

2013-04-24

Näringsdepartementet
Martin Palm
Christina Nordenbladh
Anna Wallentin

Helena Sjögren
helena.sjogren@skogsindustrierna.org
08-762 72 35
072-585 72 35

Yttrande över Näringsdepartementets promemoria kvotplikt för biodrivmedel

SAMMANFATTNING

- Skogsindustrierna avstyrker införandet av kvotpliktsystem
- Det är möjligt att uppnå 10 %-målet även utan ett kvotpliktssystem
- 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 införandet av kvotpliktsystem för biodrivmedel. Ett kvotpliktssystem behövs inte för att uppnå Sveriges mål om 10 % förnybara drivmedel. Energimyndigheten visade i sin utredning 2009 att det är möjligt att uppnå målet även utan ett kvotpliktssystem. 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. Den föreslagna växthusgasreduktionen 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

Skogsindustrierna anser att målet transportsektorn måste vara en sänkning av växthusgasutsläppen ur ett livscykelperspektiv. Svenska produktionsanläggningar för biodrivmedel 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. Högt beskattning av transporter för uttag av biomassa fördrivar biomassan, vilket indirekt leder till högre pris för svenskt biodrivmedel.

ANDRA GENERATIONENS BIODRIVMEDEL

Flera av teknikerna för produktion av andra generationens drivmedel 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. Viktigt att beakta är även att en klimatnytta inte bara ersätter med en annan, vilket riskerar bli fallet om prima vedråvara går till produktion av drivmedel istället för förnybara produkter som själva ersätter fossilbaserade produkter. Industrins biprodukter används ofta som energi till industrins egna processer. Om biprodukterna istället ska användas till drivmedelsframställning behöver motsvarande energimängd tillsättas industrin på annat sätt.

ÖKADE KOSTNADER FÖR SKOGSINDUSTRINS TRANSPORTER MOTVERKAR OMSTÄLLNINGEN AV TRANSPORTSYSTEMET

Enligt promemorian innebär kvotpliktsystemet för biodrivmedel en ökning av dieselpriserna med minst 18 öre/liter redan år 2014. För skogsindustrin innebär det en ökad bränslekostnad på 32 miljoner SEK per år. Med kvotpliktsystemet kommer således en ytterligare fördyring för skogsbruket. Att biobränslen från skogen blir olönsamma att ta ut ur skogen på grund av höjda transportkostnader måste beaktas, t.ex. att sortiment som grot inte kommer ut på marknaden.

För att stimulera billigare produktion av biodrivmedel bör nedsättning av drivmedelsskatter för arbetsmaskiner inom jord- och skogsbruk kvarstå. Högt 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.

Skogsindustrierna vill understryka vikten av att förslaget inte leder till ökad byråkrati för transportköpare. Kvotplikten måste därför ligga på drivmedelleverantörer.

SKOGSINDUSTRINS TRANSPORTER

Inom skogsindustrin, Sveriges största exportnäring, exporteras nästan 80 % av produktionen. Sveriges geografiska läge gör att svenska skogsindustriföretag har jämförelsevis långa transportavstånd till sina huvudmarknader. För att begränsa avståndsackdelarna vid export har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem. Även för transporterna av skogsråvara har logistiken effektiviserats, bland annat genom transportsamverkan och virkesbyten mellan skogsbolag. Ekonomin är den huvudsakliga drivkraften, men miljö- och klimataspekterna har blivit allt viktigare. I de flesta fall drar ekonomi och miljö åt samma håll.

Skogsindustrierna antog i april 2008 flera klimatmål inom ramen för branschorganisationens hållbarhetsprojekt. Ett av målen är att vi ska minska våra utsläpp av koldioxid från transporter med 20 % fram till 2020. För att nå detta mål behövs infrastruktursatsningar som möjliggör ökad användning av järnvägstransporter och kombinationer av olika transportslag. Både järnvägen och vägtrafiken måste effektiviseras utifrån sina förutsättningar bl.a. genom att tåg och lastbilar kan vara tyngre och längre.

Stockholm

2013-04-24

För Skogsindustrierna

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Marie S Arwidson'.

Marie S Arwidson
VD