

Regeringskansliet  
Miljödepartementet  
Enheten för miljö kvalitet  
Att: Emi Hijino  
103 33 Stockholm

**Remissvar: EG-kommissionens förslag till ett direktiv om att inkludera luftfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter (KOM (2006) 818 slutlig) samt Naturvårdsverkets rapport Att integrera flyget i EU:s handelssystem för utsläppsrätter (rapport 5655)**

Sveriges Transportindustriförbund representerar landets logistik- och godstransportföretag och verkar för effektiva och långsiktigt hållbara godstransporter och logistiktjänster, vad gäller människa, miljö och samhälle.

Förbundet har tagit del av remissen och har följande synpunkter. Till att börja med kan konstateras att diskussionen främst omfattar personresor och inte godstransporter med flyg. Flygfrakt har idag en inte oväsentlig betydelse för svensk industri och handel, och det hade kunnat vara intressant att fått se en analys även av förslagets förväntade effekter vad gäller denna del av transportsystemet.

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 av klimatpåverkande gaser, 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.

Förbundet har en principiellt positiv syn på ett inkluderande av transporter i EU:s handel med utsläppsrätter. Mot denna bakgrund stöder vi också förslaget att nu inkludera luftfart i systemet, under förutsättning att det uppnår avsett resultat – minskade utsläpp av klimatgaser från sektorn med bibehållen effektivitet.

Det remitterade förslaget är tyvärr oklart i flera delar som rör hur det skall fungera i praktiken, vilket gör det svårt att kommentera i detalj. Förbundet förutsätter därför att regeringen kommer att fortsätta hålla kontakt med marknadens olika aktörer inför den närmare utformningen av handelssystemet. Det måste vara en självklar utgångspunkt att handelssystemet utformas så enkelt och praktiskt som möjligt, om det skall få en trovärdighet på marknaden.

Som förbundet uppfattar remissen ingår ett antal ställningstaganden till hur ett handelssystem skall fungera inom luftfarten. Dessa kommenteras nedan i punktform.

- Det långsiktiga målet som Sverige bör verka för måste, enligt förbundets mening, vara att transportsektorn som helhet inkluderas i handelssystemet, och att detta system inkluderar alla samhällssektorer som bidrar till utsläpp av klimatgaser på ett likartat sätt. Auktioner inom en särskild tilldelningskvot för en viss verksamhet som här

föreslås bör endast ses som en övergångslösning, eftersom det blir svårt att sätta rätt långsiktigt korrekt pris på koldioxidutsläppen med ett sådant fragmenterat system.

- Det finns en risk att handelssystemet kommer att missgynna perifera länder eller regioner i EU, där längre transportdistanser medför ökad miljöpåverkan. För att underlätta för dessa regioner, bör handelssystemet vara tydligt miljödifferenserat, där bättre miljöprestanda belönas. Tydliga incitament för att investera i bästa miljöteknik måste ges. Oönskade effekter på EU:s regionala sammanhållning måste omhändertas utan att miljömotivet för åtgärden kullkastas.
- Samtliga utsläppsrätter bör auktioneras ut på den gemensamma EU-marknaden, och de nationella tilldelningsprinciper som hittills tillämpats bör avskaffas, då dessa har lett till att samma bransch får olika täckning i olika medlemsländer. Detta påverkar i sin tur företagets investeringsvilja i de olika länderna med de konsekvenser detta får för arbetstillfällen etc. Det är viktigt att man vid utformningen av auktionssystemet tar hänsyn till företagets behov av att kunna planera sin verksamhet på kortare och längre sikt.
- Alla avgående och inkommande flygningar till EU bör inkluderas utöver flygningarna inom EU. Utsläppen bör hanteras så lika som möjligt, eftersom det är samma problem som skall åtgärdas oavsett vilken typ av flygning det rör.
- Systemet bör omfatta alla GHG omräknat till koldioxidekvivalenter om och när en multipeleffekt för flyget kunnat etableras, vilket vi förutsätter kommer att ske. I avvaktan på detta bör systemet endast inkludera koldioxid; övriga ”project credits” som CDM och JI bör kunna utnyttjas helt utan begränsningar under förutsättning, att de är godkända, trovärdiga, och att bokföring kan ske på ett solitt sätt.

Enligt uppdrag

Marie Hermansson  
För Sveriges Transportindustriförbund