

Yttrande över sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

Södra skogsägarna har beretts möjlighet att yttra sig över promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel. Södra Skogsägarna är Sveriges största skogsägarförening med 52 000 medlemmar som sammanlagt förfogar över 2,6 miljoner hektar skog. Södra producerar sågade trävaror vid åtta sågverk, pappers- och textilmassa vid tre massabruk och säljer årligen 5 TWh energi. Södra är delägare i SunPine som producerar HVO från tallolja, har egen metanoltillverkning och utvecklar även Silva Green Fuel, en unik satsning som en av de första i världen med uppdraget att hitta en kostnadseffektiv teknologi för lönsam storskalig produktion av andra generationens biodrivmedel baserat på restprodukter från skogsråvaran, det vill säga bark, sågspån, grenar och toppar. Utöver det är Södra en av Sveriges största transportköpare med ambitiösa klimatmål att halvera utsläppen till 2030 och vara klimatneutrala 2040

Södra tackar för möjligheten att lämna synpunkter på promemorian. Här följer Södras synpunkter, först synpunkter i form av mer sammanfattande karaktär och sedan en förklaring av Södras ställningstaganden.

Sammanfattande synpunkter

- Södra har stor förståelse för utmaningen med höga priser på diesel. Som en av Sveriges största transportköpare är det av yttersta vikt att transportkostnader i Sverige harmoniserar med länder i vår närhet för att bibehålla vår konkurrenskraft. Samtidigt är transporterna en stor del av Södras fossila koldioxidutsläpp och dessa kommer att öka kraftigt i och med sänkning av reduktionsplikten. En generell ökning av fossila utsläpp från svensk industri riskerar att sänka en av industrins största konkurrensfördelar. Reduktionsplikten är en av flera kostnadsdrivare för dieselpriiset och man bör därför i större utsträckning arbeta med alla kostnadsdrivare för att samtidigt upprätthålla ett transportsystem som också är konkurrenskraftigt utsläppsmässigt.
- Reduktionsplikten är ett bra styrmedel för att reducera totala utsläpp från transporter. Därför avstyrker Södra förslaget att reduktionsnivåerna för bensin och diesel sänks till 6 procent 2024–2026. I stället anser vi att en viss

sänkning jämfört med tidigare nivåer enligt den modell Finlands nya regering tagit fram vore lämpligt.

- Att genomföra en extremt kraftig sänkning av ett effektivt styrmedel 2024 - 2026 för att därefter slopa reduktionsplikten 2027-2030 i stället för att utveckla/komplettera styrmedlet anser Södra vara en fel väg att gå. Södra som är producenter av biodrivmedel och står inför investeringsbeslut om ytterligare produktion behöver politisk vilja och långsiktighet för att våga investera i produktion av biodrivmedel. Södra önskar en politisk tydlighet om att Sverige minst ska följa de beslutade miniminivåerna i EUs Förnybartdirektiv, inklusive specifika kvoter för avancerade biodrivmedel, och att ytterligare konsekvensutredningar ska visa på möjlighet att prestera bättre än EUs bottenstakt.
- Södra är väl medveten om att målen i reduktionsplikten i sin nuvarande utformning inte går att direkt jämföra med de ändrade målnivåer i förnybartdirektivet. Ansvarsfördelningsförordningen eller Land Use, Land Use Change Forestry förordningen (LULUCF) Men Södra ser en sänkning och slopning av reduktionsplikten som en stor risk för skogsägarna, att en sänkning och slopning kan innebära att utsläppsökningarna ska kompenseras genom minskad avverkning. Det skulle vara negativt för svensk ekonomi och landsbygdens utveckling.
- Södra vill se en utveckling av reduktionsplikten och andra styrmedel för att nå utsläppsminskningar inom transportsektorn för att bidra till arbetstillfällen och en stärkt bioekonomin och en stärkt försörjningstrygghet och en viktig del i det civila försvaret som handlar om att upprätthålla en nödvändig försörjning, upprätthålla samhällets motståndskraft mot externa påtryckningar och att klara av att hantera påfrestningar på samhället i fred.

Förklaring av Södras ställningstaganden

Svenska transporter behöver vara konkurrenskraftiga

Södra har stor förståelse för utmaningen med höga priser på diesel. Som en av Sveriges största transportköpare, med 52 000 medlemmar som bor på landsbygden och 3100 anställda som i stor utsträckning pendlar till jobbet på platser med bristande kollektivtrafik är det av yttersta vikt att transportkostnader i Sverige harmoniserar med länder i vår närhet och att det går att leva och verka i hela landet. Samtidigt är transporterna en stor del av Södras fossila koldioxidutsläpp och utsläppen kommer att öka kraftigt i och med sänkning av reduktionsplikten.

Södra ska halvera utsläppen av växthusgaser till 2030 och vara nettonoll 2040. Transporterna står för en betydande andel av utsläppen idag där reduktionsplikten var en viktig del i att nå målen. Södra har stark tilltro till elektrifiering av transporter och vann 2019 laddguldets som det företag som främst verkade för elektrifierade transporter. Det pågår ett storskaligt arbete kring att elektrifiera transporterna men oaktat hur mycket resurser som läggs på att snabba upp elektrifieringen kommer biodrivmedel att vara huvudlösningen för att sänka utsläppen till 2030 inom tunga transporter.

Svenska företag har idag en konkurrensfördel i att kunna uppvisa låga utsläpp av fossil koldioxid. Det beror både på att vi har ett elsystem med lägre fossila utsläpp och på att vi har diesel med lägre fossila utsläpp än andra länder. En generell ökning av fossila utsläpp från inhemska transporter riskerar att minska en av industrins största konkurrensfördelar. När man ser till industrins konkurrenskraft är det därför viktigt att se till helheten.

Reduktionsplikten driver upp kostnaden vid pump om allt annat lika. Däremot är reduktionsplikten inte den enda kostnadsdrivaren. Södra efterfrågar därför att sänkningen av dieselpriiset inte enbart görs på bekostnad av klimatet utan att man även ser över möjligheter att gå ner till EUs miniminivå kring dieselskatt, att man likt Frankrike differentierar skatt på fossilt och förnybart inom plikten samt förändrar straffavgifter för att inte uppnå plikten för att nå lägre kostnad utan att kraftigt öka de svenska utsläppen.

Reduktionsplikten är ett bra styrmedel för att reducera totala utsläpp från transporter

I Södras tidigare två yttranden om reduktionsplikten, promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle 2017 samt Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2020 framhöll Södra att Södra stödjer regeringens högt satta mål inom klimatet och ambitionerna om att bli världens första fossilfria välfärdsland och att Södra i stort positiva till Reduktionsplikten som styrmedel men att målnivån för år 2030 endast är indikativ vilket stärker behovet av bred politisk enighet och tydlighet runt utvecklingen av transportsektorn och nivåerna för reduktionsplikten. Södra framhöll även att en tydlighet kring utveckling av styrmedel behöver presenteras av regeringen för att möjliggöra investeringar i svensk biodrivmedelsproduktion.

Likaså när kontrollstationen för 2020 presenterades upplevde Södra att syftet med reduktionsplikten förändrades. Från början utmålades syftet med reduktionsplikten att vara ett styrmedel för att bidra till samhällsutvecklingen. Sänkta utsläpp från transportsektorn skulle kombineras med arbetstillfällen primärt på landsbygd och en ökad försörjningstrygghet och en tydlig inriktning mot att vi skulle få en övergång från fossil olja till inhemskt producerad olja, till stor del från restprodukter från skogsbruk och

skogsindustrin. Denna utveckling har dock inte inträffat eftersom reduktionsplikten som styrmedel inte är tillräckligt starkt för att ta ny teknik från demonstration till kommersialisering då syftet med reduktionsplikten ensidigt handlar om att sänka utsläppen från transportsektorn.

Reduktionsplikten är ett bra styrmedel för att minska utsläppen från transporter men styrmedlet har från införandet haft ett behov av att kompletteras med konsekvensanalyser kring vilka effekter det ger på andra mål och på Sveriges ekonomi. Vi behöver styrmedel som möjliggör en sänkning av utsläppen och vi behöver styrmedel som i kombination med reduktionsplikten skapar arbetstillfällen på landsbygden och stärker bioekonomin i Sverige. Därför välkomnar vi tydligare konsekvensanalyser och efterfrågar även ett mål och styrmedel för ökad inhemsk produktion som harmoniserar med reduktionsplikten.

Först sänkning och sedan slopning av reduktionsplikten 2027-2030

Att genomföra en extremt kraftig sänkning av ett effektivt styrmedel 2024 -2026 för att därefter slopa reduktionsplikten 2027-2030 i stället för att utveckla/komplettera styrmedlet anser Södra vara en dålig väg att gå. Södra som står inför investeringsbeslut i storskalig produktion av biodrivmedel behöver politisk vilja och långsiktighet för att våga göra miljardinvesteringar i ny teknik.

I Södras tidigare två yttranden framhöll Södra att reduktionsplikten skapar en prisstimulans för biodrivmedel med hög klimatnytta samt visar på en långsiktig politisk vilja att ställa om till fossilfria transporter. Södra utvecklar Silva Green Fuel som har potential att generera en storskalig produktion av andra generationens biodrivmedel baserat på restprodukter från skogsråvara, den teknik som EU har valt att öka kvoterna för i revideringen av Förnybartdirektivet. Biodrivmedel är en viktig lösning som sänker klimatutsläppen här och nu och en nödvändighet för att såväl Sverige som EU ska klara sina klimatmål. Inhemsk produktion ger dessutom en ökad självförsörjningsgrad, bättre handelsbalans och jobb över hela landet. Att producera drivmedel från fast biomassa har potential att öka klimatnyttan och på sikt sänka priset vid pump. På sikt kan Sverige bli självförsörjande av drivmedel i kombination med en kraftfull elektrifiering. När transporterna på sikt elektrifieras kommer de bioraffinaderier som byggs upp även kunna hjälpa kemisektorn och flyget med dess nödvändiga omställning bort från fossilt.

Södra instämmer med promemorians slutsatser att tidigare underlag inte har tagit tillräcklig hänsyn till konsekvenserna av höga drivmedelspriser men anser att en slopning av reduktionsplikten 2027-2030 inte tar hänsyn till konsekvenserna av vad en slopad reduktionsplikt innebär för ekonomin, för klimatet och för samhället i stort. De investeringar som ska möjliggöra att reduktionsplikten ska gå att genomföras 2027-2030

behöver fattas inom det närmsta året, med stor osäkerhet minskar sannolikheten att de nödvändiga investeringarna sker. Och även om de blir av, tack vare att andra länder har mer fördelaktiga styrmedel, så ökar risken att produkterna försvinner ut ur Sverige om Sverige saknar en tydlig riktning kring biodrivmedel.

Södra anser därför att det bör finnas en tydlighet att Sverige under 2027-2030 minst ska uppnå de nivåer som EU beslutat om i Förnybartdirektivet och att man även ska införa miniminivåer för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen i enlighet med vad Förnybartdirektivet föreskriver. Sedan välkomnar Södra en konsekvensutredning om Sverige bör ligga högre än EUs miniminivåer.

Hur påverkar nivåerna av reduktionsplikten möjligheterna till måluppfyllnad i ansvarsfördelningsförordningen och LULUCF

Södra samstämmer med promemorian om att det är komplicerat att förstå och göra beräkningar på hur ändrade nivåer i reduktionsplikten och ändrade målnivåer i förnybartdirektivet, ansvarsfördelningsförordningen och LULUCF påverkar möjligheten att nå målen. Inom ansvarsfördelningsförordningen finns en flexibilitetsmekanism som gör det möjligt att föra över överprestationer från ansvarsfördelningsförordningen till LULUCF där flexibiliteten inte är begränsad. Trots ett nytt handelssystem för utsläppen från vägtransporter så är det fortfarande ansvarsfördelningsförordningen som sätter "taket" på respektive lands utsläppsminskningar inom sektorerna byggnader, jordbruk, avfallshantering och transporter. Transporter står idag för två tredjedelar av dessa utsläpp, vilket betyder att nationella styrmedel kommer att behövas för att minska utsläppen från transporterna. I beräkningar på reduktionspliktsnivåer mellan sex procent till fyrtiofem procent som Södra genomfört tillsammans med ett flertal företag ges ett resultat som visar på att för att kompensera för överskott av utsläpp inom ansvarsfördelningsförordningen via ett ökat upptag av växthusgaser i skog och mark skulle LULUCF-sektorn behöva öka sitt upptag med ytterligare cirka 1–9 miljoner ton CO₂e per år, beroende på reduktionspliktsnivå och år (beräkningarna är baserade på nivåer mellan 6 procent och 45 procent).

Södra ser detta som en stor risk för skogsägarna att en sänkning av reduktionsplikten innebär att utsläppsökningarna ska kompenseras genom minskad avverkning. Det skulle vara negativt för svensk ekonomi och landsbygdens utveckling.

Utveckla reduktionsplikten och andra styrmedel för att nå utsläppsminskningar inom transportsektorn för att bidra till arbetstillfällena och en stärkt bioekonomin

Södra delar bedömningen om att även andra åtgärder än reduktionsnivåer som är samhällsekonomiskt effektiva styrmedel ska övervägas. Reduktionsplikten bör begränsas som verktyg till att styra mot minskade utsläpp från transportsektorn, men den behöver göra det i ett sammanhang där reduktionsplikten inte styr mot ett helt annat håll än vad politiken i övrigt gör och den behöver göra det på ett sätt som harmoniserar med

DATUM
2023-08-25BETECKNING
Remissyttrande

TJÄNSTESTÄLLE, HANDLÄGGARE

Näringspolitik
Maria Persdotter Isaksson

ER BETECKNING

KN2023/03617

övriga Europas ambitioner. Södra är mycket positiva till delbetänkandet Förnybart i tanken – Ett styrmedelsförslag för en stärkt bioekonomi (SOU 2023:15) som presenterades våren 2023 som om det genomförs innebär förbättrade förutsättningarna för investering i produktion av inhemska hållbara biodrivmedel som även bidrar till att trygga drivmedelsförsörjningen och skapar arbetstillfällen.

Södra vill gärna se att regeringen genomför delbetänkandet Förnybart i tanken vilket kommer vara ett bra komplement till reduktionsplikten för minskade utsläpp, ökad självförsörjningsgrad och för fler jobb utanför städerna. I ett energi- och klimatperspektiv är biodrivmedel en viktig lösning. Enligt Försvarmakten är det säkerhetspolitiska läget i Europa och i Sveriges närområde det allvarligaste sedan 1980-talets början, vilket innebär att ökad självförsörjning bör ha ett särskilt fokus. I Sverige har vi potential till en ökad produktion av inhemska biodrivmedel och för att nå dit är reduktionsplikten ett viktigt styrmedel. Tänk vilken fantastisk resurs att även i orostider kunna ge svenska folket en god tillgång på drivmedel.

För Södra skogsägarna

Henrik Brodin
EnergichefMaria Persdotter Isaksson
Näringspolitisk specialist