

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm  
Er ref N2008/6718/E  
[martin.palm@enterprise.ministry.se](mailto:martin.palm@enterprise.ministry.se)

Karolina Boholm  
[karolina.boholm@skogsindustrierna.org](mailto:karolina.boholm@skogsindustrierna.org)  
08-762 72 30  
070-202 98 69

2009-12-10

## Remissvar från Skogsindustrierna angående Energimyndighetens utredning om kvotpliktsystem för biodrivmedel

*Skogsindustrierna är massa-, pappers- och den trämekaniska industrins bransch och arbetsgivarorganisation och företräder ett 60-tal massa- och papperstillverkare inom 28 företag/koncerner och ca 140 sågverk i ett 70-tal företag/koncerner. Några av företagen är även skogsägare. Värden av exporterade skogsindustriprodukter uppgick 2008 till ca 130 miljarder kr.*

### SAMMANFATTNING

- Skogsindustrierna avstyrker förslaget till kvotpliktsystem
- Det är möjligt att uppnå 10 %-målet även utan ett kvotpliktsystem
- Skattebefrielsen av förnybara drivmedel är motiverad och bör kvarstå
- Verkliga utsläppsminskningar av växthusgaser är huvudsyftet, inte andel biodrivmedel
- Ett alternativ för att gynna den svenska produktionen av biodrivmedel är att ha en nedsättning av drivmedelsskatter till minimiskattenivån för transporter av biomassa, eftersom det i förlängningen ger lägre råvarukostnader
- Låg bränsleförbrukning är den viktigaste faktorn vid omställningen av transportsektorn
- Viktiga synergieffekter uppnås när produktion av drivmedel sker från skogliga restprodukter och inte från prima vedråvara

### KVOTPLIKSSYSTEM BEHÖVS INTE FÖR ATT UPPNÅ MÅL

Skogsindustrierna avstyrker förslaget till kvotpliktsystem för biodrivmedel. Ett kvotpliktsystem behövs inte för att uppnå Sveriges mål om 10 % förnybara drivmedel. Energimyndigheten har i utredningen visat att det är möjligt att uppnå målet även utan ett kvotpliktsystem. Nuvarande skattebefrielse för förnybara drivmedel är ett väl fungerande system och vi ser inte fördelarna med ett mer administrativt tungt system, som ett kvotpliktsystem. Sverige bör därför till EU ansöka om fortsatt skattebefrielse för förnybara drivmedel även efter 2013.

Finansdepartementet anser att skattebortfallet, i och med dagens användning av skattebefriade drivmedel och den kommande ökningen av användningen, är viktigt att kompensera. Samtidigt anser regeringen att målet om förnybar energi är viktigt att uppnå. Skattebortfallet är därför motiverat och bör inte kompenseras genom att beskatta biodrivmedel!

## KLIMATMÅLET BÖR VARA STYRANDE – INGEN SUBOPIMERING

Transportsektorn måste sänka sina utsläpp främst genom effektivisering, så som bättre logistikplanering och högre bränsleeffektivitet, men även större andel järnvägstransporter där det är möjligt. Tillgångarna på biomassa i världen är begränsade och det är därför angeläget att de används där de gör mest nytta, både ur ett klimatperspektiv och ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Idag kan större utsläppsreduktioner nås om en viss mängd biomassa används i kraftvärmesektorn, d.v.s. vid samtidigt produktion av el och värme, jämfört med om samma mängd biomassa används för produktion av förnybara drivmedel. Det betyder dock inte att vi ska sluta forska för att hitta effektivare metoder för produktion av förnybara drivmedel. Det är oerhört viktigt med ett systemperspektiv i dessa frågor, vilket måste återspeglas i utformningen av styrmedel. Med en bränslesnål fordonsflotta kan andelen biodrivmedel bli större trots begränsade resurser av biomassa.

Huvudsyftet med förnybara drivmedel är att användningen av dessa leder till en faktisk utsläppsreduktion. En växthusgasreduktion på 35 % ur ett livscykelperspektiv jämfört med det fossila bränsle som används som referensalternativ bör höjas till minst 50 % om Sverige verkligen ska bidra till bättre globala förutsättningar för biodrivmedel med hög klimatnytta. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv borde effektivt utnyttjande av resurser per transporterad kilometer vara den viktigaste faktorn, vilket då även tar hänsyn till fordonet.

## NATIONELL PRODUKTION AV FÖRNYBARA DRIVMEDEL

Energimyndigheten har även, enligt utredningsuppdraget, analyserat förutsättningarna för nationell produktion av biodrivmedel. Skogsindustrierna anser att målet måste vara en sänkning av växthusgasutsläppen ur ett livscykelperspektiv. Energimyndighetens förslag att gynna produktion som ger stora utsläppsreduktioner är därmed positivt. Svenska anläggningar är effektiva ur klimatsynpunkt. Etanol från sockerrör har en resurs- och energieffektivitet jämförbar med den andra generationens biodrivmedel, vilket bör ses som något positivt. Frihandelsaspekter är viktiga och tull på etanol bör därför avskaffas.

För att stimulera billigare produktion av biodrivmedel, den gröna omställningen samt gynna den svenska produktionen kan en nedsättning av drivmedelsskatter för transporter av biomassa till minimiskattenivån vara ett alternativ förenligt med frihandelsregler. Hög beskattning av transporter för uttag av biomassa fördyrar biomassan, vilket indirekt leder till högre pris för svenskt biodrivmedel.

## ANDRA GENERATIONENS BIODRIVMEDEL OCH DUBBELRÄKNING AV PRIORITERADE RÅVAROR

Idén med dubbelräkning är god men den kommer knappast att leda till mer produktion av andra generationens drivmedel. Flera av dessa tekniker är ännu inte helt kommersialiserade och enda sättet att ge dem goda förutsättningar för vidare utveckling är fortsatt stöd för forskning, samt investeringsstöd till pilot- och demonstrationsanläggningar. Skogsindustrierna anser att demoanläggningarna för andra generationens drivmedel bör inriktas mot framställning av drivmedel från skogliga restprodukter och inte från prima vedråvara, så att relevanta synergieffekter kan uppnås.

## ÖKADE KOSTNADER FÖR SKOGSINDUSTRINS TRANSPORTER MOTVERKAR OMSTÄLLNINGEN AV TRANSPORTSYSTEMET

Kvotpliktsystemet för biodrivmedel leder till ökning av dieselprierna med minst 11 respektive 36 öre/liter, beroende på om CO<sub>2</sub>-skatten tas bort eller inte. Detta motsvarar 35 respektive 115 MSEK årligen för skogsindustrin. Till detta ska läggas den ökning av CO<sub>2</sub>-skatten år 2011 och 2013 om totalt 40 öre och att nuvarande nedsättningen till skogsbrukets arbetsmaskiner delvis kommer att försvinna, vilket tillsammans kostar skogsindustrin 290 MSEK per år. Med kvotpliktsystemet kommer således en ytterligare fördyring för skogsbruket. Att stora volymer skogsbränsle på grund av höjda transportkostnader blir olönsamma måste beaktas, t.ex. att nya sortiment som grot inte kommer ut på marknaden. Dessa samband verkar ha gått Energimyndigheten helt förbi.

För att stimulera billigare produktion av biodrivmedel bör nedsättning av drivmedels-skatter för arbetsmaskiner inom jord- och skogsbruk kvarstå. Hög beskattning av transporter ger dyrare råvarukostnader, vilket indirekt leder till högre pris för svenskt biodrivmedel. Det är även viktigt att notera att en kilometerskatt skulle ytterligare fördyra transporter av skogsbränsle och därmed motverka målet om ökad förnybar energianvändning och klimatmålet. Eftersom kilometerskatten är avståndsbestämd skulle den även motverka målet om högre energieffektivitet.

## KVOTPLIKTSYSTEM FÖR ATT UPPFYLLA KONKKURENSKRAFTREGLER OM STATSSTÖD

Eftersom andra faktorer, som skattebortfall och statstödsregler, talar för ett införande av ett kvotpliktsystem vill Skogsindustrierna, trots att vi avstyrker kvotpliktförslaget, ändå peka på några viktiga punkter om regeringen går vidare med förslaget.

Den viktigaste faktorn vad gäller omställningen av transportsektorn är låg bränsleförbrukning. Energimyndighetens förslag om energiskatt på förnybara drivmedel vid låginblandning är därför en genomtänkt avvägning av motstridiga mål. Skogsindustrierna instämmer i att CO<sub>2</sub>-skatten bör vara noll. För att möjliggöra detta krävs att energiskattedirektivet ändras. Det är inte acceptabelt att införa ett kvotpliktsystem om det inte finns möjlighet till differentiering av energiskatten.

Införandet av kvotpliktsystemet redan 1 januari 2011 är inte möjligt. Rimligare bör vara att avvakta till 2013 då kommissionens godkännande om nedsättning går ut. Dessutom bör nya hållbarhetskriterier avvaktas eftersom en försening av kriterierna kan äventyra hela upplägget i kvotpliktsystemet. Vid val av kvotnivå anser vi inte att Sverige ska gå längre än uppsatta mål, d.v.s. kvoter ska inte vara högre än 10 %. Skogsindustrierna vill understryka vikten av att förslaget inte leder till ökad byråkrati för transportköpare. Kvotplikten måste därför ligga på drivmedelleverantörer.