

Er ref: I2022/00725
Andreas Kannesten

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

Vår ref: Sl:s dnr R:2022-06
Mårten Larsson

Skogsindustrierna
marten.olof.larsson@skogsindustrierna.se
072-2080250

Yttrande över promemorian Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023

Skogsindustrierna tackar för möjligheten att lämna synpunkter på regeringens förslag.

Sammanfattning

Skogsindustrierna:

- tillstyrker regeringens förslag, vilket bland annat motiveras av behovet av konsekvensanalys.
- anser att *Kontrollstation 2022* bör innefatta en fullständig konsekvensanalys, och särskilt en analys av näringslivets internationella konkurrenskraft utförd av Konjunkturinstitutet.
- anser att *Kontrollstation 2022* måste ta hänsyn till att EU utvecklar den gemensamma klimatpolitiken för transporter och biodrivmedel, annars finns det risk för fler kortsiktiga beslut om reduktionsplikten de närmaste åren.

Skogsindustriernas yttrande

Skogsindustrierna instämmer i att reduktionsplikten är ett centralt styrmedel i omställningen av transportsektorn. Reduktionsplikten ska ge stabila förutsättningar för investeringar, och även kombineras med åtgärder för att stödja inhemsk drivmedelsproduktion.

Skogsindustrierna tillstyrker regeringens förslag. Det är inte önskvärt med snabba och kortsiktiga förändringar av reduktionsplikten, men det kan just nu motiveras av omvärldsläget och att många aktörer i samhället är överraskade av reduktionspliktens betydande konsekvenser. Det kan också motiveras av att reduktionsplikten endast i begränsad omfattning har bidragit till det huvudsakliga målet, vilket enligt Skogsindustriernas tolkning är att reduktionsplikten till stor del, men på nettobasis, ska uppfyllas av inhemsk bioråvara.

Regeringens bedömning att reduktionsplikten behöver pausas mindre ett år efter nivåerna beslutades (juni 2021 baserade på *Kontrollstation 2019*) understryker vikten av att *Kontrollstation 2022* nu belyser de verkliga kostnaderna och konsekvenserna för reduktionsplikten. Reduktionsnivån för diesel är idag 30,5 procent och ska på mindre än 8 år öka till 66 procent. Vad innebär det för prisnivåer och acceptans för reduktionsplikten.

Beslut om reduktionsplikten måste vara långsiktiga och brett accepterade och förankrade. Det förutsätter ett gediget underlag om hur utvecklingen kan se ut till år 2030 och därefter. Det gäller särskilt för hur EU:s politik och styrmedel utvecklas, och hur Sveriges klimatpolitik efter hand måste linjeras med den. EU-kommissionen har föreslagit att reduktionsplikter ska gälla för vägtransporter, sjöfart och flyg samtidigt

som råvarubasen för biodrivmedel begränsas. Det innebär radikalt förändrade förutsättningar för Sveriges reduktionsplikt jämfört med när den infördes 2018 och även sedan nivåerna beslutades.

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 2021 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 järnvägs-transporter. 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).

För Skogsindustrierna

Mårten Larsson
Ansvarig bioenergifrågor