

Regeringskansliet
Miljödepartementet
Enheten för miljö kvalitet
Att: Harald Perby
103 33 Stockholm

Remissvar: Naturvårdsverkets skrivelse ”Konsekvenser av Sveriges genomförande av EU:s utsläppstaksdirektiv (2001/81/EG) för NOx)

Sveriges Transportindustriförbund stödjer den svenska transportindustrins mycket aktiva miljöarbete. Vårt arbete organiseras i en miljökommitté bestående av representanter från flera större transportföretag. Det råder en stor samsyn bland våra medlemsföretag om att aktivt genomföra aktiviteter som reducerar utsläppen. Även rättvisa och icke konkurrenssnedvridande åtgärder som styrmedel bedöms som nödvändiga.

Transportindustriförbundet anser att klimatfrågan är en mycket stor och avgörande framtidsfråga också för transportindustrin i världen, Europa och Sverige. Förbundet stöder att politiska åtgärder vidtas för att komma till rätta med utsläpp och att den korrekta nivån för sådana åtgärder är globalt, eller i varje fall på EU-nivå. Det är därvid viktigt att åtgärderna utformas i dialog med näringslivet, så att rätt incitament kan ges till företagen för utveckling av ett kostnadseffektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Vår grundsyn är att en sammanhållen strategi för minskning av transporterens utsläpp är ett mycket bra och viktigt initiativ.

Förbundet har tagit del av Naturvårdsverkets skrivelse och har följande övergripande kommentar. Rapporten innehåller en rad förslag som rör transportsektorn, i avsikt att påskynda minskningar av utsläpp av bl.a. kväveoxider. Förbundet stöder tanken på att genom olika styrmedel ge transportmarknaden korrekta incitament för att använda bästa teknik. Dock är förslagen, vad avser godstransporter, genomgående inriktade på skärpta skatter, avgifter och krav, medan positiva incitament i form av subventioner saknas. På den konkurrensutsatta logistikmarknaden är investeringar i många fall tunga att bära för företagen även om viljan finns. T.ex. skulle en betydande miljöförbättring kunna uppnås i storstadsdistributionen om subventioner utgick till bästa miljöteknik för lastbilar och distributionsfordon på liknande villkor som idag gäller för personbilar. Tvärtom innebär idag en investering i sådan miljöteknik i många fall en direkt kraftig ekonomisk förlust för logistikföretaget. Skillnaden mellan hur incitamenten utformas mellan personbilar och yrkesmässiga lastfordon är svårklarad om det i båda fallen är reduceringar av utsläpp som är målet.

Enligt uppdrag

Marie Hermansson
Utredare
För Sveriges Transportindustriförbund