

2014-05-16

Näringsdepartementet
Remiss nr: N2014-7434-E

103 33 Stockholm

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

Yttrande över Fossilfrihet på väg SOU 2013:84

Skogsindustrierna lämnar i detta remissyttrande synpunkter angående biodrivmedel. Utöver detta har Skogsindustrierna skrivit ett separat remissyttrande tillsammans med Näringslivets transportråd, Jernkontoret och SveMin avseende transportsystemet och godstransporter.

SAMMANFATTNING

Skogsindustrierna vill framhålla följande ståndpunkter:

- Föreslagna styrmedel måste konsekvensanalyseras
- Långsiktigt regelverk är viktigt för ökad produktion av biodrivmedel
- Utred prispremiemodellen vidare

ALLMÄNNA SYNPUNKTER

Skogsindustrierna välkomnar utredningen Fossiloberoende fordonsflottas (FFF) förslag att främja produktion av avancerade biodrivmedel från skogsråvara och avfall. Skogsindustrin är den naturliga vidareförädlaren av skogsråvara och våra medlemmar kan på ett resurseffektivt sätt producera biodrivmedel från skogen. Skogsindustrierna saknar dock nödvändiga konsekvensanalyser av utredningens förslag och anser att utredningen haft ett alltför snävt synsätt på problematiken kring klimatgaser.

Skogen är en förnybar, men begränsad råvara, som måste användas resurseffektivt. Skogsindustrin har anläggningar och infrastruktur som effektivt hanterar råvaran från skogen för vidareförädling till produkter. Att bygga vidare på dessa system för att utvinna mer av skogsråvaran är effektivt sett till såväl resurser, som klimat och ekonomi. Genom att i varje skede använda vedråvaran där den genererar störst nyttiggörande av biomassan, mest värde och att använda fibern så många gånger som möjligt i återvinnings-systemen, innan den blir bioenergi, maximeras värdeskapandet. Med effektivare nyttjande av skogsresursen, tillsammans med industrins rest- och biprodukter samt biobaserat avfall, kan vi öka råvarubasen för biodrivmedelsproduktion.

STYRMEDEL

Storskalig produktion av biodrivmedel kräver stora investeringar och möter tekniska, politiska och marknadsmässiga risker. Om fordonsflottan till stor del ska använda biodrivmedel krävs både styrmedel för produktion och användning av biodrivmedel. Det är viktigt att beslut om styrmedel föregås av heltäckande konsekvensanalyser som tar hänsyn till industrins konkurrenskraft, sysselsättning, skatteintäkter (välfärd) och subventionskostnad.

Prispremiemodellen

Utredningen beskriver ett styrmedel för biodrivmedelsproducenter, en prispremiemodell, som inledningsvis ska ge producenter ett garantipris på 12 kr/liter biodrivmedel. Syftet är att minska risken för de som vill investera i en produktionsanläggning. Detta styrmedel kan vara en möjlighet för biodrivmedelsproducenter, men det är inte möjligt att värdera det då det inte finns tillräckligt med underlag.

Det största problemet med förslaget är att det kan strida mot statsstödsreglerna. Om det ändå införs och EU kommissionen senare kommer fram till att det inte är förenligt med regelverket för statsstöd, riskerar de som eventuellt fått ta del av premien att bli återbetalningsskyldiga. Utredningen hänvisar till ett juridiskt utlåtande som menar att statsstödsreglerna inte utgör något hinder, men Skogsindustrierna gör en annan bedömning. Statsstödsreglerna har just omarbetats vilket inte tagits hänsyn till i den juridiska bedömningen. Dessutom bygger styrmedlet på en frivillig överenskommelse mellan drivmedels-distributörerna, vilket den branschen uttryckt sig inte vara intresserade av. Systemet blir då svårt att genomföra i verkligheten och inga definitiva investeringsbeslut i storskalig produktion av biodrivmedel kommer att kunna fattas innan klarhet råder i denna fråga.

Utredningen presenterar inte heller hur prispremiemodellen ska fungera ihop med kvotplikten, vilket behöver utredas. Dessutom saknas en bred konsekvensanalys av prispremiemodellen.

Kilometerskatt

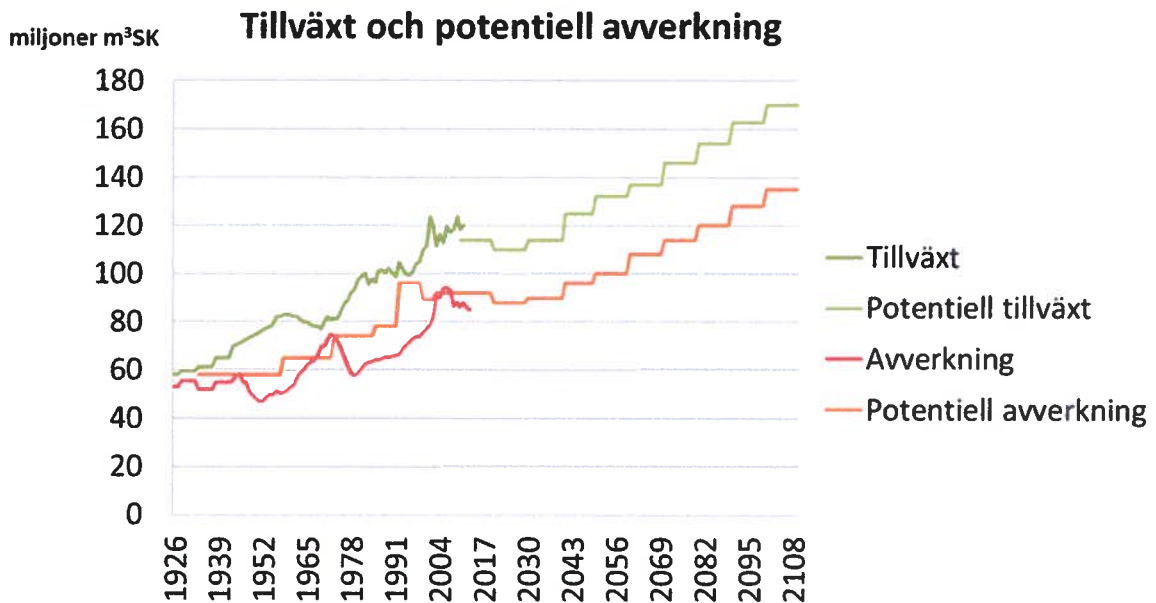
Avståndsbaserad avgift eller skatt, som kilometerskatten, saknar koppling till utsläpp. Om det är utsläppen som ska regleras bör det föreslagna styrmedlet syfta till att minska utsläppen och inte transportererna i sig.

Skogsindustrierna vill understryka de negativa effekterna som en kilometerskatt skulle innebära för skogsbrukets transporter, vilket i synnerhet gäller sortimentet biobränsle. Biobränsle är skrymmande och har relativt hög transportkostnadsdel. Ökade transportkostnader innebär att mängden lönsamt biobränsle från skogen minskar vilket går tvärt emot utredningens önskan om ökat uttag. Mer biomassa kommer därmed att lämnas kvar i skogen vilket minskar möjligheten till omställning för att nå ett fossilfritt samhälle. För skogsråvaran finns inte heller

något alternativ till lastbil. Även om tåg används i logistiken, så börjar varje transport av skogsråvara med lastbil.

POTENTIAL FÖR BIODRIVMEDEL FRÅN SKOGEN

Det går att öka uttaget av bioenergisortiment från skogen. Men för att kraftigt öka uttaget krävs incitament som gör det ekonomiskt lönsamt. I potentialbedömningen tar utredningen inte hänsyn till kostnader för att ta tillvara bränslekvaliteter. Industrins behov av stamved kan knappast antas vara oförändrat över tid. Historiskt har råvarubehovet ökat, och även om vi nu ser en minskning av efterfrågan på vissa papperssortiment är vår bedömning att andra kvalitéer kommer ersätta dessa. Ett exempel på detta är kapacitetsökningen på Värö bruk som återtar en stor del av de senaste årens förbrukningstapp. Redan idag importerar vi dessutom en del av råvaran. Över tid kan både skogstillväxten och avverkningen öka. En del av den ökningen kan användas till biodrivmedel. Ur ett resurseffektivitetsperspektiv är det dock inte önskvärt att anta att all biomassa inklusive hela den potentiella ökningen kommer användas till drivmedel. Det vore ett slöseri på resurser. Biodrivmedel kan bli en växande del av produktutbudet från skogsindustrin som kompletterar redan existerande produktion.



Figur 1 Beräkning av tillväxt och potentiell avverkning 2008-2109.
Källa: Skogsstyrelsen, SKAVB 08, Referensalternativet

I figur 1 kan man utläsa att år 2030 beräknas den potentiella avverkningen vara 90 miljoner m³sk men till 2050 bedöms den kunna öka till 100 miljoner m³sk. Figuren ger en fingervisning om hur skogens bidrag till att nå klimatmålen utvecklas framåt. Skogsindustrierna vill öka skogens bidrag till bioekonomin. För att kunna göra det behöver vi arbeta för att öka tillväxten i skogen. Till exempel genom bättre föryngringar och gödsling. För varje hektar skogsmark som tas ur bruk genom ökning av reservatsarealen minskar dessutom möjligheten att ställa

om till ett fossilfritt samhälle. Glappet mellan tillväxt och avverkning utgörs huvudsakligen av tillväxt i skyddade områden och i olika former av naturhänsyn.

ÖVRIGA KOMMENTARER

Utredningen anför att det för timmertransporter kan finnas möjlighet att ta returlaster och därmed öka lastfaktorn genom nya flexibla lastbärare. Skogsindustriernas bedömning är att den potentialen är mycket låg. Timmerbilarna går fullastade från skog till anläggning eller terminal och tomma ut i skogen för att kunna ta ny last. Genom effektiva logistikupplägg har branschen idag en genomsnittlig fyllnadsgrad på strax över 50 %. Branschen har sedan länge arbetat med virkesbyten, d.v.s. att skogsbolag byter virke med varandra istället för att transportera kors och tvärs, och ruttoptimeringar för att minimera onödiga transporter. Även om timmerbilarna skulle förses med mer flexibla lastbärare finns det inte gods som ska till skogen, därmed finns det inte returtransporter. Mindre specialiserade timmerbilar får lägre lastkapacitet vilket totalt ger ökade transportkostnader och ökad drivmedelsanvändning per volymsenhet.

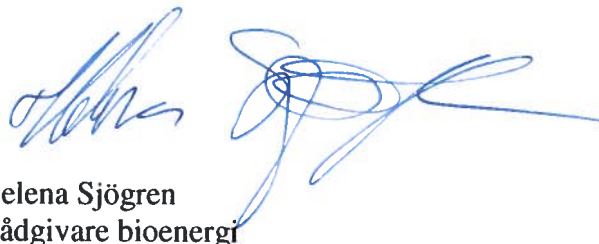
Stockholm

2014-05-16

För Skogsindustrierna



Mårten Larsson
Skogsdirektör



Helena Sjögren
Rådgivare bioenergi