

2017-02-28

Energimyndigheten  
hbk@energimyndigheten.se

## Remissvar avseende föreskrifter om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränsle

*SveMin är en nationell branschförening för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige. Antalet medlemsföretag uppgår till ett 40-tal. Bland medlemsföretagen ingår bland annat gruvföretag, prospekteringsföretag, kalk- och cementföretag och olika maskin- och entreprenadföretag. Medlemsverksamheterna förekommer i hela landet, varav gruvorna huvudsakligen är lokaliserade till norra Sverige och Bergslagen.*

SveMin har tagit del av föreskrifterna om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränsle. Följande remissvar har skrivits i samverkan med medlemsföretagen. Synpunkterna framförs för den svenska gruv-, mineral-, kalk-, cement- och metallproducentbranschens räkning, i löpande text "gruv- och mineralbranschen".

Den svenska gruv- och mineralindustrin bidrar starkt till vårt lands välstånd och är av avgörande betydelse för att klara av omställningen till ett långsiktigt hållbart samhälle. För att välståndsökningen i världen ska kunna fortsätta krävs metaller och mineraler. Eftersom världens befolkning ständigt ökar och allt fler får en högre levnadsstandard, krävs både ökad återvinning i samhället och ett fortsatt betydande tillskott av primära resurser, och således gruv- och mineralbrytning. Sverige har idag en världsledande roll som hållbar råvaruproducent med både lägre emissioner och mindre miljöpåverkan än jämförbara länder. EU:s självförsörjningsgrad av metaller är låg och vi är beroende av import. Sverige är EU:s största gruvland, med 43 procent av EU:s malmproduktion<sup>1</sup>. Vi bör således värna den gruv- och mineralproduktion vi har i Sverige.

SveMin anser att det är självklart att industrin ska bidra till målet om ett koldioxidfritt samhälle. På grund av verksamheternas karaktär och geografiska läge är transporter på väg många gånger det enda alternativet för att distribuera råvaror och produkter, även om företagen strävar efter transport per tåg eller fartyg. Alternativa drivmedel är idag dyrare än konventionella, och givet att gruv- och mineralindustrin är pristagare av globala metall- och mineralpriser kan inte de ökade kostnader som användandet av alternativa bränslen innebär föras över till slutkunden. Reduktionsplikten riskerar därför att ha en negativ påverkan på konkurrenskraften och att leda till koldioxidläckage. I detta remissvar har SveMin fokuserat på synpunkter kopplade till föreskrifterna inom reduktionsplikten, men har även tagit tillfället i akt att framföra några mer generella synpunkter kring reduktionsplikten.

---

<sup>1</sup> 2013

### Sammanfattande synpunkter - Svemin anser att:

- *systemet för reduktionsplikt bör möjliggöra en så hög grad av flexibilitet som möjligt, och det därför bör vara möjligt att exempelvis spara i vart fall delar av ett eventuellt överskott av reduktion till nästföljande år,*
- *det är önskvärt att Energimyndigheten avsätter tillräckliga resurser i att kunna guida och agera stöd för företagen, speciellt under införandeperioden,*
- *Sverige bör verka för att så många drivmedel som möjligt – givet att de är hållbara – anses uppfylla EU:s hållbarhetskriterier samt även möjliggöra att fler än de av EU godkända drivmedlen kan användas för att uppfylla reduktionsplikten.*

### Vidare vill Svemin även ta tillfället i akt och framföra följande mer generella åsikter kopplade till införandet av reduktionsplikten:

- *det är självklart att industrin ska bidra till målet om ett koldioxidfritt samhälle,*
- *Sverige måste givet förslaget konkurrera internationellt om en extremt begränsad volym drivmedel med hög koldioxidutsläppsreduktion (såsom HVO), och utvecklingen av tillgång till och pris framåt är mycket osäker*
- *det finns osäkerheter om vilka möjligheter som finns för att använda diesel med hög inblandning av biodrivmedel i till exempel gruvtruckar, samt även osäkerheter kopplat till användning av biodrivmedel i underjordsgruvor med tanke på arbetsmiljö*
- *givet osäkerheten kring kostnadsökningar bör det vid nästa kontrollstation ses över möjligheten att justera skattesatsen igen*
- *införandet av reduktionsplikten riskerar att skapa inlåsningseffekter och suboptimeringar eftersom kravet på att uppfylla reduktionsplikten kan leda till att företagen väljer att fokusera satsningarna till enbart biobränsle, trots att elektrifiering är den föredragna lösningen på sikt*
- *Det behövs en konstruktiv dialog mellan politiker, myndigheter och näringsliv om den tidshorisont och de förutsättningar som behövs för att uppnå Sveriges högt satta mål om fossiloberoende.*

### Svemins synpunkter på föreskrifterna om reduktionsplikten

#### Svemin anser att

- *systemet för reduktionsplikt bör möjliggöra en så hög grad av flexibilitet som möjligt, och det därför bör vara möjligt att exempelvis spara i vart fall delar av ett eventuellt överskott av reduktion till nästföljande år*

Svemins förståelse är att förslaget gäller för fysiska drivmedelsvolym per skattskyldig och år. Det är en utmaning att planera för årets drivmedelsanvändning och behovet av inblandning av biodrivmedel. Eftersom reduktionspliktsavgiften kan bli hög om inte tillräckliga utsläppsreduktioner nås och givet att överskjutande utsläppsreduktioner inte kan sparas, kan det i slutet av året uppstå extrema prismetaniser både på marknaden för drivmedel och utsläppsreduktioner. Dessutom medför ett sådant upplägg en onödig administrativ och planeringsmässig börda för berörda företag. För att minska sådana effekter anser Svemin att det vore önskvärt att skapa flexibilitet i systemet genom att göra det möjligt att överföra i vart fall delar av ett eventuellt överskott till nästkommande år. Detta bedömer vi även kan skapa bättre förutsättningar för att en handel med eventuellt överskott kommer igång eftersom aktörer inte behöver vara rädda att "gå över" sin reduktionsplikt. Om man skapar ett överskott finns annars risken att det saknas köpare, eller att marknadspriset kraschar eftersom överskottet "snart är värdelöst" (i likhet med det som hände efter första handelsperioden i utsläppsrättssystemet då man inte fick spara överskottsutsläppsrätter).

- *Det är önskvärt att Energimyndigheten avsätter tillräckliga resurser i att kunna guida och agera stöd för företagen, speciellt under införandeperioden*

Inrapporteringen kommer, speciellt vid första tillfället, att kräva betydande administration, tid och resurser från berörda företag. Det är därför önskvärt att Energimyndigheten avsätter resurser i att kunna guida och agera stöd för företagen, speciellt under införandeperioden. Det kan även efter det kontinuerligt behövas stöd i beräkningen av växthusgasutsläppen för olika typer av biodrivmedel.

- *Sverige bör verka för att så många drivmedel som möjligt – givet att de är hållbara – anses uppfylla EU:s hållbarhetskriterier samt även möjliggöra att fler än de av EU godkända drivmedlen kan användas för att uppfylla reduktionsplikten.*

Det arbete som pågår på europeisk nivå med förnybarhetsdirektivet kan komma att ha betydelse på vilka drivmedel som klassas som hållbara. Sverige bör agera för att EU ska ha en lagstiftning som utesluter miljöskadliga biodrivmedel men samtidigt inte sätter "käppar i hjulen" för drivmedel baserade på hållbart skogsbruk och grödor. Sverige har en begränsad makt i hur förnybarhetsdirektivet och hållbarhetskriterierna utformas. Här bör Sverige även "våga" avvika från EU:s direktiv i den mån det är möjligt för att möjliggöra att så stor andel drivmedel som möjligt kan användas för att uppfylla reduktionsplikten

### **Svemins mer generella åsikter kopplade till införandet av reduktionsplikten:**

Svemin anser att

- *Sverige måste givet förslaget konkurrera internationellt om en extremt begränsad volym drivmedel med hög koldioxidutsläppsreduktion (såsom HVO), och utvecklingen av tillgång till och pris framåt är mycket osäker*

Tillgängligheten till HVO – vilket idag är det huvudsakliga alternativet till fossil diesel – är osäker både på kort- och lång sikt. Svårigheten att bedöma utvecklingen av tillgång till och pris på biodrivmedel, samt att konkreta förslag enbart presenteras fram till 2020, minskar möjligheterna för en relevant konsekvensanalys gällande miljö, kostnader och konkurrenskraft. Tekniska och resursmässiga förutsättningar för att tillhandahålla de volymer förnybar diesel som kommer att krävas bedöms saknas, och medför betydande kostnadsökningar på förnybar diesel, vilket slår mot konkurrenskraften.

- *det finns osäkerheter om vilka möjligheter som finns för att använda diesel med hög inblandning av biodrivmedel i till exempel gruvtruckar, samt även osäkerheter kopplat till användning av biodrivmedel i underjordsgruvor med tanke på arbetsmiljö,*

Leverantörerna av gruvtruckar är i regel globala aktörer som säljer merparten av sina produkter till marknader utanför Sverige. Det finns osäkerheter kring funktionalitet och garantier, speciellt givet att de svenska gruvorna ofta är lokaliserade i kallare klimat. Utredningar i branschen pågår även kopplat kring vilka biodrivmedel som är möjliga att använda i underjordsmiljö givet arbetsmiljöpåverkan. Detta kan komma att ytterligare begränsa vilka biodrivmedel som kan användas i gruvsdrift.

- *införandet av reduktionsplikten riskerar att skapa inlåsningseffekter och suboptimeringar eftersom kravet på att uppfylla reduktionsplikten kan leda till att företagen väljer att fokusera satsningarna till enbart biobränsle, trots att elektrifiering är den föredragna lösningen på sikt*

Reduktionsplikten för diesel (och bensin) kan skapa oönskade negativa inlåsningseffekter. Verksamheter som inte kan gå över till 100 % eldrift med en gång, eller där möjligheterna är begränsade av platsspecifika förutsättningar, måste göra en satsning på biobränsle för att uppfylla reduktionspliktskravet. Detta innefattar för gruv- och mineralindustrin i de flesta fall även

investeringar i tankningsinfrastruktur. Detta kan leda till att företagen väljer att fokusera satsningarna till enbart biobränsle, trots att elektrifiering är den föredragna lösningen på sikt. Det skulle innebära en suboptimering samhällsmässigt, speciellt givet att biobränsle kan vara viktigare att använda i andra transportssammanhang med längre och mer oregelbundna sträckor.

- *givet osäkerheten kring kostnadsökningar bör det vid nästa kontrollstation ses över möjligheten att justera skattesatsen igen*

Gruv- och mineralbranschen är pristagare på en global marknad och de betydande kostnadsökningar som eventuellt kan komma bör ses i ljuset av detta. Vid nästa kontrollstation bör det därför ses över möjligheten att justera skattesatsen igen för att kompensera för ett eventuellt högre biodrivmedelspris. Ifall att kostnadsökningar uppstår före kontrollstationen bör även möjligheten ses över att göra specifika undantag för konkurrensutsatta industrier.

- *Det behövs en konstruktiv dialog mellan politiker, myndigheter och näringsliv om den tidshorizont och de förutsättningar som behövs för att uppnå Sveriges högt satta mål om fossiloberoende*

Transporter innebär en betydande kostnad för gruv- och mineralindustrin. Transportomställningen kommer att kräva ytterligare investeringar, vilket tar resurser i anspråk. Eftersom företagen verkar på en global marknad och inte enbart inom EU är det viktigt att ha en balans mellan vilka krav som ställs på transporter i Sverige, i EU och andra länder. Att utsättas för högre drivmedelsskatter jämfört med konkurrenter i andra länder påverkar konkurrenskraften. Den kostnadsexponering som företagen utsätts för, där alternativa transportsätt saknas och försäljningspriset inte kan justeras, innebär en risk att klimatutsläppen totalt sett ökar. Sverige bör verka internationellt för gemensamma skärpta krav på transporter, då detta höjer klimatnyttan och minskar konkurrenssnedvridande effekter.

Stockholm dag som ovan

Svemin



Per Ahl  
vd

Erika Skogsjö  
energi-och hållbarhetsansvarig