

Promemoria M2017/00723/R

m.registrator@regeringskansliet.se
103 33 Stockholm

Yttrande över promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle

Reduktionsplikt innebär ett efterlängtat steg för klimatet, mot en hållbar samhällsutveckling och för att skapa gröna jobb i Sverige. Effektivt hållbart skogsbruk och industriell tradition tillsammans med en tydlig politisk inriktning skapar förutsättningar för svensk skogsindustri att aktivt bidra till ett minskat beroende av fossila drivmedel.

Övergripande synpunkter:

- **Systemets långsiktighet bör stärkas:** Reduktionsplikt skapar en prisstimulans för biodrivmedel, med hög klimatprestanda. En prisstimulans som kan möjliggöra investeringar i inhemsk produktion av biodrivmedel i Sverige, vilket skulle främja utvecklingen av den biobaserade industrin. Men för att detta ska ske måste det finnas en tillit till den långsiktiga politiska viljan att ställa om till en fossilfri transportsektor och en ökad tydlighet runt utvecklingen av styrmedlen efter år 2020.
- **Stöd investeringar i ny teknik:** Sverige har en stor potential att bli självförsörjande och på sikt även kunna exportera biodrivmedel. För att möjliggöra investeringar i biodrivmedel och därigenom öka värdeskapandet från svensk skogsnäring bör Sverige se över möjligheterna att minimera de finansiella riskerna vid utveckling av nya icke kommersialiserade tekniker.
- **Värna skogsbruket på EU-nivå:** Det är av största vikt att regeringen säkerställer att RED II direktivet med sina hållbarhetskriterier, det förnyade regelverket runt LULUCF eller statsstödsregler inte begränsar Sveriges ambitioner inom klimatområdet, skogsnäringen eller Sveriges möjlighet att stärka förädlingen av skoglig råvara.
- **Värna skogsbrukets konkurrenskraft:** Möjligheten att justera reduktionsavgiften och den sänkta koldioxidskatten på bensin och diesel utifrån förbättrad klimatprestanda genom inblandning av biodrivmedel minskar reduktionspliktens effekt på prisnivån för transporter, vilket är av stor vikt för skogsnäringens konkurrenskraft.

Systemets långsiktighet bör stärkas:

Reformen stärker Sveriges möjlighet att realisera de svenska klimatmålen om att minska utsläppen från transportsektorn med 70 procent till 2030. Avsaknaden av långsiktiga spelregler efter år 2020 riskerar dock att försena nödvändiga investeringsbeslut bland transportköpare såväl som biodrivmedelsproducenter.

På grund av den pågående politiska processen på EU-nivå avseende både RED II samt nuvarande statsstödregelverk är det rimligt att endast fastställa reduktionspliktsnivåerna till och med år 2020. För att säkerställa att marknadstillväxten inte påverkas negativt på grund av denna försiktighetsåtgärd, är det av största vikt att regeringen snarast kommunicerar en preliminär reduktionskurva för både bensin och diesel som sträcker sig fram till år 2030 med kontrollstationer. Regering bör också redogöra för hur Sverige avser att gå vidare med processen att säkra marknaden för rena biodrivmedel efter år 2020. Detta bör göras i samråd med ett branschråd.

Reduktionsplikten

Den absolut viktigaste effekten av reduktionsplikten är att den skapar en prisstimulans för biodrivmedel med hög klimatnytta, vilket möjliggör investeringar i svensk biodrivmedelsproduktion som generellt har en hög klimatprestanda.

Målnivån för år 2030 med en 40 procentig reduktionsnivå inom reduktionsplikten är dock endast indikativ vilket stärker behovet av bred politisk enighet och tydlighet runt utvecklingen av transportsektorn. Efter år 2020, eller så snart ett nytt regelverk förhandlats fram på EU nivå, bör regeringen förlänga tidshorizonten för fastställda kvoter och säkra att dessa är tillräckligt marknadsdrivande för att nå regeringen klimatmål för transportsektorn.

Ytterligare en förbättringspunkt vore att stärka incitamenten för att reducera utsläppen utöver reduktionsplikten. När reduktionsplikten utvecklas bör möjligheterna att premiera företag som driver på utvecklingen beaktas, till exempel genom ökade möjligheter till handel eller att reduktioner utöver kvotkurvan kan användas nästföljande år.

Vi stödjer att koldioxidskatten på bensin och diesel justeras nedåt utifrån förbättrad klimatprestanda och antagen volym inblandade biodrivmedel. Det är viktigt att svensk transportpolitik inte försämrar den väldigt transportberoende skogsnäringens konkurrenskraft. Möjligheten att justera reduktionsavgiften och koldioxidskatten säkerställer en viss prisstabilitet på inhemska transporter. Troligtvis kommer priset effekten av reduktionsplikten bli större än den som anges i konsekvensbeskrivningen vilket bör beaktas i kommande skatterevideringar.

Regeringen bör också överväga lämpligheten med att ha energi- och koldioxidskatt baserat på volym. I och med att biodrivmedel ofta har lägre energiinnehåll än fossila bränslen blir det i praktiken så att energiskatten per energienhet blir högre för biodrivmedel. Det tenderar att straffa klimatsmarta biodrivmedel med lägre energiinnehåll. För att säkra ett teknikneutralt skattesystem bör bränsleskatter baseras på energiinnehåll istället för volym.

Skattebefrielse

Slutmålet för införandet av reduktionsplikten är att på sikt fasa ut fossila drivmedel från Sveriges transportsektor, därför är det viktigt att rena biodrivmedel får utvecklas både på kort och lång sikt. Det är därför av stor vikt att få till stabila styrmedel för dessa biodrivmedel.

Tyvärr omfattas skattebefrielsen av EU:s regelverk för överkompensation. Utöver det orimliga faktum att EU:s regelverk inte tillåter att förnybara biodrivmedel premieras över fossila, är det olyckligt att EU:s beräkningsmodeller inte heller särskiljer mellan olika råvaror eller värderar klimatnytta, så länge biodrivmedlet är hållbart. Det innebär att biodrivmedelsproducenter som driver utvecklingen av biodrivmedel med högre klimatnytta inte premieras. För svensk del medför det att konkurrenskraften för våra inhemska biodrivmedel samt nya icke kommersialiserade produktionsmetoder minskar. Ytterligare satsningar behövs därför för att säkerställa marknaden för dessa drivmedel fram till dess att en långsiktig skattebefrielse som inte omfattas av dagens regler runt överkompensation godkänns av EU eller nytt styrmedel för rena biodrivmedel arbetas fram. Den föreslagna skattesänkningen stärker marknaden men sänkningen är troligtvis inte tillräcklig.

Stöd investeringar i ny teknik:

Sverige har i enlighet med både Skogsstyrelsens prognoser och flertalet olika potentialberäkningar en kapacitet att bli självförsörjande och på sikt exportera biodrivmedel. Att utveckla ny teknik både inom befintliga- och nya värdekedjor innebär en stor finansiell risk, vilket måste hanteras för att få till nya investeringar.

Utöver uttaget av timmer och massakvaliteterna finns en potential att öka uttaget av restprodukter från skogsavverkningen (som exempel GROT och flis). Restprodukter som kan utgöra råvaror för avancerade biodrivmedel med mycket god klimatnytta. En fördyring av transporten av råvara från skogen riskerar dock att omöjliggöra investeringar i storskaliga anläggningar för produktion av biodrivmedel.

För att möjliggöra investeringar i ökat värdeskapande från skogen genom till exempel biodrivmedelsproduktion bör Sverige se över möjligheterna att minimera de finansiella riskerna vid utveckling av ny icke kommersialiserad teknik, vilket även föreslås i Miljömålsberedningens betänkande¹ och har framhållits i tidigare FFF² utredning.

Värna skogsbruket på EU nivå:

Osäkerheten runt skattebefrielsen efter år 2020 visar tydligt på vikten av att aktivt påverka förhandlingarna angående RED II, LULUCF och statsstödsreglerna för att säkra fortsatta goda marknadsvillkor för biodrivmedel i Sverige samt möjliggöra investeringar i ny produktionskapacitet.

Sverige bör aktivt verka inom EU för att säkerställa att skogsnäringens ramvillkor inte försämras eller att marknaden för skogliga råvaror begränsas. Lika viktigt är att EUs lägre klimatambitioner eller regelverk

¹ En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige, SOU 2016:47

² Fossilfrihet på väg, SOU 2013:84

inte hindrar Sverige från att gå före eller att utnyttja befintliga restströmmar till nya biobaserade produkter så som till exempel biodrivmedel.

Hållbarhetskrav bör baseras på befintlig nationell lagstiftning som rör skogsbruk. Det bör inte införas särskilda biodrivmedelsrelaterade regler för skogsbruket på grund av att en mindre del av skogsråvaran eller skogsindustrins restströmmar går till biodrivmedelsproduktion. Samtidigt är det viktigt att likvärdiga miljökrav ställs på råvaruproduktion inom EU och i tredje land. Den inom RED II direktivet föreslagna "risk-based-approach" för skogliga råvaror till el och värme kan vara en lämplig modell för att även harmonisera kraven för skogsbaserade biodrivmedel producerade inom respektive utanför EU.

Värna skogsbrukets konkurrenskraft:

För att säkerställa att transportpolitiken inte påverkar Sveriges möjligheter att vidareutveckla vår bioekonomi bör ett branschråd för stödja utvecklingen inom transportsektorn inrättas.

Ökade transportkostnader har låg påverkan på kapitalvaror men väldigt stor påverkan på skogsbaserade produkter. Vår produktion och råvaruavskaffning ligger mitt i skogen, utspritt i hela Sverige. Våra transporter startar oftast längs ut på en enskild grusväg långt ute i skogen där andra transportalternativ saknas. Skogsnäringen är medveten om att transportflödet med hjälp av lastbilar behöver ytterligare effektiviseras för bibehållen konkurrenskraft. Förutom att ställa om till biodrivmedel, driver näringen därför utvecklingsprojekt med i första hand 74 tons lastbilstransporter men på längre sikt även tyngre och längre fordon på 90-98 ton och med 30-32 meters längd. Andra viktiga utvecklingsprojekt är effektivare järnvägsterminaler och ökad lastförmåga på järnvägsvagnar men framför allt utökad tillgänglighet på järnvägen. Branschen transporterar stor mängd skogsråvara på järnväg redan idag, och har så gjort under lång tid, men det sker alltid genom att man först kör lastbil till en omlastningsterminal för vidare transport på järnväg till industrin.

Det är av största vikt för skogsnäringen att styrmedel fokuserar på effektiva transporter och val av bättre bränslen, snarare än transportavstånd. Ett införande av en kilometerskatt vore väldigt negativt för utvecklingen av bioekonomin i Sverige.

De areella näringarnas skattereduktion för arbetsmaskiner bör också kvarstå för att stärka mobiliseringen av råvaror för den gröna bioekonomin. Styrmedlet bör dock omformas så att det inte utgör ett hinder för ökat användande av rena biodrivmedel i skogsbruket.

Björn Risby
Affärsutvecklingschef
Bergvik Skog

Björn Lyngfelt
Kommunikationsdirektör
SCA Forest Products

Laila Rogestedt
Chef Innovation och Nya
affärer
Södra

Ola Schultz-Eklund
Teknisk direktör
Holmen

Jan Wintzell
Affärsutvecklingschef
Sveaskog