

**Er ref:** KN2023/03617  
Hanna Sundqvist

Klimat- och näringslivsdepartementet  
kn.remissvar@regeringskansliet.se  
kn.e.remissvar@regeringskansliet.se

**Vår ref:** R:2023-74  
Mårten Larsson

marten.olof.larsson@skogsindustrierna.se

## Yttrande över promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

Skogsindustrierna tackar för möjligheten att lämna synpunkter på promemorian.

### Sammanfattning

Skogsindustriernas medlemmar har olika förutsättningar, verksamheter och strategier som påverkas direkt eller indirekt av reduktionsplikten. Vi efterfrågar dock återigen att reduktionspliktens utformning bättre balanserar relaterade politiska mål utifrån en gedigen konsekvensanalys. Den bör ha ett brett fokus där följande centrala faktorer beaktas till fullo:

- Sveriges och bioekonomins roll i EU:s gröna omställning
- Klimatmål och de faktiska möjligheterna för inhemsk produktion av biodrivmedel från restprodukter
- Övriga alternativ för fossilfria transporter och för att uppfylla EU:s klimatmål, samt hur EU och andra medlemsstater agerar i omställningen av transportsektorn
- Det konkurrerande behovet av avancerade biodrivmedel till av EU beslutade reduktionsplikter för flyg och sjöfart
- Långsiktighet för att kunna utforma företags och branschers strategier för fossilfria transporter och växande bioekonomi
- Tillgänglighet och kostnadseffektivitet för vägtransporter i hela Sverige för att värna internationell konkurrenskraft, särskilt för bioekonomin

### Skogsindustriernas yttrande

Reduktionsplikten kräver inblandning av biodrivmedel för att fasa ut det fossila. Flytande drivmedel kommer troligen behövas under lång tid, särskilt i näringslivets transporter och arbetsmaskiner, och växthusgasutsläppen från dem måste minskas. Reduktionspliktens nivåer påverkar också transportkostnader och konkurrenskraft för hela skogsnäringen.

Nivåerna har både höjts och sänkts kraftigt under ett fåtal år.

*Skogsindustrierna anser att nivåerna i båda fallen har satts utan tillräcklig konsekvensanalys och utan balanserade avvägningar.*

## Sveriges och bioekonomins roll i EU:s gröna omställning

”Den gröna given” och ”Fit for 55” öppnar generellt för en växande bioekonomi och nya innovationer på området, men innehåller också regelverk och riktlinjer för framtagande och användning av råvaran. Det ger troligen ökande efterfrågan på råvara, inklusive restprodukter, och i värsta fall också begränsningar i tillgången på råvara.

*Utformningen av reduktionsplikten måste väga in möjligheterna och förutsättningarna som skapas inom EU, och undvika att snedvrیدا förutsättningarna på den inre marknaden genom exempelvis styrning av råvaruanvändning eller höga transportkostnader.*

## Klimatmål och de faktiska möjligheterna för inhemsk produktion av biodrivmedel från restprodukter

”Fit for 55” och särskilt förordningen om ansvarsfördelning sätter ambitiösa klimatmål för Sveriges transportsektor. Sverige har nämligen redan framgångsrikt minskat växthusgasutsläppen i andra sektorer som täcks av förordningen.

Samtidigt sätter det uppdaterade Förnybartdirektivet mer detaljerade mål för minskade växthusgasutsläpp i transportsektorn, bland annat specifika mål för avancerade biodrivmedel och andra typer av förnybara drivmedel. Förnybartdirektivet fokuserar också generellt mer på att främst restprodukter används för energiändamål, som exempelvis biodrivmedel.

EU:s regelverk begränsar alltmer vilka material som kan användas för att uppfylla klimatmål genom användning av förnybar energi. Det snävar in den faktiska och potentiella tillgången på biodrivmedel. Sverige har till exempel historiskt använt stora volymer växtoljor och avfallsoljor. Det begränsas nu begränsas av EU:s regelverk. Intentionen att begränsa till restprodukter gäller också för skoglig biomassa.

*Reduktionspliktens utformning måste beakta klimatmålen som helhet och att inhemskt producerade biodrivmedel från lämpliga restprodukter är en begränsad resurs.*

Övriga alternativ för fossilfria transporter och för att uppfylla EU:s klimatmål, samt hur EU och andra medlemsstater agerar i omställningen av transportsektorn. Sverige behöver en palett av åtgärder för att snabbt minska utsläppen redan de närmaste åren. Reduktionsplikten är en åtgärd, men det behövs också ett tydligt fokus på effektivisering, höginblandade biodrivmedel och elektrifiering.

Det konkurrerande behovet av avancerade biodrivmedel till redan av EU beslutade reduktionsplikter för flyg och sjöfart. EU har redan beslutat om reduktionsplikter för andra sektorer vilket ökar konkurrensen om biodrivmedel och särskilt avancerade biodrivmedel, till exempel från skogsnäringens restprodukter.

*Reduktionspliktens utformning måste beakta hur övrig efterfrågan på biodrivmedel i EU och globalt begränsar tillgången.*

## Långsiktighet för att kunna utforma företags och branschers egna strategier för fossilfria transporter och växande bioekonomi

Långsiktighet i politiken är generellt en nödvändighet för näringslivets investeringar och strategier. Särskilt i en fråga som påverkar företagen på flera olika sätt utöver biodrivmedelsproduktion.

Realiseringen av potentialen för inhemsk biodrivmedelsproduktion baserad på restprodukter från jord- och skogsbruk har ofta framförts som ett viktigt syfte med reduktionsplikten. Trots det uppfylls reduktionsplikten till stor del med importerade biodrivmedel. Det kan bero på kortsiktigheten och ryckigheten i reduktionsplikten.

*En gedigen konsekvensanalys är en grundförutsättning för en långsiktig politisk acceptans för utformningen.*

Tillgänglighet och kostnadseffektivitet för vägtransporter i hela Sverige för att värna internationell konkurrenskraft, särskilt för bioekonomin  
Principiellt är det ett viktigt ställningstagande att konsekvenserna för näringsliv och samhälle nu beaktas i utformningen av reduktionsplikts nivåer. Det har Skogsindustrierna framfört i tidigare remissyttranden. Omställningen till fossilfria transporter är en prioriterad fråga för skogsnäringen, men omställningen måste ske på ett kostnadseffektivt sätt och kostnadsökningar får inte kraftigt avvika från EU och omvärlden. .

*Skogsindustrierna efterlyser återigen en analys av vilka reduktionspliktsnivåer som kan bidra till Sveriges åtaganden att minska växthusgasutsläpp utan att leda till betydande försämringar av Sveriges internationella konkurrenskraft, eller andra negativa konsekvenser för samhället. I analysen bör den totala påverkan från styrmedel, skatter och avgifter beaktas.*

## **Skogsindustriernas utgångspunkt**

Med välskötta skogar och en skogsindustri i världsklass som grund har Skogsindustrierna ställt upp en offensiv vision: att skogsnäringen driver tillväxt i världens bioekonomi. Bioekonomin bidrar till att bryta dagens fossilbaserade ekonomi och till att uppnå EU:s och Sveriges klimatpolitiska målsättningar. En bioekonomi utgår från förnybara råvaror, som används på ett hållbart sätt. De biobaserade produkter Skogsindustriernas medlemsföretag redan idag tillverkar – sågade trävaror, kartong, papper, massa och restprodukter till bioenergi – kommer att vara basen under åtskilliga år framöver men kompletteras ständigt med nya produkter som höghus i trä, ligninbaserade ersättare av fossila material, cirkulära system för textil med träfiber som ersätter bomull, formade fiberprodukter som ersätter plast och glas, kemikalier, drivmedel, etc. En utveckling av bioekonomin handlar alltså inte enbart om att ersätta fossilenergi med bioenergi utan i hög grad om att ersätta växthusgasintensiva och ändliga produkter med förnybara.

För att framtidssatsningar ska kunna finansieras krävs en politik som leder till stark internationell konkurrenskraft för skogsindustrin. En väl utbyggd infrastruktur som grund för effektivare och därmed konkurrenskraftiga transporter är en viktig del i denna konkurrenskraft. Skogsindustrin exporterade år 2021 cirka 90 procent av produktionen av massa och papper och cirka 70 procent av sågade trävaror. Genom Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin starkt beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. För att begränsa avståndsnackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem där alla transportslag utom flyg ingår. Skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige.

Skogsnäringen upphandlar logistiktjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter, 65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägs-transporter. Val av transportslag beror på produkt och destination, men oftast sker en kombination av transportslag. För transporter inom Sverige används både tåg och lastbilar. Lastbil är det dominerande

transportslaget för rundvirke (64 procent), flis (85 procent) och sågade trävaror (87 procent). För andra produkter gäller det omvända med högre andel järnväg för massa (62 procent) och för papper (85 procent).

För Skogsindustrierna

Mårten Larsson  
Ansvarig för bioenergifrågor