

2017-04-19

Miljö- och energidepartementet  
Remiss M2017/00723/R

Helena Sjögren  
[helena.sjogren@skogsindustrierna.org](mailto:helena.sjogren@skogsindustrierna.org)  
08-762 72 35

Energienheten  
103 33 Stockholm

## Yttrande över promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensen och dieselbränsle

Skogsindustrierna tackar för möjligheterna att lämna synpunkter på Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensen och dieselbränsle.

Skogsindustrierna ställer sig bakom Svenskt Näringslivs yttranden, men lämnar här kompletterande kommentarer.

Skogsindustriernas vision är att skogsnäringen driver tillväxt i världens bioekonomi. Skogsindustrins största bidrag till att motverka klimateffekten är med produktion av förnybara material och produkter som kan ersätta fossila alternativ. Produkter som är baserade på träråvara binder samtidigt kol och är ett kollager under hela sin livslängd. När materialet återanvänds och återvunnits och inte längre fyller en funktion som material kan det även energiåtervinnas och därmed ersätta ett fossilt bränsle. Rest- och biprodukter från skog och industri kan också användas som biobränsle. Skogsindustrin är en energiintensiv industri som framför allt använder bioenergi och el, endast 4 % fossilt bränsle ingår i processerna. Vår målsättning är att på sikt ha fossilfria processer. Växande skog binder mest koldioxid vilket medför att ju högre tillväxten och därmed avverkningen/skörden av skogsråvara är desto större blir skogens möjlighet att bidra till att mildra klimatförändringarna.

Med framtidstro och investeringar driver skogsnäringen tillväxt i världens bioekonomi.

### SAMMANFATTNING

- Förslaget skapar inte långsiktiga och stabila spelregler
- Stor risk för ökade transportkostnader
- Potential för biodrivmedel från svensk skogsindustri
- Bör el räknas med i reduktionsplikten?
- Skattenedsättning för skogsmaskiner ska kvarstå
- Konsekvensanalysen är undermålig

## FÖRSLAGET SKAPAR INTE LÅNGSIKTIGA OCH STABILA SPELREGLER

Skogsindustrierna har länge efterfrågat långsiktiga och stabila spelregler för produktion av biodrivmedel. Stora investeringar behöver långsiktighet. Dels för att det är mycket kapital som binds i anläggningen men också för att det tar tid att få en produktionsanläggning på plats och kunna börja producera. Bara tillståndsprocessen för anläggningen tar sannolikt flera år.

Vi uppskattar intentionen att skapa långsiktighet, men kan tyvärr inte hålla med om att införandet av en reduktionsplikt för de närmaste tre åren med kontrollstation år 2019 är varken långsiktigt eller stabilt.

Förslaget i promemorian är en ökande reduktionsnivå mellan åren 2018 och 2020.

2018 2,6 % för bensin och 19,3% för diesel

2019 20 % för diesel

2020 4,2 % för bensin och 21 % för diesel

Sverige har ett ambitiöst politiskt mål om med en minskning av 70 % av utsläppen av koldioxid för inrikes transporter utom flyg. Ett indikativt mål för reduktionsnivån är 40 % till år 2030. År 2019, och sedan vart tredje år, infaller en kontrollstation då reduktionsnivåer efter år 2020 ska lagfästas.

Förnybartdirektivet håller på att uppdateras och regelverket för drivmedel kommer med största sannolikhet att ändras. Synen på biodrivmedel kan påverkas, liksom vilka råvaror som ska anses hållbara och inte. Det finns en stor risk att det blir ett sjunkande tak för möjlighet att räkna in grödobaserade drivmedel och ökande mininivåer för olika varianter av avancerade drivmedel.

Statsstödsregelverket ska uppdateras vilket kan inverka på våra svenska system. Det finns en möjlighet att statsstödsreglerna framgent klarar av att hantera skillnaden på förnybart och fossilt kol vilket skulle skapa en öppning för att fortsätta med att endast beskatta fossila drivmedel med koldioxidskatt.

Dessa kommande ändringar gör att vi inte bedömer förslaget som ett långsiktigt och stabilt system.

## STOR RISK FÖR ÖKADE TRANSPORTKOSTNADER

Skogsindustrierna ser en stor risk att reduktionsplikten kommer göra att priset på drivmedel i Sverige kommer gå upp. Promemorian beskriver att skatterna kommer justeras så att det totala skattetrycket inte ändras i någon större utsträckning. Men djupare resonemang om det totala drivmedelspriset saknas.

Skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige. Skogsnäringen upphandlar logistik tjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export

av skogsindustriprodukter är cirka 32 % lastbilstransporter, 60 % sjötransporter och 8 % järnvägstransporter. Val av transportslag beror på produkt och destination, men oftast används en kombination av transportslag. För transporter inom Sverige gäller företrädesvis lastbilstransporter för rundvirke (68 %), flis (88 %) och sågade trävaror (90 %). För massa och papper gäller det omvända med högre andel järnväg, 59 % för massa och 74 % för papper. Till detta kommer arbetsmaskiner i skogen som är beroende av drivmedel, framför allt av diesel.

Vi har respekt för att det inte är lätt att bedöma hur framtida priser för drivmedel kommer att utvecklas. Men i förslaget om reduktionsplikt finns en tydlig ram, en straffavgift på 7 kr/kg CO<sub>2</sub> som man överskrider reduktionsplikten med. För diesel med år 2019 års kvotnivå på 20 % betyder det att den potentiella straffavgiften är cirka 3,50 kr/liter.

På den europeiska marknaden väntas efterfrågan på biodrivmedel öka, framför allt efter år 2020. Bli det en brist på drivmedel kommer troligen straffavgiften att skapa ett pristak och den nivån kommer bidra till prissättningen.

En ökad kostnad för drivmedel skulle minska skogsnäringens konkurrenskraft och ha en negativ inverkan på utvecklingen av bioekonomin.

Om drivmedelspriset ökar med 2 kr innebär det ungefär en halv miljard kr i ökade kostnader för skogsindustrin.

Nivån på en straffavgift om 7 000 kr per ton CO<sub>2</sub> kan jämföras med utsläppshandelssystemet som nu ett tag legat på nivåer långt under 100 kr per ton CO<sub>2</sub>. Globalt är det rimligtvis viktigast att de fossila utsläppen minskar, totalt sett, inte exakt varifrån minskningarna sker. Det går därmed att ifrågasätta nivån på straffavgiften.

## POTENTIAL FÖR BIODRIVMEDEL FRÅN SVENSK SKOGSINDUSTRI

Skogsnäringen kan bidra till ökade mängder biodrivmedel med hög klimatprestanda. Men hur stora volymerna blir beror på vilka investeringar som kommer till stånd samt den naturliga potentialen. För att få ett grepp om potentialen lät Skogsindustrierna konsultföretaget Pöyry utvärdera detta med bas på Skogsstyrelsens analys av framtida potentiell tillgänglig mängd biomassa, SKA15. Framtida bedömningar är alltid osäkra, men siffror över 10 TWh per år kan vi konstatera vara osannolika.

Skogsindustrin är redan, och kan komma att i större utsträckning bli, en del av produktionskedjan för biodrivmedel. Produktion av biodrivmedel i Sverige förutsätter ett fungerande logistiksystem för skogsråvara och biobränsle. För att möjliggöra det behövs en rad åtgärder framförallt på logistik- och transportsystem, där huvudfokus är underhåll av järnvägens lågtrafikerade banor samt implementering av tyngre och längre lastbilar på stora delar av vägnätet.

## BÖR EL RÄKNAS MED I REDUKTIONSPLIKTEN?

I uppdateringen av förnybartdirektivet föreslås nu el från förnybara energikällor ingå i kvot för förnybara drivmedel. Samtidigt föreslås ett paneuropeiskt kvotsystem för de förnybara delarna. Om det går igenom kommer Sverige behöva hitta en väg att implementera denna del.

Skogsindustrierna ser både fossilfri el och fossilfria drivmedel som viktiga delar mot fossilfria transporter. Skogsindustrin producerar förnybar el liksom biodrivmedel. I en anläggning skulle dessa två enheter kunna gå emot varandra – om man vill öka utbytet av en restström från produktionen för drivmedelsproduktion minskar mängden råvara tillgänglig för produktion av intern energi som kan bidra till produktion av förnybar el. Om vi ska ha en reduktionsplikt borde användning av även förnybar el därmed räknas som reduktion.

## SKATTENEDSÄTTNING FÖR SKOGSBRUKETS ARBETSMASKINER SKA KVARSTÅ

Jord- och skogsbruk har en nedsättning av drivmedelsskatter för arbetsmaskiner som minskar år 2019. Skogsindustrin är beroende av effektiva arbetsmaskiner framför allt ute i skogen men även inom industriområden. Arbetsmaskinerna utför det första steget för att samhället ska få tillgång till förnybara produkter samt bioenergi.

Åtgärder som berör arbetsmaskiner behöver konsekvensanalysernas med avseende på industrins konkurrenskraft – särskilt vad gäller maskiner som används för att ta fram biomassa för att utveckla bioekonomin.

Skattenedsättningen för arbetsmaskiner behöver kvarstå på samma nivå även efter införandet av reduktionsplikt.

När det gäller arbetsmaskiner kan man inte bara se till hela näringen utan man måste även se till marginaleffekter. Det mest kostnadskänsliga sortimentet är grot (grenar och toppar) som när det tas ut ur skogen framför allt används till produktion av kraft och fjärrvärme vilket har en direkt klimatnytta. Det är därmed inte säkert att en eventuell utfasning av skattenedsättning för skogsmaskiner ger någon klimatnytta. Vid avverkning och terrängtransport av virke står bränslekostnaden för ungefär 15-17 procent. En ökning av bränslekostnaden slår direkt mot skogsindustrins konkurrenskraft då konkurrenter i till exempel Finland har motsvarande skattelättnad. Ökade kostnader för skogsbruket leder också till lägre lönsamhet vilket påverkar både avverkningsvilja och miljöambitioner i skogsbruket.

## KONSEKVENSANALYSEN ÄR UNDERMÅLIG

Skogsindustrierna anser att det är anmärkningsvärt att konsekvensanalysen inte analyserar inverkan på drivmedelspriserna. Med förnybart direktivet, införandet

av ILUC och ökande efterfrågan är det troligt att drivmedelspriserna kommer att öka. Det har inverkan på svenska konsumenter, både näringsliv och privatpersoner. Skogsbruket beskrivs som ”överlag opåverkade” trots att det är en verksamhet som både är kostnads känslig och har särskilda krav på drivmedel då det måste tåla kyla och enklare förhållanden ute i terrängen.

Stockholm

2017-04-19

För Skogsindustrierna

Helena Sjögren  
Ansvarig Bioenergi