan nyttjas till konkurrenskraftiga transportpriser, med hänsyn till hållbarhet och säkerhet, är en mycket viktig faktor för Sveriges konkurrensmöjligheter. En liten öppen ekonomi kräver kontinuerligt förbättring av företagsklimatet och näringslivets konkurrenskraft.

Skatter, avgifter och andra styrmedel på transporter fyller en funktion. Gruv- och mineralbranschen bejakar arbetet med att sänka transporterens klimatpåverkan och en hållbar väg bort från fossila bränslen. Uppfyllandet av klimat- och miljömål måste kunna kombineras med stärkt konkurrenskraft. Konkurrenskraft är en förutsättning för tillväxt och jobb men också för de resurser som behövs för att åstadkomma ett hållbart samhälle. Utformas styrmedel på ett felaktigt sätt kan näringslivets konkurrenskraft försvagas.

Kunskap och insikten om sambanden mellan transportkostnader, med fokus på skatter och avgifter, och näringslivets konkurrenskraft är låg. SveMin efterfrågar därför en utredning med uppdrag att utföra en fullständig översyn om hur de samlade skatterna och avgifterna på transporter påverkar näringslivets konkurrenskraft.

Stockholm, datum som ovan.

A handwritten signature in black ink, reading "Maria Sunér Fleming". The signature is written in a cursive style with a small orange dot above the 'i' in "SveMin" from the logo above.

Maria Sunér Fleming

VD, SveMin

Hanna Stenegren

Ansvarig klimat- och energifrågor, SveMin