Miljö- och jordbruksutskottets offentliga utfrågning om förutsättningarna för att låta transportsektorn omfattas av ett system med handel av utsläppsrätter

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-85943-18-0
Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2008

Transportsektorn och utsläppshandel

Miljö- och jordbruksutskottet anordnade den 6 december 2007 en offentlig utfrågning om förutsättningarna för att låta transportsektorn omfattas av ett system med handel av utsläppsrätter. Ledamöterna i trafikutskottet var särskilt inbjudna att delta i utfrågningen.

Utfrågningen leddes av Anders Ygeman (s), ordförande i miljö- och jordbruksutskottet.

Inbjudna medverkande var följande:

Peeter Puusepp, Föreningen Svenskt Flyg

Johan Roos, Sveriges Redareförening

Magnus Falk, Sveriges Åkeriföretag

Anna Grönlund, Svenska Bussbranschens Riksförbund

Ingela Melkersson, Branschföreningen Tågoperatörerna

Elisabeth Nilsson, SKGS (Skogen, Kemin, Gruvorna och Stålet)

Svante Axelsson ersattes av Magnus Nilsson, Naturskyddsföreningen

Efter en avslutande diskussion sammanfattade Claes Västerteg, vice ordförande i utskottet, utfrågningen.

Utskottet bedömer att vad som framfördes under utfrågningen är av allmänt intresse och därför bör göras tillgängligt för en vidare krets. Därför publiceras här en utskrift från utfrågningen.

Stockholm i februari 2008

Anders Ygeman
Ordförande i miljö- och jordbruksutskottet

/Björn G:son Wessman
Kanslichef

Offentlig utfrågning om förutsättningarna för att låta transportsektorn omfattas av ett system med handel av utsläppsrätter

Tid: **Torsdagen den 6 december 2007 kl. 9.00–12.00**

Plats: **Skandiasalen**

Program

9.00–9.05

Inledning Anders Ygeman, ordförande miljö- och jordbruksutskottet

9.05–9.10

Peeter Puusepp, generalsekreterare Föreningen Svenskt Flyg (5 min.)

9.10–9.30 Frågor från ledamöterna

9.30–9.50

Johan Roos, Sveriges Redareförening (5 min.)
Magnus Falk, Sveriges Åkeriföretag (5 min.)
Anna Grönlund, förbundsdirektör Svenska Bussbranschens Riksförbund (5 min.)
Ingela Melkersson, Branschföreningen Tågoperatörerna (5 min.)

9.50–10.30 Frågor från ledamöterna

10.30–11.00 Kaffepaus

11.00–11.10

Elisabeth Nilsson, SKGS (5 min.)
Svante Axelsson, generalsekreterare Naturskyddsföreningen (5 min.)

11.10–11.40 Frågor från ledamöterna

11.40–11.55 Avslutande diskussion

11.55–12.00 Avslutning

Claes Västerteg, vice ordförande miljö- och jordbruksutskottet

Deltagare

Inbjudna talare:

Föreningen Svenskt Flyg

Peeter Puusepp, generalsekreterare

Sveriges Redareförening

Johan Roos, director of sustainability, Stena Rederi AB

Sveriges Åkeriföretag

Magnus Falk, handläggare

Svenska Bussbranschens Riksförbund

Anna Grönlund, förbundsdirektör

Branschföreningen Tågoperatörerna

Ingela Melkersson, miljöexpert

Skogen, Kemin, Gruvorna och Stålet (SKGS)

Elisabeth Nilsson, vd Jernkontoret

Naturskyddsföreningen

Svante Axelsson, generalsekreterare, ersattes av Magnus Nilsson, trafikexpert

Övriga inbjudna:

Branschföreningen Tågoperatörerna

Peder Wadman, vd

Miljödepartementet

David Mjureke, departementssekreterare

Naturvårdsverket

Ulla Jennische, handläggare
Lars-Olov Olsson, handläggare
Lars Westermark, enhetschef

Skogen, Kemin, Gruvorna och Stålet, SKGS

Lars-Erik Axelsson, energidirektör, Skogsdindustrierna
Karolina Boholm, rådgivare transporter, Skogsdindustrierna
Mathias Ternell, avdelningschef, Jernkontoret

Sveriges Redareförening

Per Marzelius, sjösäkerhetsansvarig

Protokoll från utfrågningen

Ordföranden: Jag ska börja med att hälsa alla hjärtligt välkomna hit till den offentliga utfrågningen om förutsättningarna att låta transportsektorn omfattas av handeln med utsläppsrätter.

Det är ganska stora utmaningar vi står inför om vi ska få transportsektorn att klara de miljö- och klimatpolitiska mål som nämns i debatten och som finns i den kommande klimatberedningen.

Vi börjar med Peeter Puusepp, generalsekreterare för Föreningen Svenskt Flyg.

Peeter Puusepp: Tack, herr ordförande! Flyget är först ut av transportslagen i utsläppshandeln. Här är det inte fråga om utan enbart när och i vilka former. Det faktumet kommer sannolikt att påverka priset på utsläppsrätter i liten utsträckning beroende på att flygets andel av utsläppen är relativt liten som ni ser på bilden jag visar här.

Därför menar vi att flyget ska ingå i den gemensamma handeln och inte i en egen bubbla. Rent allmänt gäller att en större bubbla ger en lägre total kostnad för minskning av koldioxidutsläppen än vad flera separata bubblor skulle ge.

Det finns ett mycket starkt teoretiskt och empiriskt stöd för en sådan åsikt. En större marknad skulle också ge större möjligheter att hitta kostnadseffektiva lösningar för att minska klimatproblemet totalt sett.

Det är också rimligt att tro att vi genom en gemensam bubbla skulle få en större drivkraft till teknisk utveckling när marknaden är stor.

Det är också väldigt viktigt att sätta in flyget i ett perspektiv. Det är bara att konstatera att flyget, för den internationella trafiken i den globaliserade värld vi nu lever i, i praktiken är det internationella kollektivtrafiksystemet.

Det är en utmaning. Det finns inget transportslag som kan bära hela klimatutmaningen som står framför oss. Det krävs ett systemtänkande när man skapar ett framtida hållbart transportsystem. Alla transportslag behövs i systemet. Men de ska användas på rätt sätt i detta.

Vi får inte glömma bort att ekonomiska styrmedel är en del av ett större pussel. Det finns ett antal verktyg som syftar till att minska flygets miljöpåverkan. Vi talar om teknisk utveckling, infrastrukturförbättringar, operativa åtgärder i själva systemet och ekonomiska styrmedel.

Det finns en mängd förkortningar här på bilden som jag inte går in på just nu. Jag bara konstaterar att det finns mål uppsatta. Det ska tas fram teknik som möjliggör en minskning av flygets koldioxidutsläpp med 50 procent, en minskning av det upplevda bullret med 50 procent och minskning av kväveoxidutsläppen med 80 procent till år 2020.

Tekniska experter säger att det är på håret att vi klarar det men att det nog ska gå. Tekniken kommer att finnas där. Sedan är det en annan fråga hur och i vilken takt den kan komma att implementeras.

Alternativa bränslen är också någonting som det talas väldigt mycket om inte bara för flyget utan för alla transportslag. Vi lät göra en rapport som vi

presenterade i förra veckan. Där drogs bland annat slutsatsen att alternativa bränslen per se inte löser flygets miljöproblem. Men det kan vara ett bidrag till flygets miljöpåverkan.

Framför allt spiller den utvecklingen över även på andra trafikslag. Det är väldigt viktigt att den forskning som pågår kan fortsätta när det gäller både bränslen och teknik. Här är det också fråga om att det krävs en positiv samverkan mellan samhället och branschen för att möjliggöra detta.

När det gäller infrastrukturförbättringar finns ett begrepp som heter Single European Sky. Det europeiska luftrummet är tyvärr i dag dåligt utnyttjat. Det är illa strukturerat. Det leder till onödigt långa flygvägar och därmed också onödiga föroreningar.

Här krävs det politiska beslut som leder till en förbättring av situationen. Om det genomfördes snabbt skulle det öka effektiviteten i systemet. Enbart den åtgärden skulle kunna ge en utsläppsminskning om ca 12 procent för det europeiska flyget.

Sedan gäller det operativa åtgärder inom branschen. Det finns ett naturligt incitament för varje flygbolag att spara bränsle. Bränsle är dyrt och blir inte billigare. Det är tungt. Det är bättre att ta med sig nyttolaster än att bära med sig bränsle.

Erfarenheten visar att exempelvis i ett flygbolag som SAS ger en effektiviseringsvinst ungefär 2–3 procent mindre bränsleförbrukning och därmed mindre utsläpp varje år. Det måste naturligtvis fortsätta.

Det finns också någonting som heter gröna flygningar. Det innebär att man i princip glidflyger in till landning i stället för att ha de hackvisa momenten som man kanske är van vid. Även här sparar man väldigt mycket bränsle och minskar därmed också utsläpp.

Det här är än så länge på prov. Det är ett samarbete mellan LFV och SAS och görs på Arlanda i dag. Varje sådan grön inflygning sparar minst 400 kilo koldioxid per landning. Det vore väldigt bra om det kunde utsträckas till fler flygplatser och bli en normal procedur för flyget.

Allra sist går vi till ekonomiska styrmedel. Handel med utsläppsrätter är temat för dagen. Vi föredrar marknadsekonomiska instrument som handel med utsläppsrätter framför skatter. Skatter kan inte per se uteslutas, men det är sista åtgärden enligt vår mening.

Det tas redan i dag ut avgifter. LFV tar ut olika avgasavgifter för både kväveoxider och kolväten i start- och landningsprocedurerna på dess flygplatser. Det är också någonting som flygplatser runtom i Europa nu funderar på att införa.

Effektivare regelverk är en otroligt viktig fråga. Flyget är en internationell bransch, och nationella särlösningar är inte en lösning på flygets miljöproblem. Det krävs en samverkan mellan olika länder.

Att göra det inom EU är på något vis den minsta gemensamma nämnaren som skulle kunna ge effekter. Därför är det väldigt viktigt att man nu i de olika medlemsländerna har en likadan position så att man inte drar ifrån med olika typer av särlösningar i avvaktan på att handelssystemet ska införas.

Det finns all anledning både från svensk sida och från europeisk sida att gå före och visa upp goda exempel. Just detta med gröna flygningar, som jag nämnde tidigare, är ett väldigt gott exempel. Som jag också förstår har det rönt en viss uppmärksamhet i ett land som Kina, där flyget expanderar som allra mest.

Sammanfattningsvis skulle handel med utsläppsrätter för flyget innebära att de mest kostnadseffektiva minskningarna av koldioxid skulle genomföras och det oavsett bransch. När det gäller utsläppen av koldioxid spelar det egentligen ingen roll var det sker, bara att det sker någonstans.

Handelssystemet måste för flygets del kompletteras med andra åtgärder i flygtrafiksystemet. Vi behöver framför allt ha en öppen och konstruktiv debatt om flyget och miljön med alla flygets intressenter. Vi behöver ha konstruktiva gemensamma krav på EU-nivå vad gäller flygets påverkan på miljö och klimat.

Vi behöver politiska beslut både i Sverige och i EU som leder till ett effektivare utnyttjande av luftrummet i Europa. Vi behöver ha bättre kollektivtrafikförsörjning till flygplatserna.

Flyget är ett intermodalt trafikslag. Vi är betjänta av bra kollektivtrafik och bra andra trafiklösningar. Vi behöver också ha en fungerande och transparent konkurrens mellan transportslagen. Det sätter en press på alla aktörer att genomföra åtgärder.

Vi behöver ha ytterligare satsningar på teknisk utveckling. Vi behöver forska om flygets användning av alternativa bränslen. Vi behöver självklart ha åtaganden från flygbranschen att vidta åtgärder som minskar flygets påverkan på miljö och klimat. Det görs hela tiden. Flyget har vaknat sent, men flyget har vaknat snabbt. Nu kommer saker och ting.

Det är också väldigt viktigt att erbjuda resenärerna olika möjligheter till klimatneutralt resande. Redan i dag erbjuder till exempel SAS och LFV sina kunder att klimatneutralisera sina resor i avvaktan på att flyget blir en del av det europeiska handelssystemet.

Många institutionella kunder ställer redan i dag krav på att deras medarbetares tjänsteresor ska levereras klimatkompenserade. Det kommer nu sådana system i snabb takt.

Det är väldigt viktigt att det även om det i dag är en vildvuxen flora sker en samordning i detta system och att systemen kvalitetssäkras till exempel genom oberoende tredjepartskontroll.

Ordföranden: Vi tackar för det. Vi släpper in tre, fyra frågeställare, och sedan får du kommentera.

Jan-Olof Larsson (s): Det är många områden här där det finns möjligheter att minska utsläppen från flyget, i varje fall om det inte sker någon tillväxt på området.

En del är teknisk utveckling, som många naturligtvis hoppas på. Du nämnde också bubblorna. Det är i dag en politisk diskussion om det ska vara separat bubbla eller gemensam bubbla.

Du uttryckte ganska tydligt att med en gemensam bubbla blir det lägre kostnader för flyget. Det är den diskussionen vi har. Vi hoppas naturligtvis på tekniska lösningar. Men det kostar att investera i tekniska lösningar. Då sätter man det i relation till bland annat vad det kostar att köpa utsläppsrätter.

Min fråga är följande. Om man ska se till miljön och få ned utsläppen så snabbt som möjligt, är det inte en separat bubbla för flyget man då ska ha?

Sofia Arkelsten (m): Jag har två frågor. I systemen med handel med utsläppsrätter har man en tilldelning. Den svenska linjen har varit att man helst ska ha 100 procent auktionering. Jag undrar lite hur ni ser på det.

Jag fick höra att de gröna inflygningarna skulle vara krångligt ur säkerhetssynpunkt. Jag är en sådan optimist att jag tänker att det kan man säkert lösa. Men jag skulle gärna vilja veta lite mer också om det.

Bengt-Anders Johansson (m): Herr ordförande! När vi diskuterar transportslag och miljöpåverkan får jag ofta en uppfattning att människor slår på transportslagen i stället för att diskutera miljöpåverkan. Inte minst bilar och flygplan är offer för den diskussionen.

Alla är vi måna om en ökad rörlighet och globalisering. Mot den bakgrunden skulle jag vilja att du lite kort beskriver hur nära vi befinner oss en möjlighet för flyget att kunna använda om möjligt miljöneutrala alternativa bränslen. Det är en framkomlig väg utan att göra intrång på rörligheten.

Wiwi-Anne Johansson (v): Jan-Olof var inne på att du säger att ni absolut vill att det ska vara en gemensam bubbla eftersom det då blir en större marknad. Jag undrar om du tycker att det är bäst för flyget eller bäst för klimatet. Jag vill att du utvecklar hur det ska bli bättre för klimatet genom en gemensam bubbla.

Jag undrar om du har några funderingar på hur man skulle kunna göra. Alla vill vi göra någonting, men vi vill helst att det ska göras någon annanstans och gemensamt. Ser du någon möjlighet att vi skulle kunna skapa någon typ av marknad inom Sverige?

Anita Brodén (fp): Jag har ett par frågor. En gäller forskningen. Kan du redovisa det forskningsresultat som påvisar att det är olika klimatpåverkan beroende på flygets höjd?

Den andra frågan gäller det som du lyfte fram och som är oerhört intressant. Det handlar om att man rent logistiskt kan planera flygandet på ett helt annat sätt och på så sätt spara 12 procent. Jag har till och med hört högre procentandelar.

Du nämnde att det krävs politiskt beslut. Jag utgår från att man framför allt kan påbörja inom EU. Vi flyger globalt. Det behövs så småningom ännu större beslut. Hur nära i framtiden skulle det vara om vi nu lyckas driva igenom det inom EU, vilket jag hoppas?

Peter Pedersen (v): Det här med gemensam bubbla eller inte tror jag är en kärnfråga. Jag skulle vilja att du utvecklar att det ska vara en gemensam bubbla. Talar du om en gemensam bubbla för transportbranschen eller menar du all verksamhet som på något vis släpper ut koldioxid?

Kan inte det i så fall innebära, vilket många befarar, att till exempel flyget och andra transportslag som har lite svårare och dyrare att åtgärda sina problem köper upp utsläppsrätter?

Det tvingar till exempel ut svensk industri till andra länder som kanske inte omfattas av handel med utsläppsrätter. Då släpper man ut motsvarande mängd koldioxid någon annanstans, och då påverkas inte klimatet i positiv riktning.

Finns det inte en risk att det motverkar en teknikutveckling inom till exempel flyget?

Peeter Puusepp: Vissa av ledamöterna har ställt liknande frågor just om den gemensamma bubblan eller inte. Jag kan stödja mig på en rapport som är framtagen av bland annat Per-Olof Johansson på Handelshögskolan i Stockholm.

Man menar att för miljön totalt sett skulle en gemensam bubbla vara mest effektiv. Det ger en lägre total kostnad för alla som finns med i den bubblan än vad flera mindre skulle ge. Det finns helt enkelt stordriftsfördelar.

En större marknad ger en större möjlighet att hitta billiga lösningar för miljön och för alla. Det är också rimligt att tro att man skulle få en större drivkraft till teknisk utveckling för alla de branscher som ingår i bubblan när marknaden är stor.

Frågan är om man skulle dela upp marknaden och transportsektorn. För mig är detta med hela transportsektorn en mer hypotetisk fråga. Jag konstaterar att flyget är först på plan i det här fallet.

Jag är också medveten om att om man skulle man låta hela transportsektorn gå in blir det effekter av det hela. Flyget är en hyfsat liten aktör i det här fallet.

Om hela transportsektorn skulle få en egen bubbla skulle sannolikt priserna på utsläppsrätter bestämmas av en tilldelning. Det finns inget som garanterar om man har flera bubblor att priset på 1 kilo koldioxid skulle var exakt detsamma på de olika marknaderna.

Innebörden av det totalt sett är att aktörer skulle kunna få betala två olika priser för samma vara. Man skulle då få en kostnadsineffektiv lösning. Det finns också en risk om priserna skiljer sig att argumenten kommer om orättvisor, kompensationskrav och så vidare. Det vet jag inte om miljön är betjänt av.

När det gäller just diskussionen om hela transportsektorns eventuella påverkan på utsläppshandeln är jag inte mannen att svara på det. Jag kan svara för flygets del. Jag kan konstatera att flyget trots allt står för en relativt liten del av koldioxidutsläppen. Sannolikheten att flyget skulle påverka detta i nämnvärd utsträckning är enligt min bedömning ganska liten.

Det var flera frågor om den tekniska utvecklingen. Här är det väldigt viktigt att både branschen och vetenskapen och naturligtvis också statsmakterna gör det gemensamt. Det pågår otroligt mycket. Det finns mål uppsatta just för utsläppsminskningar. Det krävs en kombination av teknisk utveckling, andra bränslen, procedurförändringar och ekonomiska styrmedel.

När det gäller gröna inflygningar finns det sannolikt inte någon säkerhetsrisk i det hela. Det är en procedurförändring. Det krävs viss annan teknisk utrustning i både trafikledning och flygplan, men det är inga tekniska problem i sig.

Alternativa bränslen är rent tekniskt möjligt. Det går att flyga på andra bränslen än vanlig flygfotogen. Men det är samma problem som alla andra trafikslag har. Om efterfrågan på alternativa bränslen ökar, var ska vi odla det? Det är det stora problemet. Det är ett gemensamt problem för hela transportsektorn.

Jag vet att till exempel SAS har haft planer på att göra prov med alternativa bränslen. Problemet är att de tyvärr inte hittar någon leverantör som är villig att leverera till dem i dag.

Jag kommer tillbaka till frågan om bubblan. Jag tror inte alls på att ha en marknad inom Sverige. Flyget är en internationell bransch. Den minsta gemensamma nämnaren man kan lösa problemen med är Europa.

Det finns ett FN-organ som heter ICAO som reglerar flyget internationellt. Där kan man vara snäll och säga att polletten inte riktigt har trillat ned än. Där har man inte hunnit riktigt lika långt när det gäller synen på flygets miljöpåverkan.

Det är väldigt viktigt att EU trycker på. Att Sverige eller något annat enskilt land skulle trycka på har nog inte så stor effekt. Men EU är en så pass stor spelare att man kan trycka på där.

Om vi ska få en positionsförflyttning inom ICAO bygger det väldigt mycket på när en ny president väljs i USA och en annan miljöpolitik sannolikt införs där. Det är då den förändringen kommer precis på samma sätt som Australien nu har förflyttat sig ganska rejält i klimatfrågan efter sitt val.

Jag tror att jag har täckt det mesta här.

Ordföranden: Vi har kvar Anitas fråga om det blir en farligare miljöpåverkan om man släpper ut det högre upp.

Peeter Puusepp: Där är bekymret att vetenskapen är relativt säker på hur koldioxiden påverkar på olika höjder. Man är än så länge väldigt osäker hur de andra klimatpåverkande gaserna påverkar klimatet beroende på vilken höjd

man släpper ut dem. Det är ett stort bekymmer. Här behövs det mer grundforskning för att hitta fakta på området.

Många menar att man för att göra det enklare för sig och för att täcka upp för alla andra växthusgaser än just koldioxid ska räkna upp koldioxidutsläppen med en faktor. En faktor som är ganska vanlig är två. Det finns vissa som menar att den ska vara större och vissa som menar att den ska vara mindre.

Det råder väldigt stora osäkerheter om övriga växthusgasers påverkan på högre höjder, tyvärr.

Ordföranden: Hade Anita någon mer fråga som hon inte fick besvarad?

Anita Brodén (fp): Det gällde detta med logistiken och hur man skulle kunna tjäna på det. Hur snabbt skulle man kunna få fram det genom ett EU-beslut?

Peeter Puusepp: Det finns EU-beslut som säger att hela projektet ska vara genomfört till år 2020. Men det finns också väldigt starka nationalistiska strömmar, eller vad man ska kalla det för.

Här handlar det om att varje medlemsland har haft sitt eget flygtrafikledningssystem som nu ska slås samman. Det är ingen lätt resa att göra. År 2020 är det årtal som är satt. Men det skulle inte göra någonting om det skulle kunna gå fortare. Så kan man väl säga.

Ordföranden: Det är inte helt svårt att förstå att flyget är angeläget att gå in i utsläppshandeln i en bubbla med tanke på den betalningsförmåga som finns i flyget.

EU-kommissionen räknar med att påverkan kan bli ungefär 50 kronor på en inom-EU-flygbiljett om man släpper in flyget i utsläppshandeln. Min fråga till dig Peeter är: Hur stor minskning av koldioxidutsläppen tror du att den utsläppshandelseffekten får, det vill säga 50 kronor på en flygbiljett?

Tina Ehn (mp): Jag har en fråga om det du presenterade innan. Så länge vi inte är med i handeln har vi ett klimatneutralt resande. Det är något som används väldigt mycket i dag. Jag kan känna en viss skepis. Det låter väldigt tryggt och bra. Men vad menas med det i det här fallet?

Jan-Olof Larsson (s): Argumentet som du hade här om gemensam bubbla handlar om rättvisa eller inte rättvisa. Rättvisa är i dag en stor fråga på många områden i politiken. Vi har lite olika uppfattningar om vad som är rättvisa.

Om man har en gemensam bubbla bara för flyget uppstår i varje fall en konkurrensneutralitet för flyget. Det är den viktigaste frågan vi har som politiker så att vi inte snedvrider konkurrensen.

Innebär att man har en bubbla bara för flyget att det blir en snabbare teknikutveckling inom flygets områden? Eller blir det snabbast med en gemensam bubbla? Det är min första fråga.

Fråga två är följande. Skulle man kunna införa någon form av bubbla för nationell flygtrafik som bara går inom Sverige?

Bo Bernhardsson (s): Jag har en uppföljande fråga som gäller alternativa bränslen. Om vi bortser från problemet var man ska odla alla dessa bränslen eller hur man ska få fram dem blev jag lite intresserad av ditt svar.

Du sade: Vi kan inte få någon som levererar de bränslena. Varför det? Är det en prisfråga, eller vad är skälet?

Peeter Puusepp: Vi kan börja med din fråga om 50 kronor på biljettpriset skulle påverka miljön i nämnvärd utsträckning. Själva flygandet är ett resultat av att det finns en efterfrågan på resande. Vi vet alla att flygbiljetterna har blivit väldigt mycket billigare de senaste tio åren genom olika lågprisbolags inträde på marknaden, och så vidare.

Det är sannolikt så att 50 kronor på ett biljettpris kanske inte påverkar i någon större utsträckning. Men man ska komma ihåg att priset på biljetterna är beroende av hur mycket koldioxidutsläppen helt enkelt kommer att kosta och vilken utveckling det kommer att bli. Det är där nyckeln ligger till om det blir en miljöpåverkan eller inte i egentlig mening.

Det är väldigt viktigt att poängtera när det gäller koldioxid att det är ekonomiskt mest effektivt att göra åtgärder där det är enklast och billigast. Det tjänar miljön på totalt sett.

Flyget ska göra allt det som flyget gör och kan göra. Vi har satt upp ambitiösa och tuffa mål för hur mycket flyget ska minska. Men det är också väldigt viktigt att koldioxidutsläppen sker på ett ekonomiskt effektivt sätt där det är enklast att genomföra.

När det gäller det klimatneutraliserande resandet erbjuder alltfler flygbolag olika sätt att kompensera för det koldioxidutsläpp som man orsakar som resenär. Här finns det väldigt många olika system. SAS erbjuder ett, LFV erbjuder ett annat och en massa andra utländska bolag erbjuder andra saker.

Man köper egentligen en klimatneutralisering eller en minskning av koldioxidutsläpp någon annanstans där det är enklare och mer effektivt att genomföra. Och här är det väldigt viktigt att man som konsument kan känna tillit till att de här systemen verkligen är bra och att de här pengarna inte går fel. Här finns det ett behov av bättre uppföljning. Det är helt klart.

Låt oss gå tillbaka till den här bubblan som är den stora frågan här. Min uppfattning är att en gemensam bubbla inte bara för transportsektorn utan för alla verksamheter som finns här totalt sett ger en snabbare teknikutveckling än om till exempel flyget skulle vara i sin egen bubbla. Jag backar tillbaka till den här bilden och konstaterar att det krävs en väldig balansgång mellan de här olika åtgärderna. Ekonomiska styrmedel ska vara till för att stimulera en

utveckling och inte bromsa upp den. Skulle flyget hamna i en egen bubbla finns det en väldigt stor risk för att man bromsar upp en utveckling som man i stället ska försöka lotsa fram.

När det gäller Sverige sade jag tidigare att nationella särlösningar sannolikt inte är bra för flyget. Det är en internationell bransch. Den måste regleras internationellt. Europa är den minsta gemensamma nämnaren. Man skulle önska att hela världen skulle kunna enas kring detta. Men där har vi i dag ICAO som tyvärr sätter krokben för detta i dag.

Varför levereras inte alternativa bränslen? Den frågan kan jag inte svara på. Jag konstaterar att jag har fått veta att SAS har gjort försök att få leveranser för att kunna prova, men man har sagt att det tyvärr inte blir någonting.

Ordföranden: Då tackar vi för det och går vidare till nästa block.

Johan Roos, Sveriges Redareförening: Herr ordförande! Tack för inbjudan att delta här i dag! Låt mig börja med att konstatera att vi från sjöfartens sida ställer oss positiva till att handla med alla olika slags utsläpp. Jag förstår att temat för dagen kommer att kretsa väldigt mycket kring koldioxid, men jag tänker passa på att fästa utskottets uppmärksamhet på att sjöfartens mest angelägna miljöfråga i dag inte handlar om koldioxid. Vi har självfallet ett ansvar för våra koldioxidutsläpp, liksom alla övriga delar av vårt samhälle, men det som vi fortfarande brottas med är andra typer av utsläpp, nämligen svavel- och kväveoxider.

Ni hörde möjligen i dag på nyheterna att partiklar från sjöfarten uppges svara för 27 000 dödsfall i Europa varje år. I det sammanhanget känns koldioxiden viktig, men vi har också andra som vi måste adressera.

Låt mig börja med handeln med koldioxid. Vi delar flygets uppfattning att handel är ett mycket bättre instrument än till exempel skatter. Vi har även samma situation att sjöfarten är en internationaliserad bransch. Jag skulle till och med vilja påstå att den är mer internationaliserad än vad flyget är därför att vi har en del konstiga förhållanden inom sjöfarten där man kan välja vilket land som man vill flagga sitt fartyg i. Därför berörs man inte av överenskomna regler.

Det finns mycket som vi skulle kunna göra för att få ned vår andel av utsläppen av koldioxid. Allra enklast vore att sänka hastigheten. Om vi skulle sänka hastigheten på ett fartyg med en tredjedel minskar vi utsläppen av koldioxid med 50 procent. Förbrukningen är inte linjär med hastigheten. Om vi kunde få till stånd en regim där *just-in-time* inte betyder så fort som möjligt skulle vi kunna göra ganska mycket på sjöfartssidan.

Det pratas mycket om biobränslen, och det är svårt att tänka sig en bättre plattform för biobränslen än ett stort fartyg där varken vikt eller volym är något problem. Vi brukar lite raljant säga att vi skulle kunna köra på morötter om de bara var tillräckligt finhackade. De här fartygen är dimensionerade för ett väldigt svårt bränsle som vi använder i dag.

Det som vi är bekymrade över är att sjöfartens utsläpp av svavel- och kväveoxider på Europas vatten inom tio–femton år kommer att vara större än de totala utsläppen inom EU-25. Det är vad vi har noterat. Vi i vår industri kommer att släppa ut mer än vad all annan verksamhet gör tillsammans. Det är något som vi i Sverige har uppmärksammat länge. Vi har försökt att vinna gehör för detta i andra delar av världen, men det har tyvärr inte varit speciellt framgångsrikt. Det beror delvis på att detta i mångt och mycket är ett nordeuropeiskt problem. Vi har en väldig koncentration av sjöfart och en berggrund i många länder som gör att försurningen är så för dagen.

Men det som ofta glöms bort är att frågan om partiklar, de 27 000 dödsfallen, är kopplad till svavelhalterna också. Egentligen finns det ingenting som talar för att Medelhavsländerna skulle vara mindre angelägna än vad vi är.

Det finns inga väl fungerande regleringsinstrument. Vi behöver inte gräva ned oss i det, utan vi kan konstatera att det internationella sjöfartsorganet IMO inte kommer att lösa de här problemen. Vi sätter vår förhoppning till EU, men det är svårt även där.

Den risk vi ser är att man kommer att få ensidiga eller möjligen bilaterala regleringar, vilket vi redan ser på vissa områden. Det kommer tyvärr främst att påverka det vi kallar för kvalitetssjöfart dit vi gärna vill hänföra svenska fartyg. Kvalitetssjöfarten kommer att följa reglerna och kommer att bära de extra kostnaderna, medan andra lite mindre nogräknade inte kommer att göra det, och risken att åka fast är väldigt liten.

Det vi förespråkar när det gäller koldioxid och i det här fallet svavel och kväve är att vi ska få handla med dem. Vi vill ha möjligheten att handla med utsläppsreduktioner. Vi vill ha möjlighet att göra det inom sjöfarten och framför allt vill vi göra det tillsammans med landindustrin. Vi bedriver inte sjöfart enbart för att det är roligt utan huvudsakligen för att det är en logistiktjänst för landindustrier. Vi ser det här som en väldigt god möjlighet för landindustrin att i sin *supply chain* – att kunna ta ansvar är ett lite hårt uttryck – kunna få med de utsläpp som leveranserna ger upphov till genom att de tillåts att handla med lastbärarna, fartygen.

Avslutningsvis ser vi en del problem när det gäller handel med utsläpp och utsläppsreduktioner från mobila källor. Vi skulle först vilja handla med svavel och kväve för att därigenom bygga upp ett system som möjliggör att vi i ett senare skede kan handla med koldioxid på ett tillförlitligt sätt.

Den förra regeringen tillsatte en utredning som presenterade sitt resultat i maj i år. Den visar att om sjöfarten i Nordeuropa tillåts handla med svavel och kväve med landindustrin skulle den samhälleliga vinsten vara 17 miljarder kronor per år vid en viss given utsläppsreduktion som i det här fallet är en halvering av utsläppen. Vi har försökt att övertyga landindustrin om det förträffliga med idén, men de har ställt sig lite svalt avvaktande, ofta med argumentet: Varför ska vi betala för sjöfartens utsläppsreduktioner? Vi har redan gjort vårt.

Det man missar lite grann där är att de ändå kommer att få betala för sjöfartens utsläppsreduktioner eftersom det är de som är våra kunder. Vi kan

göra det på ett mycket billigare sätt om vi bara ges det politiska instrumentet att göra det.

Magnus Falk, Sveriges Åkeriföretag: Tack för att jag har fått komma hit! Sveriges Åkeriföretag organiserar i dag ca 90 procent av alla åkerier i Sverige. Det är ungefär 11 000 totalt, och ungefär hälften av dem är enbilsåkerier. Vi är en typisk småföretagarorganisation. Jag vill ha det som bas när vi pratar om det här.

Om vi tittar på det pussel som vi har pratat om tidigare med hela klimatfrågan, vill jag säga att utsläppen av koldioxid från godstransporter på väg ökar. Det ser vi hela tiden. Det beror på att efterfrågan ökar i stor utsträckning. Framför allt beror det på att utsläppen per tonkilometer minskar samtidigt som efterfrågan på godstransporter ökar, och det gör att koldioxidutsläppen från vår del av transportsektorn ökar. Vi räknar med en fortsatt ökning på ungefär 20 procent fram till 2020. Vi tror att vägtransporterna kommer att stå för den största delen av de 20 procenten.

I Sverige har vi någonting som vi kallar modulsystemet som gör att vi har större och längre lastbilar där vi lastar mer. Det gör att vi släpper ut mindre CO_2 per tonkilometer än vad man gör i resten av Europa. Det tycker vi är någonting som man på Europanivå borde titta lite mer på. Jag vet att det finns stora problem med det, framför allt i södra delen av Europa.

På ungefär 20 år har lastbilarnas förbrukning av diesel minskat med ungefär 20 procent. Det sade man på Volvo för ett par veckor sedan. Det betyder att utsläppen av CO_2 har minskat ungefär lika mycket.

Det finns potential att minska utsläppen inom vår bransch, men jag tror inte att de största vinsterna finns på teknikområdet. Vi har redan i dag väldigt bra motorer, och varje steg på dessa euroklassmotorer gör inte så jättemycket när det gäller CO_2. De stora vinsterna finns att göra när det gäller förarbeteende. Vi har något som kallas för sparsam körning där förarna får lära sig att köra lite mer miljömedvetet. Jag tror att de stora vinsterna finns att hämta framför allt i satsningar på alternativa drivmedel och logistikplanering.

Kontentan är att vi har en fortsatt ökad efterfrågan på godstransporter på väg, och det kommer att göra att vi har fortsatt stora CO_2-utsläpp om inte någonting händer.

När det gäller handeln med utsläppsrätter är vår utgångspunkt att man måste vidta åtgärderna där de är som mest effektiva för samhället. Då måste man kanske titta större än att bara titta på en sektor. Det optimala vore naturligtvis att hela samhället, alla som släpper ut koldioxid, omfattas på något sätt så att det blir kostnadseffektiva lösningar i de sektorer där man kan göra mest nytta för pengarna. Vi tycker att det är en intressant och bra väg att gå att titta på handel med utsläppsrättigheter. Vi tror att det är någonting som verkligen kan göra nytta på sikt.

Hur kan man lösa detta inom transportsektorn? Vi har tittat på tre möjliga vägar för att lösa detta. Den ena är att man låter transportföretagen själva ingå i en handel med utsläppsrätter. Då har vi, som vi ser det, ett visst problem

eftersom det är en så utbredd småföretagarbransch. Det blir administrativt krångligt. Det blir helt enkelt en extra börda för småföretagen.

En annan variant är att man låter transportköparnas utsläppshandel innefatta även transporter. De som tillverkar någonting som släpper ut CO_2, eller någonting annat också för den delen, måste ta hänsyn till att transporter är en del av deras produktionskedja och måste även ta ansvar för det. Det är ett rättvisare system ur det perspektivet att det påverkar alla transportslag på samma sätt. Storlek eller nationalitet på företaget spelar ingen roll.

Den tredje varianten som vi har förordat från Sveriges Åkeriföretag tidigare är att oljebranschen, de som tillverkar fossila drivmedel, ska ansvara för utsläppsrätterna även inom transportsektorn. Vi menar att det skulle kunna leda till en snabbare introduktion av alternativa drivmedel. Men även där krävs det politiska beslut, och det räcker kanske inte ens med EU-nivå för att det ska bli tillräckligt effektivt. Vi saknar i dag väldigt mycket infrastruktur när det gäller alternativa drivmedel. Det finns också en risk att vi hamnar i någon sorts dubbelbeskattning. Vi har ju redan en koldioxidavgift på drivmedel i dag. Vi tycker även där att det är bättre med en självreglering än en skattelagstiftning på området.

Låt mig summera lite. I princip tycker vi att handel med utsläppsrätter är en bra idé, men hela samhället bör omfattas på lång sikt. Det är svårt att bara plocka ut en sektor. Frågan är väldigt komplicerad. Vi vill gärna vara med och diskutera hur det ska hanteras i fortsättningen. Vi tycker att det finns mycket att göra, och vi kan göra en del, men det krävs en hel del politiska beslut.

Slutligen är det väldigt viktigt att det blir ett rättvist system som är harmoniserat och sträcker sig utanför EU. Vi kan inte bara lagstifta på svensk nivå. Transporter är internationella i stor utsträckning. Det måste vara enkelt så att det inte drabbar småföretagare som inte har några administrativa resurser extremt hårt. Det är min slutkläm på det hela.

Anna Grönlund, Svenska Bussbranschens Riksförbund: Man brukar säga att en bild säger mer än tusen ord. Därför valde jag den första bilden med tanke på att en buss faktiskt tar fler än 40 bilister. Jag representerar Bussbranschens Riksförbund. Vi har 400 medlemsföretag som är bussföretag och bussresearrangörer. Vi finns över hela Sverige, och precis som Sveriges Åkeriföretag är vi en utpräglad småföretagarbransch.

Jag instämmer i mycket av det som Magnus just berättade om, och kanske framför allt i det sista. Ska vi skapa en handel med utsläppsrätter för transportsektorn måste den omfatta alla. Därför saknar jag i dag företrädare för bilindustrin. De är inte tillfrågade, och de finns inte här. Den största delen av alla koldioxidutsläpp i svenskt transportsystem kommer från privatbilar. Innan vi ens börjar diskutera den handeln tycker jag att vi måste definiera det och vara medvetna om det. Inom yrkestrafiken har vi ett ansvar och kan göra mycket, men vi kan inte göra allt.

Själva grunden för mina medlemmars verksamhet är att om fler tar bussen kör färre bil. Då minskar koldioxidutsläppen automatiskt. Det leder till en bättre miljö. Bussen av i dag är miljövänlig i sig. Traditionella dieselbussar med ny teknik och partikelfilter är väldigt mycket bättre än vanliga bilar. Ni som sitter här har alla en möjlighet att skapa förutsättningar för att låta dem rulla på våra vägar i större utsträckning än bilarna. Det handlar helt enkelt om att låta folk ta bussen i stället för bilen. Det kan skapas med politiska styrinstrument.

Jag brukar ofta få frågan: Om det nu är så bra varför tar inte fler människor bussen i dag?

Vi har stillastående marknadsandelar. Det totala resandet ökar, men det är färre som åker kollektivt om man tittar på andelar. Vi får inte heller nöjdare kunder. Visserligen kan man förklara resandeökningen med en befolkningsökning, men det är inte hela sanningen. En stor sanning är att svensk infrastruktur och svenskt transportsystem i dag faktiskt byggs för bilar, och inte för helt andra transportslag. Vi bygger en ökning av koldioxidutsläppen, och det är medvetet och högst politiskt.

En buss i Sverige kan ta över 40 passagerare, sade jag just, men den har i snitt 11. En bil har i snitt 1,2 passagerare. Det är de tal man brukar räkna med när man jämför olika transportslag, inom både Sika och Vägverket. Samtidigt ser de fordon vi har väldigt olika ut. Om man räknar med att man kör lika långt med en vanlig bil, en dieselbuss med partikelfilter, en miljöbil och en buss med förnybart bränsle, i det här fallet etanol, med den här beläggningen släpps det ut olika mycket koldioxid. Vi har räknat om detta till snören.

Det här är den vanliga bilen. Det är 5 meter koldioxid. Det här är dieselbussen med partikelfilter och miljöbilen. Det är 2 ½ meter. Det är hälften, och då räknar man på 11 passagerare. En buss kan ta över 40. Det här är etanolbussen. Det är ½ meter.

Det finns oerhört effektiva system som vi förfogar över i dag. Det går att bygga våra städer och våra transportsystem så att man gynnar detta och får fler människor att resa med buss i stället för med bil. Jag skulle vilja påstå att det är det absolut största politiska beslutet som ni kan medverka till inom transportsektorn. Här finns det volymer.

Jag tog ett exempel på hur det ser ut från ett av mina medlemsföretag, Busslink. Vi är redan ganska duktiga på detta med alternativa bränslen inom bussbranschen. Inom den upphandlade trafiken körs i dag över 11 procent på alternativa drivmedel, och den siffran ökar för varje år. Här har vi hjälp av politikerna. Man ställer ganska hårda krav från kommuner och landsting på hur man ska upphandla trafiken och vilka drivmedel som ska finnas. Vi har en jätteduktig fordonsindustri med Volvo och Scania i spetsen som jobbar oerhört hårt och som är världsledande i den här sektorn. De plockar fram hybridteknikmotorer som kan gå på många olika typer av bränslen. Man utvecklar väldigt mycket för bussar och lastbilar, och just bussar passar väldigt bra för den här typen av bränslen och nya tekniker.

Ni har möjlighet att gynna detta. Tekniken finns, viljan finns och bussarna finns. Se till att de rullar mer och inte mindre! Kilometerskatt är till exempel ett system som vi tycker är förskräckligt fel. Jag vet att det diskuteras här. Det är en straffskatt som gör att ju mer bussen rullar, desto mer bestraffas vi. Det är tvärtemot de här snörena.

Det här är en beskrivning av den kostnadsökning som min bransch har haft de senaste åren. Precis som Sveriges Åkeriföretag vill jag understryka att vi är en småföretagarbransch. Vi har ett antal större företag, men av mina 400 medlemsföretag är 370 företag med färre än 15 bussar som verkar runt om i Sverige. De har sin grund i ett familjeföretag och drivs av entreprenörer som sliter hela dygnet. Jag vet, för jag pratar med dem. De kör själva, ser till att familjen hålls sysselsatt med administration och verkstäder. De kör skolskjuts och beställningstrafik. För dem är de här snörena självklara och en verklighet.

De system som vi pratar om i dag innebär, precis som Sveriges Åkeriföretag säger, en ökad administrativ börda. Jag säger inte att det är fel, men det är väldigt viktigt att det blir rätt. Det är väldigt viktigt att det utformas på ett sådant sätt att majoriteten av företagen inom transportsektorn, som är småföretag, kan hantera det, förstå det och koppla det till sin verksamhet på ett bra sätt. Först då ger det effekt, och det är inte det enda som ger effekt.

Jag riktar därför en uppmaning till alla er som sitter här. Som politiker kan ni faktiskt gynna bussen på bilens bekostnad för vår gemensamma framtid. Ni kan göra det redan nu. Ni kan fatta kloka beslut. Om ni konstruerar nya system måste ni vara medvetna om den verklighet som transportsektorn befinner sig i.

Jag har stött på många kommunalpolitiker som säger att de inte vågar ta en strid mot bilen. Att göra stadskärnorna bilfria och endast tillåta kollektivtrafik till köpcentrum är politiskt självmord. Men det kanske är så att det är ett självmord att inte göra det. Det kanske är så att vi riskerar vårt klimat därför att vi inte vågar säga att det är bilen som är den stora utsläppsboven. Det är politiskt mod, skulle jag vilja säga, och det kanske är det som behövs i störst utsträckning.

Ingela Melkersson, Branschföreningen Tågoperatörerna: Jag tackar också för att vi har fått komma hit. Alla känner kanske inte till oss. Vi bildades 1876 men fick vår nuvarande form år 2000. Vi har i dag 20 medlemmar som ni ser här. Det är både stora och små företag. Den här bilden talar för sig själv. Det här är vår vision. Ni kan läsa själva.

I dag pratar vi om utsläppshandel. Vi tycker att det är svårt. Ju mer jag lär mig, desto mer förvirrad blir jag, fast på en lite högre nivå kanske. Vi är försiktigt positiva, men allt avgörs av hur systemet utformas, som andra har pratat om i dag.

Det tål att påpekas att järnvägen faktiskt redan är med indirekt via vår elnota. Vi gör av med mycket el. Utsläpp från fossileldade kraftverk ingår redan. Svensk järnväg köper bara el från vattenkraft till all järnvägstrafik i Sverige. Kraftverksföretagens kostnader för utsläppsrätterna belastar ju all

elkonsumtion. I Sverige har vi 95 procent av transportarbetet. Det är detsamma både för gods- och persontrafik som är eldriven. Vi använder ungefär 2 terawattimmar el per år. Det är alltså inga små mängder. Bakgrunden är alltså att vi redan är med i utsläppssystemet.

Vi tror nog att andra styrmedel kommer att behövas även i fortsättningen. Vi tror inte att det är antingen–eller, att man kan skippa allting annat om man inför utsläppshandel. Det här blir nästan lite filosofiskt, men transportsektorn är en speciell sektor. Det går inte att komma ifrån. Både resor och godstransport är ett slags uttryck för vår västerländska livsstil. Det finns faktiskt en relativt hög betalningsvilja för att vi ska få fortsätta leva som vi gör. Transportsektorn är också lite speciell – unik är kanske ett starkt ord – därför att det är en sektor där utsläppen fortfarande ökar när de minskar i andra sektorer. Det vet vi.

Vi tror att det snarare är en palett, som jag har skrivit, av styrmedel som är det bästa. Vi tror inte att utsläppshandeln kommer att ersätta allting annat. Det kommer att vara många olika delar som samverkar för att vi ska nå våra klimatmål.

En egen ”bubbla” för transportsektorn: Det är inte självklart, tycker vi. Det finns för- och nackdelar med båda. Vi tror att det behöver utredas ytterligare vad man får och inte får med den ena eller den andra linjen. Vilken linje man än väljer ska den gynna intermodala lösningar. Alla transportslag behövs – det ska vara rätt transportslag på rätt plats, så att det gynnar en sådan utveckling. Vi ska gynna långsiktiga satsningar på ny teknik. Det skulle kunna vara så att det är lätt att plocka de lågt hängande frukterna först, och fastna i enbart miljöanpassat körsätt och sådant, som är jätteviktigt och som måste göras, men då skulle det kunna bli så att systemet gör att man väntar med de långsiktiga satsningarna i stället för att komma i gång med dem nu, för de är också oerhört viktiga.

Vi tror också att det system man väljer måste ge incitament såväl hos oss i transportsektorn som hos dem som köper våra tjänster. Då kan man bli lite filosofisk och ha det här i bakhuvudet: Vem är det som äger de här emissionerna? Vem äger koldioxidutsläppen? Är det vi transportörer, eller är det de som köper våra tjänster? Det krävs nog incitament på båda håll för att det ska bli effektivt.

Det finns för- och nackdelar med båda. Jag är inte övertygad om det ena eller det andra, om vi ska ha en egen bubbla för transportsektorn eller om det finns fördelar med att transportsektorn ingår i ett större system.

I slutänden är frågan om systemet är framgångsrikt eller inte. Det måste vara utsläppen som går ned och klimatet som gynnas. Kostnadseffektivt – javisst, det är väl jättebra. Men det var en talare på en konferens för en tid sedan som sade: Okej, det kanske inte är så himla kostnadseffektivt i det där klimatet. Men det ska ändå göras. Det är väl bra om vi kan behålla konkurrensneutralitet och så vidare, men det som ska göras ska göras. Och det som i slutänden avgör om systemet är framgångsrikt eller inte är om utsläppen minskar. Punkt.

Jag vill också bara skicka med att det är långsiktigheten som måste få styra.

Ordföranden: Då tackar vi för det och för att du hjälpte till med att rädda våra tidsramar. Vi har en diger talarlista.

Jeppe Johnsson (m): Jag tänkte rikta in mig på sjöfarten. Jag tyckte att det var intressant med utsläppsrätter även för svavel och kväve, som också kan bli koldioxid. Men jag förstår att det kanske är svårare för sjöfarten än för tågen att begränsa området där ni opererar. Skulle man kunna avlösa norra Europa eller hela EU och kräva att för de fartyg som kommer någon annanstans ifrån gäller våra lagar när de kommer in här? Är det möjligt att göra så?

En annan fundering är: Skulle man kunna tänka sig att den som importerar varor från något annat land får betala för den koldioxid som har släppts ut någon annanstans? Jag vet att det är möjligt, men vilken är er syn på det? Det gäller naturligtvis också transporten, men den mesta koldioxiden kanske har släppts ut vid själva tillverkningsögonblicket, och sedan levererar ni det.

Kan man avlösa en del? Kan vi avlösa Östersjön och kräva att alla båtar där ska vara med i den här utsläppsrätten, i alla fall under den tid de är i Östersjön? Är det tekniskt möjligt, juridiskt?

Annelie Enochson (kd): Jag har två korta frågor. Den första är till Johan Roos. Du sade att det inte finns några fungerande regleringsinstrument för att få ned SO_x och NO_x. Då undrar jag: Vad skulle kunna vara fungerande regleringsinstrument? Du talar inför den lagstiftande församlingen.

Den andra frågan är till Anna Grönlund. Det var väldigt pedagogiskt med snörena. Du säger i slutet: Vi vill ha ett klokt konstruerat system. Återigen: Vad är ett ”klokt konstruerat system”?

Bengt-Anders Johansson (m): Jag har en fråga till Anna Grönlund, som representerar Svenska Bussbranschen. Du väljer att ställa trafikslagen emot varandra i stället för att gå in och se hur man kan förändra bränslebiten. Då är min fråga till dig: En eldriven bil som nu finns inom räckhåll – åtminstone den som Volvo är på väg att börja producera – som laddas med vattenkraft, i förhållande till en etanoldriven buss, vilken miljöpåverkan har de respektive trafikslagen?

Erik A Eriksson (c): Jag tycker att det är roligt att konstatera att vi har fina näringar i Sverige som fungerar väl, och vi börjar egentligen från en ganska god nivå. Det känns positivt, även om vi ska se oss i ett stort globalt perspektiv.

Det jag funderar på är naturligtvis vilka kostnader vi som politiker kan påverka eller få i knät i någon mening. Jag tittar mest på tågoperatörerna här.

Om det är 95 procent som är eldrivet funderar jag: Vilka möjligheter har ni att minska koldioxidutsläpp och andra utsläpp genom att gå över från diesel till elektrifiering? Det skulle ju bli en kostnad. Har du några siffror på det och vilka kostnader det skulle ske investeringar för? Jag skulle vara tacksam om det fanns ett svar.

Irene Oskarsson (kd): Jag har ett par frågor, den första till Johan Roos. Du var inne på att flaggländerna avgör i mångt och mycket. Detta är en jättekomplex fråga. Vi tycker att det är besvärligt på land, men där har vi i alla fall nationsgränser och gränser på fordonet som kör. Men hur kan vi få andra nationer att hantera flaggningen? Jeppe var också inne lite på det. Kan vi inom EU reglera hur vi får de andra som kör sina transporter här med på vagnen, oavsett vilken nationsflagg som finns på den?

Magnus Falk var inne på längre och tyngre fordon. I det här huset diskuterar vi många gånger precis tvärtom, alltså att vi ska ha mindre fordon och anpassning åt andra hållet. Hur får vi understöd för att kunna driva vidare att vi ska ha tyngre lastbilar och mer? Det kräver investeringar på ett annat sätt.

Jan-Evert Rådhström (m): Jag har en fråga till Magnus Falk som tangerar Irene Oskarssons fråga. När vi diskuterar lastbilslängder, minskade totalvikter och så vidare blir logistiken viktigare och viktigare. Men frågan är: Hur kan ni öka nyttjandegraden logistiskt? Det är ju en debatt om att det är mycket tomutrymmen i lastbilstransporter. Vad ser du för potential i att öka logistiken och nyttjandegraden?

Anita Brodén (fp): Det var mycket intressant att lyssna på era inlägg. Ni har alla visat att ni är positiva eller, som någon uttryckte det, försiktigt positiva till handeln med utsläppsrätter. Vi har också fått en hel del konkreta förslag, inte minst från Ingela Melkersson.

Vad kan ni och vi göra ytterligare fram till dess att detta är sjösatt? Min fråga ansluter lite grann till Jeppe Johnssons fråga vad vi kan vi göra i svenska farvatten. Vilka krav kan man ställa på sjöfarten som angör de svenska hamnarna? Mer gods på räls: Vad kan göras ytterligare, och vilka beslut behöver tas? Vad kan ytterligare göras för att påskynda övergång till alternativa drivmedel?

Tina Ehn (mp): Det var väldigt intressant när Johan Roos sade att minskad hastighet med en tredjedel minskar utsläppen med 50 procent. Du nämnde just-in-time, egentligen som ett problem, för det gör ni på transporter över lag. Om man kan få en sådan effektivitet bara genom att minska hastigheten, och förändra en klimatpåverkan som är på gång, känner jag: Finns det något utrymme för den frågan i diskussionerna när det gäller transporter?

När det gäller transporten av människor är den absolut viktigaste delen att man kommer fram i tid, men när det gäller transporten av varor har det förändrats så att vi har lagren på vägar och i transporten i dag. Finns den diskussionen över huvud taget med någonstans? Jag vet att det är en konkurrenskraft i det här som har drivit fram det hela.

Ordföranden: Vi tar svaren i den ordning ni pratade. Johan börjar, och sedan fortsätter Magnus, Anna och Ingela.

Johan Roos: Det var många frågor på en gång. Jag ska försöka att inte ikläda mig någon form av juristroll i fråga om vilka regleringar man kan och inte kan ha.

Jag börjar med frågan om geografisk begränsning, huruvida man kan ha någon form av lösen på fartyg som kommer in i EU:s vatten. Tekniskt är det absolut möjligt. Det är inga svårigheter att ha mätutrustning och positioneringsutrustning ombord som kan indikera eller tala om exakt var ett fartyg befinner sig och hur mycket det släpper ut. Det har vi demonstrerat tidigare. Juridiskt skulle jag vilja hävda att det också går att göra, om man nu enas inom EU om att det är så man vill agera vidare.

Svårigheten blir – det kopplas också till Annelie Enochsons fråga – att EU är väldigt angeläget om att inte lyfta över mer godstransporter till land. Man vill gärna ha så mycket sjöburet som möjligt, av trafikmässiga skäl med tanke på trängsel, olyckor och annat. Jag har svårt att se att man har någon större politisk vilja inom EU, som är den lagstiftande församling som vi kanske kan påverka, att gå dit. Det är därför vi tycker att ett handelssystem är betydligt mer tilltalande, därför att då får man ett mått av flexibilitet inbyggt i det hela.

När det gäller frågan om att importera varor och betala en CO_2-avgift på transportdelen ligger det implicit med, om det nu är så att transportköparen och vi ingår i samma ”bubbla”. Det ser jag inte något hinder för.

När det gäller frågan från Irene Oskarsson om flaggländer, hur vi får med andra på vagnen, bör man nog konstatera att inom IMO – det är det stora sjöfartsorganet – anser kanske inte de flesta länder som sitter med där att det jag säger om svavel och kväve är ett problem. Även om det är ett faktiskt problem har de andra problem på sina agendor som är betydligt mer angelägna. Det är alltså nästan samtliga länder i världen som sitter där och beslutar. Jag har svårt att se att man skulle kunna få IMO att ta några radikala grepp, utan det ankommer på EU och till viss del Nordamerika, USA:s västkust, som också har en del problem. Att få med andra på vagnen: Där tror jag att vi ska fokusera på EU helt och hållet.

När det gäller svenska hamnar och vilka krav som kan ställas hoppas jag innerligt att ni inte funderar på att ställa ytterligare krav i svenska hamnar. Krav ska absolut ställas, men det ska ske på en större regional nivå, inom EU. Det kan mycket väl kopplas till Jeppes fråga om att kräva någon form av lösen när det gäller koldioxid, eller svavel, kväve och så vidare.

Den sista frågan var om det finns något utrymme för att sänka hastigheten och om den diskussionen förs. Svaret är nej. Den diskussionen förs inte.

Vi ser nu att våra bunkerkostnader, alltså bränslekostnader, har fyrdubblats på fem år i takt med att oljan blivit allt dyrare. Nu börjar det bli lite tendenser från vissa håll att man kanske skulle försöka minska oljeförbrukningen. Men det är ett ganska komplicerat system, vem som faktiskt betalar för oljan i slutändan. Det är oftast inte fartygsoperatören som gör det, utan det är någon kund långt bort i kedjan. Än så länge finns det alltså inga diskussioner om att sänka hastigheten, men de är nog på sin plats.

Magnus Falk: Långa och tunga lastbilar: Det är några få länder i Europa som har provat det här, framför allt vi och Finland, och det är några till som har gjort försök. De flesta försöken har haft ett ganska positivt utfall, bland annat i Holland. I Tyskland är de lite mer antingen–eller; de har också provat lite grann. Det finns de som tycker att det har gått bra och andra som tycker att det varit mindre bra. Det sista jag hörde var att engelsmännen också skulle testa vid något tillfälle framöver.

Det är alltså 25 meter och 60 ton som är gränsen. Vi menar att fördelen med det här först och främst är att det blir mindre utsläpp per tonkilometer med en bil. Två 25-meterslastbilar tar samma volym som tre 18-meterslastbilar nere i Europa. Det blir helt klart en effekt på utsläpp per tonkilometer.

De flesta lastbilar lastar inte 60 ton. Det är det man har siktat in sig på nere i Europa som det stora bekymret med det här, att det ska bli ett stort vägslitage, att det ska vara svårt och så. Men de flesta har mycket konsumtionsvaror. Om man beställer ett usb-minne får man det i en liten kartong som inte väger så mycket. Framför allt vid långa transporter, då man använder de här fordonen, är det mycket den typen av varor. Det är inte grus man kör på 25-meterslastbilar.

När det gäller vägslitage: En lång lastbil har fler hjulaxlar, det vill säga mindre tryck per axel, så det blir inte nödvändigtvis mer vägslitage. Men vill man in i en liten stad får man hitta en annan lösning – man kör inte in i Gamla stan med en 25-meterslastbil. Det är självklart.

Ur miljösynpunkt ger det bättre effekt på koldioxidutsläpp: Det blir mindre koldioxidutsläpp. Även när det gäller trafiksäkerhet ger det bättre effekt, för vi får bort vart tredje fordon. För ett fordon i rullning är det ungefär samma sak, om man lägger på lite avstånd framför och lite avstånd bakom, med ett 25-metersfordon och ett 18-metersfordon. Det är inte så stor skillnad.

Nyttjandegrad: Våra medlemmar är naturligtvis väldigt måna om att ha så fulla lastbilar som möjligt hela tiden. Det är i deras eget intresse. De övar sig och blir bättre och bättre. Det finns dock en hel del att göra, särskilt med olika logistiksystem, alltså samverkan mellan olika småföretag. Vi har alla lastbilscentraler och åkeriföreningar lokalt som försöker hjälpas åt för att hitta optimala lösningar. Det finns säkert mycket att göra där.

Det finns även möjlighet till viss harmonisering mellan länder. Jag hörde ett exempel för någon månad sedan. Jag kommer inte ihåg om de åkte från Finland till Sverige eller från Sverige till Finland och tillbaka, men lagstiftningen var sådan att de inte kunde ta med samma last tillbaka utan var tvungna att åka tomma tillbaka. En viss harmonisering av lagstiftning mellan grannländer kanske skulle kunna hjälpa till lite grann. Generellt tror jag att det är de egna åkerierna som skulle kunna jobba lite bättre med logistik. Det är en myt att det går väldigt mycket tomma lastbilar – det finns inte något intresse i det.

Jag tänkte bara göra en kort kommentar om att påskynda införandet av alternativa drivmedel. I vår bransch är hälften av medlemmarna enbilsåkare, och de vågar inte satsa på att köpa en bil som går på ett drivmedel som inte finns att köpa. Det behövs någon som sätter ned foten, och det behöver göras på Europanivå minst, eftersom det här är gränsöverskridande verksamhet i många fall. Även om de flesta lastbilstransporter är på under 15 mil kanske man säljer vidare lastbilen till ett annat land. Infrastrukturen måste finnas för att man ska kunna tillgodose det drivmedelsbehov som finns.

Anna Grönlund: Jag knyter direkt an till Magnus. Jag fick samma typ av fråga, hur man ska påskynda utvecklingen och implementeringen av alternativa drivmedel. Det som Magnus beskrev gäller i hög grad även mina medlemsföretag och vår bransch.

Dessutom finns det en aspekt kring livscykelanalys och kapitalförstöring som är oerhört viktig. En buss lever i snitt i tio år, och bussar köps in till exempel i samband med trafikstart av upphandlad trafik. Bussen måste fortsätta att leva. Att skrota en buss efter ett eller två år är kapitalförstöring. Dessutom utnyttjar vi resurser när vi bygger bussarna, i form av både energi och annat som släpper ut koldioxid till exempel. När man diskuterar dessa frågeställningar måste man ha med sig hela kedjan. Det är jätteviktigt.

Det är också en farlig väg man är inne på om man bara vill mäta det här i form av alternativa drivmedel. Man måste titta lika mycket på utsläppsmängder och energieffektivitet. Den nya hybridtekniken, som vi i bussbranschen tror väldigt starkt på, passar bussar. Man tar till vara den effekt som bildas när man bromsar, när man startar och så vidare. Det lagrar den i olika typer av batterier, och det kan återanvändas i bussen. Det är en teknik som inte alls rimmar med mätningar kring alternativa bränslen, men för miljön är den minst lika bra. Man får inte låsa in sig i olika mätmetoder som kan göra att en god teknik hämmas för att man mäter på fel sätt. Det är väldigt viktigt.

Jag tyckte att Ingela hade väldigt mycket kloka synpunkter kring det här med ett klokt konstruerat system, som jag också fick frågor om, så jag hänger genast på hennes bilder. Jag frågade inför utfrågningen i dag om det fanns några underlag som vi kunde ta ställning till eller några tankar kring hur ni hade resonerat eller vad ni diskuterade utifrån, och det fanns det inte då. I dagsläget är det väldigt svårt att komma med ett klokt förslag kring det här, men vi deltar gärna i diskussionen. Vi har tankar och kan visa hur det skulle

slå och framför allt vilka effekter det skulle få, så att man inte får den tokiga effekten att kollektivtrafiken missgynnas och folk väljer andra transportslag.

Då fick jag frågan direkt om att jag ställer transportslagen mot varandra. Ja, jag ställer bilen mot övrig trafik i det här hänseendet. Jag gillar mina grannar längs med bordet här och har inga problem att samordna persontransporterna med tågsektorn och så vidare. Det gör vi i stor utsträckning redan i dag, och vi hjälper varandra om det uppstår problem med något av transportslagen. Vi kör också kollektivtrafik till flygplatser i stor utsträckning. Bussar är en stor del av svenska flygplatsers infrastruktur.

Där har jag inga problem. Jag har dessutom själv bil, så det är inte så att jag hatar bilar. Men om man tittar på utvecklingen av kollektivtrafiken ser man att bilen har tagit på (biltrafiken har ökat på) kollektivtrafikens bekostnad. Det är ett politiskt beslut, hävdar jag. Vill man dra ned koldioxidutsläppen är det där de stora vinsterna finns. Bilar är utmärkta i många fall, och jag tror inte att vi kommer att klara oss utan dem. Jag inser också att det på vissa orter i våra glesbygder inte går att köra kollektivtrafik. En människa som bor ute i skogen alldeles ensam med sin familj och har 4 mil till närmaste tätort, eller till och med 40 mil ibland, kan inte ha en busslinje tre gånger om dagen. Det är inte samhällsekonomiskt försvarbart. Men i de flesta fall är det så.

I de stora städer där det finns möjlighet att påverka det här kan ni som politiker göra det, och då tycker jag att det är viktigt att ni ser det ansvaret, utan att jag därmed vill racka ned på bilen så mycket. Det är viktigt att se de här effekterna. Det har man blundat för i Sverige fram till nu, och det är förödande, inte minst för klimatet.

Jag fick också frågan om elhybridbil kontra dieselbuss. Då måste jag nog gå hem och räkna. Jag måste räkna på de olika effekterna, och det kan jag inte göra i huvudet. Man måste också komma ihåg att bilar och bussar drivs med samma motorteknik till stora delar. Sedan finns det vissa saker som är bättre för bussar, till exempel hybridteknik, och vissa saker som passar bilar bättre. Men mycket av det som utvecklas i svensk fordonsindustri görs för både bussar, lastbilar och bilar. De tekniska landvinningar som vi ser på olika håll kan användas inom andra transportslag, men de kan få större effekt inom kollektivtrafiken eftersom vi är fler som reser tillsammans där.

Ingela Melkersson: Om jag förstod frågan rätt sade du: Vad kan vi ytterligare göra för att minska de koldioxidutsläpp som vi trots allt har på dieselsidan? Då kan jag säga att järnvägssektorn redan har minskat. Om vi tar 1990 som basår har vi redan minskat koldioxidutsläppen när det gäller dieselinsprutning med 50 procent både i absoluta tal och i relativa tal per personkilometer eller tonkilometer – från en förhållandevis hög nivå, ska jag villigt erkänna, men ändå. Det är 50 procent sedan 1990. Det beror på en rad olika saker, som effektivare logistik och bättre tågplanering. Det har hänt väldigt mycket sedan avregleringen 1988, med elektrifiering, snålare fordon och så vidare. Detta till att börja med.

Vad kan vi göra ytterligare? Det händer jättemycket saker. Det här med *ecodriving*, sparsamt körsätt, finns nu också på järnväg. Det är ganska nytt, men det finns. Där ser man att det säkert går att göra 10–15 procent. Det finns mycket som vi kan göra och som görs inom varje företag i järnvägssektorn. Men det krävs en ökad intermodalitet och bättre och effektivare kombiterminaler. I slutänden handlar det om infrastrukturen. Det går inte att komma ifrån det. Jag låter min kollega Peder Wadman utveckla det ytterligare, för han kan det bättre, med siffror och så.

Peder Wadman: Jag kommer från Branschföreningen Tågoperatörerna.

Vad kan vi göra på kort sikt för att minska dieselförbrukningen? Ja, vi har tagit fram ett klimatpaket som vi har lämnat in till Näringsdepartementet och till Banverket där vi visar hur man med relativt enkla investeringar skulle kunna halvera dieselförbrukningen ytterligare inom järnvägen. Det är ett paket som går att genomföra väldigt snabbt. Elektrifiering innebär att vi inte går utanför järnvägens nuvarande område – vi kommer utanför alla planprocesser. Det är egentligen bara fråga om att få fram medel för de här insatserna, och sedan är det bara att börja bygga. Det är en relativt kort startsträcka och en relativt kort byggperiod.

Vad vi naturligtvis mer kan göra är, precis som har framförts här, att satsa på än effektivare tåg. Vi har det stora Ensotåget, där vi har ökat lastvolymerna och ökat lasten på tågen. Det har lett till att de tågen kan ta med ungefär 50 procent mer gods än vad ett traditionellt tåg kan frakta.

Vi kan också uppnå effektivitet relativt enkelt genom att förlänga ett antal mötesstationer och ett antal terminaler så att vi kan köra tåg som är 750 meter långa. Då får vi med oss mer gods. Då avlastar vi landsvägssidan inom vissa områden.

Vi kan framför allt, som jag var inne på, skapa ännu effektivare pendlar från hamnarna. Järnvägen får en alltmer tydlig roll för att stödja hamnarna i att snabbt få ut och in gods som kommer till hamnarna. Dagens trafik bedrivs oftast med stora båtar, i synnerhet den trafik som sker på Göteborgs hamn och Helsingborgs hamn, de stora importhamnarna. Det kommer stora båtar, stora batcher, som måste ut ur hamnen samtidigt som det ska finnas inkört gods till hamnen som man kan lasta på båten. Båten ligger inte och väntar många timmar på godset, utan det måste ske en snabb hantering. Därför har järnvägssektorn tillsammans med hamnarna, framför allt Göteborgs hamn, skapat ett antal hamnpendlar där det här systemet är väl fungerande och successivt byggs ut.

Det är några exempel på vad vi kan göra. Det går att göra rätt mycket med relativt små insatser. Om vi sedan får lite trimningar, som att bygga bort ett antal flaskhalsar – det har också har redovisats för regeringen vad som går att göra – skulle vi kunna öka kapaciteten ytterligare till exempel mot Göteborg, i Stockholms- och i Malmöområdet. Men framför allt har det uppstått en och annan flaskhals på linjerna mellan de här stora orterna.

Det finns alltså väldigt mycket att göra på kort tid, och vi är beredda att göra vad vi kan. Vi deltar gärna i en fortsatt diskussion kring de här frågorna.

Ingela Melkersson: Jag tänkte bara skicka med er en sak. När vi häromdagen satt och pratade om infrastruktursatsningar och vad det skulle kunna ge i minskade koldioxidutsläpp och så vidare märkte vi att vi själva fastnade i de nuvarande klimatmålen, dels vilken nivå de ligger på i dag – det finns väl all anledning att tro att de snarare kommer att skärpas framöver – dels det som man pratar mest om nu, år 2020. Vi satt och räknade på ett antal infrastruktursatsningar och hur mycket koldioxidutsläppen skulle minska till år 2020. Sedan kom vi på oss själva: Men vänta nu! Nu har vi själva glömt bort det vi alltid påpekar, nämligen att en sådan infrastruktursatsning som en räls ligger där i 150 år. Den ger inte minskade koldioxidutsläpp bara till det år som vi har satt som ett klimatmål just nu. Ha med det i bakhuvudet när ni sitter och räknar!

PAUS

Ordföranden: Nu drar vi i gång vår andra timme. Vi börjar med Elisabeth Nilsson från SKGS, vilket står för Skogen, Kemin, Gruvorna och Stålet.

Elisabeth Nilsson: Jag representerar den svenska basindustrin och de stora transportköparna. Jag ska ge en kort bakgrund.

Vi har en väldigt energieffektiv basindustri i Sverige, och vi har sedan mycket länge arbetat hårt och uthålligt för att minska alla former av energi i våra system. Basindustrin är mycket exportberoende. Den svenska hemmamarknaden är liten, och vi är tvungna att exportera. Stålindustrin, som jag själv representerar, exporterar ca 86 procent av sin produktion.

Konkurrensen från länder utanför EU ökar, framför allt från Brasilien, Ryssland, Indien och Kina. Kinas stålexport – nettoexport – var i fjol större än den tyska stålproduktionen, och den fortsätter att öka. Våra konkurrenter finns i allt större utsträckning utanför EU.

Utsläppshandeln är som den ser ut i dag neutral för de företag som verkar inom den europeiska marknaden och inte är utsatta för en global konkurrens. Utsläppshandelns direkta påverkan på företagen är begränsad så länge tilldelningen är gratis. Däremot finns en indirekt påverkan som är mycket stor. Trots att vi i Sverige har en mycket liten andel elproduktion som är fossilbaserad slår utsläppsrättspriset igenom på elpriset, vilket ni alla känner till.

När priset på utsläppsrätter är 20 euro per ton stiger elpriset med 10–15 öre per kilowattimme. För basindustrin betyder varje öres höjning ca 400 miljoner kronor i ökade kostnader, vilket våra konkurrenter utanför EU ej får. Efter 2012 diskuteras auktion på utsläppsrätter och priser på mellan 25 och 30 euro per ton. Siffror på uppemot 50 euro per ton finns med i diskussionen. Detta

kommer att slå mycket hårt mot vår industri. Enbart för pappers- och massaindustrin kommer notan för utsläppshandeln teoretiskt att vara ca 3 miljarder kronor, varav ca 2,5 miljarder beror på höjt elpris.

Transporter är en stor kostnad för basindustrin. Det är stora volymer som vi ska transportera, och det är långa sträckor. Det är både inom och utanför Sverige. Det görs stora insatser av kostnadsskäl för att hitta de optimalaste transporterna. Optimala transporter är ofta de som ger de lägsta energikostnaderna. Ibland finns inga alternativ – vi kan inte ha järnväg till varje skogsparti i Sverige. Det inser alla.

Vi försöker transportera mer gods på järnväg. Vi ställer krav på bränslesnåla fordon. Våra transportörer jobbar med att ha mer effektiv last genom olika lösningar. Inom skogsindustrin jobbar man med virkesbyten. Vi jobbar hårt med returlaster och olika transportsystemlösningar för att sänka kostnaderna och energiförbrukningen.

Vi vill inte att transportsystemen ska ingå i en gemensam bubbla med övrig industri, om de över huvud taget ska med i utsläppshandeln. Skälet till det är att vi anser att det är mycket sannolikt att priset på utsläppsrätter stiger, vilket kommer att drabba vår industri och icke omgivande industri i våra konkurrentländer.

Vi bedömer att transportsektorn har en betydligt högre betalningsförmåga. Det ställdes intressanta frågor när det gäller flyget: Vad betyder 50 kronor på biljettpriset? Svaret är ganska givet: Det betyder ganska lite, men det betyder väldigt mycket för kostnaden på den sista kilowattimmen som produceras och säljs.

Får vi ett högre pris på utsläppsrätterna höjer det elnotan. Även om tilldelningen av utsläppsrätter till industrin är gratis får vi en indirekt effekt som är mycket allvarlig. Ska man diskutera alternativ för transportsektorn kan någon form av harmoniserade skatter på koldioxid vara ett sätt. En skatt på transporter får inte genomslag på elpriset.

Om sjöfarten också kommer in i handelssystemet innebär det en kraftig kostnadsnackdel vid export utanför Europa, och det riskerar att snedvrida den globala handeln. Som alla känner till är sjöfarten mycket internationell. Jag tror att det är svårt att få de som levererar varor till Europa att betala samma kostnad. Vi riskerar en stor snedvridning utan att vi löser något på klimatfronten.

Vi anser det väldigt viktigt att man vid varje ny åtgärd verkligen ser till de olika sektorernas olika förutsättningar, att industrin blir alltmer globalt konkurrensutsatt och att våra företag blir alltmer globala i alla avseenden.

Ordföranden: Vi tackar för det. Nu släpper vi in Magnus Nilsson från Naturskyddsföreningen. Svante Axelsson har fått förhinder och ersätts av Magnus Nilsson.

Magnus Nilsson: Jag heter Magnus Nilsson och jobbar med trafikfrågor på vårt kansli. Det jag tänker redovisa här är att vi har kommit till samma slutsats som den tunga industrin, om än av något andra skäl. Vi tror att det vore obetänksamt att släppa in transporterna i utsläppshandeln. Skälet har med miljö- och klimatpolitiken att göra.

Om man gör detta försämras förutsättningarna för att man ska kunna minska utsläppen på kort sikt. Antingen kan man få en utveckling där priset på utsläppsrätter drivs upp så kraftigt att den stora industrin, som har stora utsläpp, kommer att flytta ut sina investeringar till andra delar av världen. Då kommer utsläppen att ske där i stället. Vi kanske kan redovisa minskade utsläpp från vår egen lilla plätt på planeten, men totalt sett är det ingen vinst med det.

Det troliga är dock att vi får en annan utveckling. Om man för in transporterna i den gemensamma bubblan kommer man för att förhindra prisökning att göra bubblan så stor att klimatpolitiken spricker. En sammanslagen bubbla underminerar alltså klimatpolitiken.

Låt mig också understryka att vi tycker att utsläppsrätter är en bra lösning som vi vill utveckla, men det måste ske på ett genomtänkt sätt. Om man tittar på lite längre sikt och i ett vidare perspektiv kan man se en aspekt som ingen har tagit upp här. Man håller ju på att förhandla på Bali nu, och när det gäller just konkurrensen mellan ganska likartade industrigrenar runt om i världen – stål, kemi och liknande – tycker vi att det kan finnas en möjlighet att inom någorlunda rimlig tid skapa en global utsläppsbubbla för den energitunga industrin. Det skulle lösa detta i ett gemensamt sammanhang.

Man kan bygga ut den europeiska bubblan med USA och sedan bygga ut den ännu mer. Det förefaller vara en tänkbar strategi för att globalisera utsläppshandeln och få en gemensam förvaltning av det hela. Men om man stoppar in mer saker i bubblan tror vi att den visionen blir orealistisk. En inkludering av transporterna i utsläppshandeln kommer att sätta krokben för ambitionerna att göra utsläppshandeln mer global. Slutsatsen är att man bör utveckla handelssystemen via något slags sektorsvisa bubblor, om man ska göra detta.

Flyget och sjöfarten är områden som är väldigt svåra eller närmast omöjliga att hantera på nationell basis. Utsläppshandel är sannolikt det lämpligaste sättet att hantera utsläpp. Vi är positiva till att man gör det när det gäller det internationella flyget. Däremot tror vi att det är olyckligt att man inkluderar flyget i den nuvarande bubblan.

Peeter Puusepp slirade lite på detta, men faktum är att koldioxidutsläppen från flyget på sin höjd är bara halva den klimatpåverkan som flyget orsakar. Peeter berättade att forskningen är osäker när det gäller detta, men osäkerheten handlar om huruvida koldioxiden är 20 eller 50 procent av flygets klimatpåverkan. Det vill säga att om man handlar bara med koldioxidutsläpp kan vi hamna i en situation där ett flygbolag köper en utsläppsrätt av ett tyskt kolkraftverk, och då fördubblas eller tredubblas klimatpåverkan. Det är naturligtvis vansinnigt ineffektivt.

Problemet är alltså: Ska vi handla med klimatpåverkan, eller ska vi handla med koldioxidutsläpp? Vår slutsats är att man i första hand bör laborera med en separat bubbla. Den tanken är möjligen körd inom EU. Vad man då kan göra är det som EU-parlamentet har sagt, nämligen att man ska införa en så kallat multiplikator. Det innebär att flyget måste köpa två eller tre utsläppsrätter för varje ton koldioxid man släpper ut, för annars får man ineffektiviteter i systemet.

Detta har parlamentet uttalat sig för. I ministerrådet vet vi att den svenska regeringen inte driver detta. Man håller tyst om detta. Vi läste en artikel i tidningen i går där man kunde läsa att EU var så bakåtsträvande i processen med klimatpolitiken. Då frågar man sig varför regeringen inte gör något när de själva kan uttala sig i ministerrådet. Detta ska tas upp om ett par veckor av miljöministrarna i ministerrådet. Fråga gärna regeringen varför man inte driver detta.

Till sist vill jag ta upp sjöfarten. Det är viktigt att också sjöfarten omfattas av någon form av handel, men även den bör, som vi ser det, ske utanför nuvarande bubbla. Där är problematiken med tillkommande klimatpåverkan likadan. Men även där kan det vara rimligare att man jobbar med en global bubbla som omfattar enbart sjöfarten. Det finns en skiss till hur man ska lösa detta på europeisk nivå som tyskarna har tagit fram och som man bör jobba vidare på. Sjöfarten är faktiskt den sektor som växer snabbast just nu när det gäller utsläppen. Sjöfartens utsläpp ökar fortare än flygets.

Låt mig ge några siffror om detta med utsläpp och tilldelning. Längst till vänster ser ni utsläppen från det som vi nu kallar den handlande sektorn i Sverige. År 1990 hade energisektorn 7,2 miljoner ton, industrin 14,1 – totalt 21,3. Ni kan se hur stor tilldelningen var i fjol. Den var 22,5 miljoner ton. Som ni ser var utsläppen från den handlande sektorn i Sverige betydligt mindre än tilldelningen, vilket återspeglas i de låga priserna. Som ni ser har industrins utsläpp minskat. De har i stort sett legat stilla sedan 1990. År 2005 var de faktiskt lägre än 1990.

Vi diskuterar det nya klimatmålet och har sagt att man bör dra ned med 40 procent. Om man drar ned tilldelningen av utsläppsrätter till en nivå som är 40 procent av 1990 års nivå kommer, som ni här kan se, den handlande sektorn inte att drabbas särskilt hårt. Det är en nedgång från 14,1 miljoner ton till 12,8 miljoner. Det är inte särskilt mycket lägre än i dag.

När det gäller hanteringen av utsläppshandeln framöver förespråkar regeringen att man ska slopa den nuvarande ganska låga koldioxidskatt som finns på den handlande sektorn. Vi menar att det kan vara en missgärning mot den handlande sektorn. Då får man ett dipp i deras kostnadsbild, och när priset på utsläppsrätterna sedan stiger får de en hårdare smäll. Vi tycker att man ska utnyttja koldioxidskatten för att överbrygga klyftan och avveckla den lite senare. Det är ett bättre sätt att hantera det hela.

Summering: För inte in transporterna i den nuvarande bubblan utan sträva efter separata bubblor för flyg och sjöfart. Sträva efter att globalisera den nuvarande bubblan liksom bubblorna för flyg och sjöfart. Inhemska transpor-

ter bör man snarare styra med skatter. Eller man kan tänka sig en nationell bubbla för dem, eventuellt i samordning med länderna runt om. Då kan transporternas utsläpp drivas ned kostnadseffektivt utan att investeringar i onödan drivs ut ur Sverige. Dessutom tycker vi att man tills vidare ska behålla koldioxidskatten på den handlande industrin.

Ordföranden: Vi tackar för det. Nu har vi några frågor.

Jan-Olof Larsson (s): Jag har en fråga till Elisabeth. Du företräder många områden. Jag har för mig att stålindustrin tidigare har uppvaktat oss i utskottet om att de vill ha en bubbla över sin industri i Europa för att uppnå en viss konkurrensneutralitet. Det är det som många här kallar rättvisa, men för mig handlar det om konkurrensneutralitet, så att man skulle kunna vidta rätt åtgärder på rätt ställe.

Min fråga är: Hur kan ni komma fram till så totalt olika uppfattningar om vad som är rättvist? För flyget ser man det som att man konkurrerar med allt, och för er handlar det om att konkurrera med en och samma industri. Hur har ni resonerat i förhållande till flyget?

Carina Ohlsson (s): Jag fortsätter kanske lite på det resonemang som Jan-Olof tog upp. Det är frågor till Elisabeth Nilsson. Du tog själv upp också Tysklands industri och basindustri.

Det finns ju branschorganisationer på Europanivå. Diskuterar ni den här frågan där, och vad har ni i så fall kommit fram till? Är ni överens om detta med att det ska vara olika bubblor?

Du tog också upp att ni är kunder som har väldigt mycket transporter. Hur har diskussionerna gått där? Det kan ju vara ett sätt att också sätta press på sjöfarten och de andra näringarna här. Ni är ju stora kunder hos dem eftersom ni exporterar så mycket. Ni har ju också längre erfarenhet av utsläppshandel och kan ta upp de aspekterna. Om ni har gjort det verkar det hur som helst inte ha fått något resultat än.

Anita Brodén (fp): Herr ordförande! Det är oerhört intressant att ta del av olika argument. Vi får bryta dem mot varandra. En konkret fråga till både Elisabeth Nilsson och Magnus Nilsson gäller hur vi ska kunna stimulera utvecklingen. Det argument vi inledningsvis hörde från flygets representant var att om man hade en gemensam bubbla skulle det vara drivande för utvecklingen. Hur ser ni på det argumentet?

Peter Pedersen (v): Både Naturskyddsföreningen och basindustrin kommer fram till samma ståndpunkt. Det framgick av min första fråga här att jag menade att en gemensam bubbla kan få just de här effekterna. Det skapar ett

tryck som gör att svensk industri lämnar landet för andra marknader. Då har vi inte uppnått någonting.

Det har sagts mycket bra här. Det bästa var väl det som Ingela Melkersson sade om att det är ganska ointressant om vi fattar beslut om det inte är effektivt. Klimatet måste få avgöra om åtgärderna är bra eller dåliga. Om en skatt eller handel med utsläppsrätter minskar de faktiska utsläppen så är det ett bra system. Det måste vara utgångspunkten för diskussionen – inte att vi diskuterar procentsatser hit och dit. Vi måste se till att det får klara resultat och att det påverkar klimatet i positiv riktning.

Jag skulle vilja ha ett svar från transportörerna om hur ni ser på vad Naturskyddsföreningens och basindustrins företrädare säger. Det var någon som sade att vår livsstil gör att vi är beredda att betala för att resa. Talar inte detta också för en separat bubbla? Annars kommer vi att ha en hög beredvillighet att betala för resandet, och har man då en gemensam bubbla kommer detta att drabba någon annan, till exempel industrin. Är inte detta ett problem också för dem som transporterar? Att kunderna försvinner är väl aldrig bra?

Ordföranden: Vi tar frågorna till Magnus och Elisabeth nu. Sedan har vi en diskussion innan vi avslutar, där Peeter, Johan och Ingela också får vara med och komma med synpunkter.

Wiwi-Anne Johansson (v): Jag tänkte föra in svavel och kväve. Vi hörde i dag på morgonen att det är 27 000 som har dött av utsläpp från sjöfarten. Visst sade väl du, Johan Roos, att du skulle kunna tänka dig handel med kväve och svavel? Därför undrar jag lite vad Naturskyddsföreningen tycker om det. Man räknar ju med att antalet personer som avlider på grund av detta kommer att öka med ytterligare 40 procent de närmaste fem åren.

Elisabeth Nilsson: Den första frågan gällde sektorbaserade system. Stålindustrin i Europa är mycket positiv till sektorbaserade system. Vi har lagt fram ett gemensamt förslag och också presenterat det för Hållbarhetskommissionen och för ett antal politiska ledare. Vi är eniga i Europas stålindustri om ett sådant system. Vi är emot att fortsätta med *cap and trade* på det sätt det görs i dag, för det skapar en mängd osäkerheter.

Vi ser att nuvarande system snedvrider konkurrensen. Vi ser inte att det leder till minskade utsläpp globalt. Man blir inte vinnare om man är bra, utan man blir vinnare om man ligger utanför handelssystemet. Det enda sättet för ett företag som SSAB, som är malmbaserat och där koks och kol är en nödvändig del i själva den kemiska processen, är att dra ned produktionen. Om man drar ned produktionen ökar kostnaderna och konkurrensen försämras. Det blir väldigt svårt med hållbara drivkrafter för utveckling, och vi ser det som omöjligt att få med länder utanför EU.

Jag har fört dialog med kinesiska företrädare och indiska företrädare. De kan inte tänka sig någon form av *cap and trade* som sätter tak för deras ut-

veckling. Kinas ståltillverkning är nu över 36 procent av den totala ståltillverkningen i världen, och deras andel växer med närmare 20 procent per år. Inför man begränsningar för produktionen i Europa kommer det inte att synas mer än som möjligen ett hack i kurvan.

Med ett riktvärdesbaserat system där man sätter riktvärden utifrån en vettig nivå – hur låg den ska vara kan diskuteras – ger man incitament för verk som inte är energieffektiva att hitta lösningar. Det blir tydliga mätetal, och det blir ett riktvärde som successivt justeras nedåt allteftersom sektorn utvecklas.

När det gäller kunder och transporter ska jag först säga något själv innan jag lämnar över till Lars-Erik Axelsson, som representerar Skogsindustrierna, som jag vet har jobbat mycket med detta. I branscherna finns det en stor medvetenhet om klimatfrågan. Man ser med stort allvar på vad som händer. Man vill gärna hitta effektiva lösningar och ställa krav på transportoperatörerna. Men många gånger är det svårt att välja de bästa lösningarna ur klimatsynpunkt.

Jag känner ett företag som använde järnväg som transportsätt till kunder i Frankrike. Plötsligt drog man in den station som låg nära deras kund, och tiotals mil i Frankrike fick köras med lastbil. Då blev kostnaderna för transporterna så höga att de inte kunde leverera till kunden under ekonomiskt försvarbara omständigheter. Då blev det lastbil från Sverige till Frankrike.

För långa transporter kan man ha sjöfart, som är ytterst energieffektivt. Att ha effektiva transportlösningar – vi pratar om intermodala lösningar – är en nyckel för både transportnäringen och basindustrin. Kostnaderna är alltid en stor komponent. Man är tvungen att titta på dem för att överleva. Att hitta lösningar som är enkla och effektiva och samtidigt energieffektiva ser jag som nyckeln.

Lars-Erik Axelsson: Som Elisabeth säger har vi arbetat på transportsidan sedan lång tid tillbaka. Vi är nog den största transportören i landet. Det handlar om intransporter från skogen, där det framför allt gäller att utveckla bilarna så att de kanske blir större, längre och tyngre och kan ta mer last. När det gäller uttransporter handlar det mycket om att gå över till järnväg. Där satsar man, som någon sade här tidigare, på längre tågsätt och så vidare. Från Skogsindustriernas sida för vi hela tiden en sådan diskussion med transportörerna. Alternativa drivmedel är en annan fråga som vi studerar noga.

Låt mig också kommentera den första frågan som Elisabeth svarade på för stålindustrin. För massa- och pappersindustrin är det inte lika självklart med den sektorsvisa jämförelsen. Vi har många olika produkter och många olika processer där det skiljer sig mellan länderna. För skogsindustrin är det stora problemet när det gäller handel med utsläppsrätter påverkan på elpriset. Vi försöker också hitta andra alternativ till ett sektorsvis system. Det ber jag att få återkomma till.

Magnus Nilsson: Jag tar upp Anita Brodéns fråga om vad som är utvecklingsdrivande. Jag skulle säga att det är två faktorer. Det ena är priset på utsläppsrätterna. Det andra är att det finns en stabilitet i det. Om priset är högt gynnas det som är energisnålt och ger låga utsläpp, men det måste finnas en stabilitet så att de som har pengarna ska våga satsa på något som betalar sig först inom loppet av fem tio år.

Handelssystem med svavel och kväveoxider är, skulle jag vilja säga, en flummig önskedröm. Vi har tittat på det förslag som Redareföreningen har tagit fram, och det skulle kräva ändringar i åtminstone fyra eller fem EU-direktiv för att det skulle kunna genomföras rent praktiskt. Att redarna gillar detta förstår ni. De ska kunna få betalt av landindustrin för att minska sina utsläpp. Därför är vi ganska skeptiska.

Vi kommer också in på tilldelningsproblematiken när det gäller svavel och kväveoxider och också när det gäller koldioxid. Den gratis tilldelningen av utsläppsrätter är något som snabbt måste avvecklas. De utsläppsrätter som nu delas ut baseras på företagens utsläpp i slutet av 1990-talet. Det är de nivåerna man nu följer, vilket kan ge ganska konstiga effekter. Företag som inte har släppt ut någon koldioxid på fem år får utsläppsrätter.

Men tilldelningen har också andra problem som är viktiga att lyfta in här. Om vi inför handel för flyget uppfattas det av flygbolag från Thailand, Brasilien och så vidare som att de måste börja betala nya skatter för att få landa i Europa. Man ser det som en skatt eftersom pengarna behålls här i landet. Denna problematik är det jätteviktigt att man försöker lösa. Vi är ju inte ute efter att sno pengar av dem, men hur ska man återföra pengar?

Gratistilldelningen stör hela tiden. När man får utsläppsrätter gratis får man alltså för varje ton man tilldelas 20 euro i näven. Det blir en förmögenhetstillväxt utan att man gör något annat än att man förut skitade ned. Det är jättekonstigt, och det blir bara konstigare och konstigare ju längre det här systemet lever. När man bedömer hela frågan om handel med utsläppsrätter är det viktigt att man ser hur tilldelningen går till.

Claes Västerteg (c): Man kan konstatera att det är bred enighet i riksdagen. Samtliga partier har uttalat att man vill se ett ökat inslag av auktionering i handelssystemet. Sedan blir det en diskussion om olika procentnivåer. Så har det varit vid de senaste tillfällen då vi har hanterat utsläppshandel i riksdagen.

Jag har en fråga direkt till Magnus Nilsson. Eftersom vi var inne på en diskussion om vem som ska köpa eventuella utsläppsrätter vill jag fråga: Vad är din och Naturskyddsföreningens syn på detta? Är det transportköparna som ska köpa en utsläppsrätt, är det transportörerna eller är det drivmedelstillverkarna? Vem ser ni som den som ska äga utsläppsrätten i systemet?

Magnus Nilsson: Vi tittade på förutsättningarna för att göra en nationell bubbla. Vi fann rätt snart att det nog handlar om oljebolagen eller oljedistributörerna. Det är alltså rätt komplicerat var man tar ut skatten på olja och bensin.

Det är ett mycket tjockt kapitel i en utredning som vi gick igenom. Men faktum är att det nog är där som lösningen på detta finns. I dag är det inte mackföreståndaren som betalar skatten, utan den betalas tidigare i systemet. Det är rimligen där den ska tas.

Johan Roos: Jag kan börja med att svara på Peter Pedersens fråga om livsstilen, att vi skulle ha en egen bubbla för sjöfarten och att den inte skulle inkluderas i den stora bubblan. Till att börja med, som jag förklarade förut, är det vi primärt är bekymrade över svavel- och kväveutsläpp, men den här frågan hänförde sig till koldioxid. Vår grundinställning är att transportköparen på något sätt bör vara involverad när det handlar om tilldelning av utsläppsrätter, därför att det är transportköparna som har påverkansmöjligheter och som kan ge incitament till transportören att göra på det ena eller andra sättet. Däremot har vi inte analyserat speciellt noga vilka konsekvenser det skulle få för svensk industri och för utflyttning så det kan jag egentligen inte kommentera.

Jag vill bara lite kort beröra Magnus Nilssons kommentar om vår flummiga önskedröm. Det äger sin riktighet att det är en flummig önskedröm. Men man får också beakta att vi är de enda över huvud taget som inom sjöfartsnäringen försöker hitta en proaktiv och konstruktiv lösning på de problem vi har. Att vi inte har alla svar på plats från början hoppas jag att Magnus ursäktar.

Peeter Puusepp: Jag kan också kommentera det Magnus sade om att det är andra faktorer än just koldioxiden som står för en stor del av flygets klimatpåverkan. Det är alldeles sant. Men det är också tyvärr sant att kunskapen om detta är liten. Just för att kompensera för den okunskapen använder man det här uppräkningssystemet med faktor 2–3.

Nu kan jag konstatera att det förslag som kommissionen lade fram förra året strax innan jul, om att inkludera flyget i handelssystemet, gällde just koldioxiden och att man avsåg att återkomma med förslag eller tankar kring hur man skulle hantera andra typer av klimatpåverkande gaser från flyget under 2008. Vi väntar naturligtvis med spänning på det.

Ulla Löfgren (m): Jag skulle vilja ställa en fråga till Magnus Nilsson. Anna Grönlund har ju gått nu, men hon verkar inte vara särskilt positiv till att bussbranschen skulle vara med i handeln med utsläppsrätter. Det jag satt och funderade på var om man inte kan kombinera handel med utsläppsrätter med någon form av positiv drivkraft, ett incitament att exempelvis fylla bussarna mer, fylla tågen bättre. Går det att göra samtidigt?

Peter Pedersen (v): En fråga som inte har diskuterats så mycket, men som har nämnts, är diskussionen om längd och tyngd på lastbilar. Jag förstod inte riktigt argumentet som gick ut på att om vi tillåter längre och tyngre lastbilar följer en massa positiva saker av det, för vi kommer ändå inte att transportera

så mycket som 60 ton. Vad är då själva vitsen med att man ska tillåta en sådan maxvikt?

Ett av de största problemen just nu är nämligen att en väldigt stor andel av alla transporter som sker på väg sker med överlast. Det är väl inte bättre att man legaliserar överlasten, så att säga. Jag kan tänka mig att längre lastbilar får ta ut timmer. Det är svårt att köra in järnväg i skogen och ta ut skogsråvaran. Men i övrigt är den viktiga frågan: Om vi tillåter längre lastbilar, kommer det att gynna ökad spårtrafik, eller missgynnar det ett professionellt transportsätt om man säger att det går att transportera på väg eller på spår?

Bengt-Anders Johansson (m): Ordförande! Jag har en fråga till Elisabeth Nilsson. Det handlar bara om att få ett förtydligande av om jag uppfattade dig rätt. I ditt inledningsanförande sade du att du kände oro över att vi skulle skapa en bubbla inom Europa, eftersom ni arbetar på en global marknad och det skulle prisa ut er i konkurrenshänseende. Samtidigt säger du i ett senare inlägg att ni har en diskussion med stålverken inom Europa och att ni är positiva till någon form av överenskommelse. Uppfattade jag rätt? Jag får inte ihop de två ståndpunkterna riktigt.

Helén Pettersson i Umeå (s): Jag vill spinna vidare på temat de långa lastbilarna. Det är synd att Magnus Falk inte är kvar. Det finns i och för sig en hel del positivt med det som vi har hört, men det måste också finnas en hel del negativa saker. De kanske inte är direkt klimatpåverkande men måste ändå vägas in, till exempel trafiksäkerhet och hur vägnäten ser ut. Jag kan se för mig vad en mängd 25 meter långa timmerbilar på vägarna uppe i Västerbotten skulle innebära i övrigt. Det är ingenting som man bara kan göra helt tvärt, utan man måste ju se på vilka konsekvenser det får även på andra plan. Det anser jag att man kan väga in i den här debatten också.

Magnus Nilsson: Peeter berättade att kommissionen vill handla med koldioxid. Det jag sade var att parlamentet ville handla med koldioxid med multiplikator. Jag tycker att vi ska stödja parlamentets idé. Kommissionen jobbar med en slags omvänd försiktighetsstrategi. Man gör ingenting förrän det är säkert bevisat att något är farligt. Det är ingen bra idé.

När det sedan gäller bussar, kompensation och sådana saker, liksom hur man ska hantera den kostnadsökning som kollektivtrafiken kan få av en smart politik, tror jag inte den goda idén är att undergräva den smarta politiken. Jag tror att staten måste gå in med någon form av ekonomiskt stöd till kollektivtrafiken som belönar det man är ute efter, det vill säga att man får en bra trafik. I dag jobbar man väldigt mycket med skattenedsättningar för skogsbruk, jordbruk, fiske, växtnäring och Gud vet allt, det vill säga att man belönar sådana som eldar mycket olja, vilket är en ganska konstig form av stöd. Det finns förut på andra områden. Tåget är av någon anledning befriat från skatt när diesel används till driften. Det är inte riktigt det som man ska belöna.

Elisabeth Nilsson: Vi vill ha ett sektorsbaserat system för utsläppshandel för stålindustrin. Vår stora önskan är att det ska kunna bli ett system utan tak men med riktmärken så att varje företag får en tilldelning utifrån produktion gånger en faktor. Det ger en verklig drivkraft att dra ned sin energiförbrukning och kol- och koksförbrukning för att minska CO_2-utsläppen. Hur denna faktor ska sättas kan man komma fram till genom att titta på de verk som ligger bäst till. Vår önskan är att det inte ska finnas ett tak. Huruvida kommissionen accepterar det som egentligen är en icke-bubbla är ju en annan fråga. Men det är den europeiska stålindustrins önskan.

Vi hoppas också att hela det här systemet ska kunna utvecklas till ett globalt system. Det har diskuterats inom den internationella stålindustrin. Det dröjer en tid innan vi är framme där, men ett första steg är att börja mäta och se hur det ser ut i olika länder.

Vice ordförande Claes Västerteg: Det verkar som om utfrågningen börjar lida mot sitt slut. Det har varit väldigt värdefulla inspel, argument och tankegångar från er som har varit här och föreläst och pratat. Vi tackar så mycket för det. Och vi tackar för alla frågor som har ställts.

Vi kan konstatera att det finns många olika inriktningar när det gäller hur vi ska lösa det här problemet. Det är ju politikens dilemma att vi i slutändan ska väga samman detta. Sedan är det inte säkert att vi blir överens politiskt om hur det ska se ut totalt sett, men överens är vi om att vi måste göra något åt klimatproblematiken. Då gäller det att vända på alla stenar som finns, och det har för vårt fortsatta arbete varit mycket värdefullt att ha den här diskussionen om utsläppsrätter. Tack så mycket för visat intresse, och tack så mycket till er som har tittat på tv! Därmed är dagens utfrågning slut.

Bilder från utfrågningen

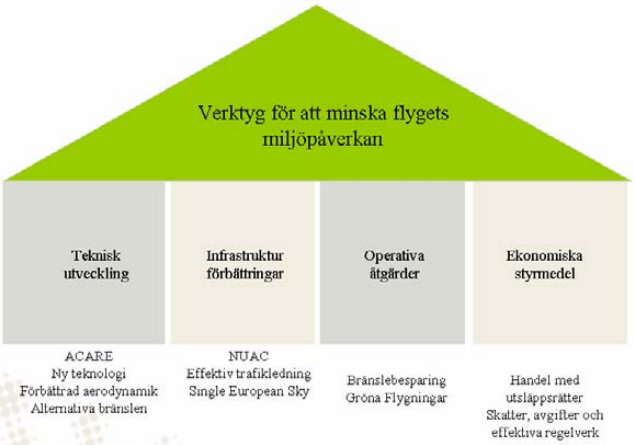
Peeter Puusepp, Föreningen Svenskt Flyg

Andel av de totala koldioxidutsläppen (2005)

	Transportsektorn	Flyget
Sverige	38% Energimyndigheten	4,8% Luftfartsstyrelsen
EU-25	21% European Environment Agency	3% European Environment Agency
Världen	19% EDGAR	2% IPCC

Svenskt Flyg

Ekonomiska styrmedel är en del av ett större pussel



Svenskt Flyg

Handel med utsläppsrätter och…

- Handel med utsläppsrätter gör att de mest kostnadseffektiva utsläppsminskningarna av koldioxid genomförs - oavsett bransch.
- Men, handelssystemet måste kompletteras med andra åtgärder i flygtrafiksystemet:

- en öppen och konstruktiv debatt om flyget och miljön med alla flygets intressenter
- konstruktiva gemensamma krav på EU-nivå vad gäller flygets påverkan på miljö och klimat
- politiska beslut i Sverige såväl som EU som leder till ett effektivare utnyttjande av luftrummet i Europa
- bättre kollektivtrafikförsörjning till flygplatserna
- fungerande och transparent konkurrens mellan transportslagen
- ytterligare satsningar på teknisk utveckling
- forskning om flygets användning av alternativa bränslen
- åtaganden från flygbranschen att vidta åtgärder som minskar flygets påverkan på miljö och klimat
- flygets resenärer ska erbjudas möjligheter till ett klimatneutralt resande

Svenskt Flyg

Johan Roos, Sveriges Redareförening

Magnus Falk, Sveriges Åkeriföretag

Handel med utsläppsrätter inom transportsektorn

6 december 2007 Riksdagen

Miljö- och jordbruksutskottet

Magnus Falk

magnus.falk@akeri.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Klimatfrågan

- Utsläppen av CO2 från godstransporter på väg ökar. Men det beror på att efterfrågan ökar! Utsläppen per ton/km däremot minskar
- I Sverige har vi modulsystemet vilket gör att vi lastar mer på varje lastbil och det gör att vi släpper ut mindre CO2 per ton/km
- På 20 år har lastbilarnas förbrukning av diesel minskat med 20% och utsläppen av CO2 med lika mycket
- Det finns en potential att minska utsläppen något, sparsam körning, alternativa drivmedel, logistikplanering och teknikutveckling
- Fortsatt ökad efterfrågan på godstransporter på väg

SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Sveriges Åkeriföretags utgångspunkter

- Poängen med handel med utsläppsrätter är att åtgärder ska vidtas där det är mest effektivt för samhället
- Det är problematiskt att diskutera handel med utsläppsrätter inom en sektor – hela samhället bör omfattas
- SÅ menar att handel med utsläppsrätter är en intressant möjlighet för att minska negativ klimatpåverkan

SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

3 Möjliga vägar

- Transportföretagen tilldelas utsläppsrättigheter, antingen genom tilldelning eller genom budgivning
- Transportköparnas utsläppshandel innefattar även transporter
- Oljebranschen tilldelas utsläppsrätter, detta skulle kunna leda till snabbare introduktion av alternativa drivmedel men förutsätter även politiska beslut på minst EU-nivå

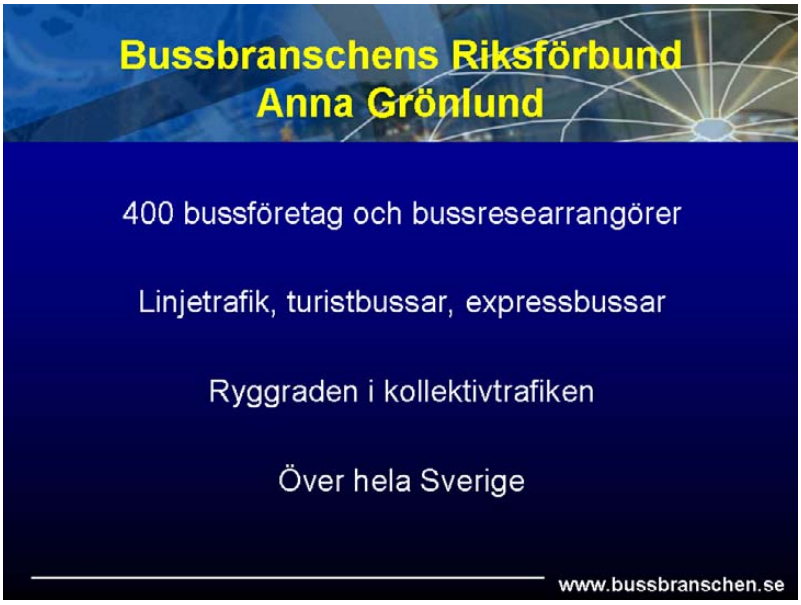
SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Sveriges Åkeriföretag tycker:

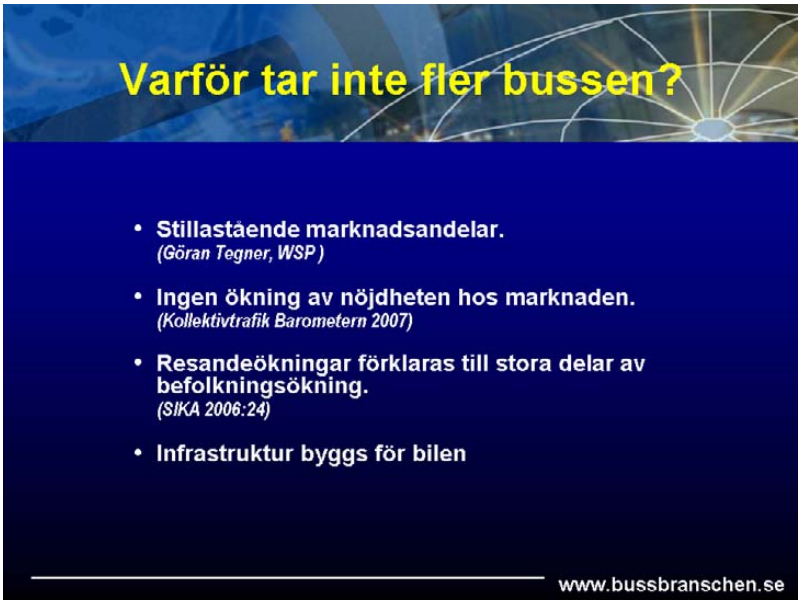
- ... i princip att handel med utsläppsrätter är en bra idé – men hela samhället bör omfattas
- ... att frågan inte är enkel och Sveriges Åkeriföretag vill gärna vara med i de fortsatta diskussionerna
- ... att det är viktigt att det blir ett rättvist system som är harmoniserat och helst sträcker sig utanför EU

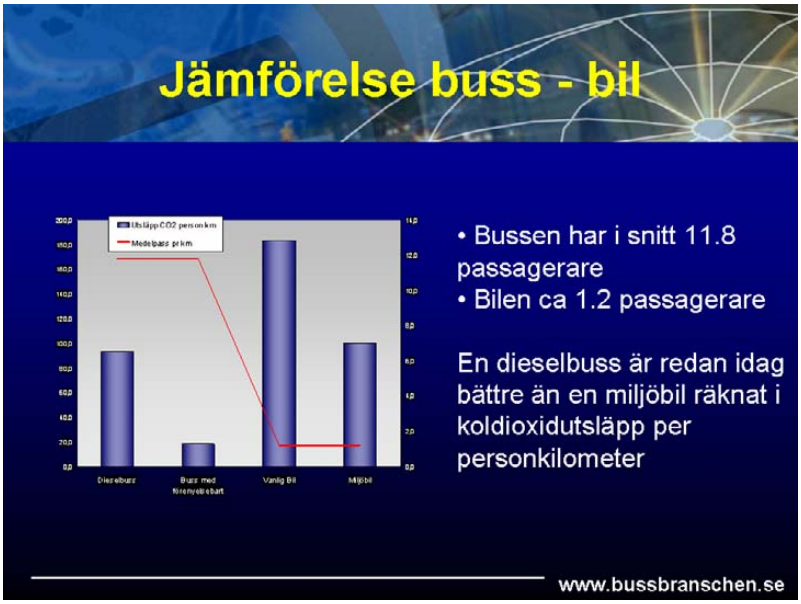
SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

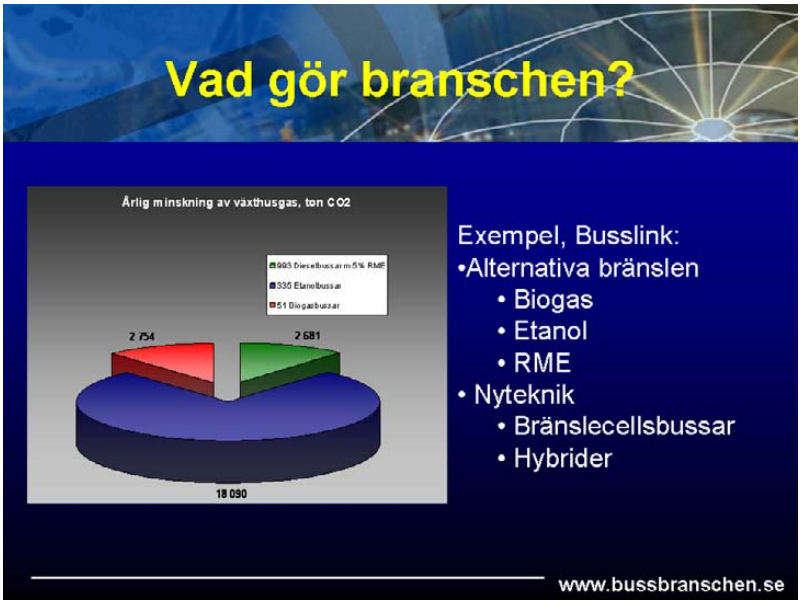
Anna Grönlund, Svenska Bussbranschens Riksförbund

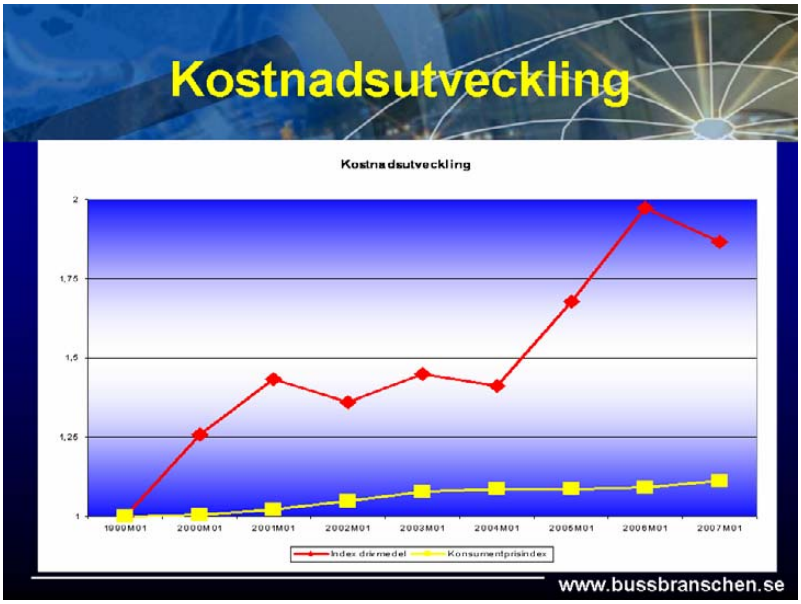


Våga välja för framtiden
• Att fler tar bussen gör att färre kör bil. Om fler åker buss blir det bättre miljö!
• Bussen av idag är miljövänlig i sig. Traditionella dieselbussar med ny miljöteknik, moderna bussar med förnyelsebara bränslen och hybridteknik – skapa förutsättningar för att låta dem rulla och ta marknadsandelar från bilen!
www.bussbranschen.se


Varför tar inte fler bussen?
• Stillastående marknadsandelar.
(Göran Tegner, WSP)
• Ingen ökning av nöjdheten hos marknaden.
(Kollektivtrafik Barometern 2007)
• Resandeökningar förklaras till stora delar av befolkningsökning.
(SIKA 2006:24)
• Infrastruktur byggs för bilen
www.bussbranschen.se


Jämförelse buss - bil
Utsläpp CO2 per ton km
Medelpass pr km
Dieselbuss
Buss med förnyelsebart
Vanlig Bil
Miljöbil
• Bussen har i snitt 11.8 passagerare
• Bilen ca 1.2 passagerare
En dieselbuss är redan idag bättre än en miljöbil räknat i koldioxidutsläpp per personkilometer
www.bussbranschen.se


Vad gör branschen?
Årlig minskning av växthusgas, ton CO2
993 Dieselbussar m/5% RME
335 Etanolbussar
51 Biogarbussar
2 754
2 681
18 090
Exempel, Busslink:
•Alternativa bränslen
• Biogas
• Etanol
• RME
• Nyteknik
• Bränslecellsbussar
• Hybrider
www.bussbranschen.se


Kostnadsutveckling
Kostnadsutveckling
2
1,75
1,5
1,25
1
1999M01
2000M01
2001M01
2002M01
2003M01
2004M01
2005M01
2006M01
2007M01
Index drivmedel
Konsumentprisindex
www.bussbranschen.se

Vi utmanar er
Som politiker kan ni gynna bussen på bilens bekostnad. För vår gemensamma framtid.
Ett klokt konstruerat system med handel av utsläppsrätter kan vara en väg.
Vågar ni? Nu har ni fått argumenten.
www.bussbranschen.se

Ingela Melkersson, Branschföreningen Tågoperatörerna

Branschföreningen
Tågoperatörerna

Medlemsföretag

- A-Train
- Arriva
- Bantåg Nordica AB
- BK Tåg Sverige AB
- CargoNet AB
- Connex Tåg AB
- DSB Sverige AB
- Green Cargo AB
- Inlandsbanan AB
- Malmö-Limhamns Järnväg
- Merresor
- Ofotbanen A/S
- Railion Danmark A/S
- SJ AB
- Roslagståg AB
- Skövde- Karlsborgs Järnväg AB
- TGOJ Trafik AB
- Tågåkeriet i Bergslagen AB
- TX-logistik
- Tågfrakt AB

Branschföreningen Tågoperatörerna

Branschföreningen Tågoperatörerna ska tillgodose behoven hos de i Sverige aktiva tågoperatörerna av ett starkt branschorgan för att aktivt driva den yrkesmässiga spårtrafikens gemensamma intressefrågor. Lönsamheten i branschen har efter lång tid vänt försiktigt uppåt och förutsättningarna för att utveckla branschen ytterligare framöver är stora. Järnvägen är idag det mest miljövänliga transportslaget och branschen arbetar hårt för att anpassa sig efter kundernas krav på flexibilitet och snabbhet.

Branschföreningen Tågoperatörerna

Vi är försiktigt positiva…

…men allt avgörs av
hur systemet utformas!

Järnvägen är redan med

- Järnvägen är redan idag inne i utsläppssystemet via elnotan, eftersom utsläpp från fossileldade kraftverk ingår (belastar all elkonsumtion)
- Eldrivna tåg står för 95% av transportarbetet i Sverige
- Järnvägen i Sverige använder ca 2 TWh el per år

Andra styrmedel kommer behövas även i fortsättningen

- Transportsektorn är "unik"
  - Resor och godstransporter är ett uttryck för vår livsstil
  - Relativt hög betalningsvilja
  - Utsläppen ökar!
- En palett av styrmedel är sannolikt det bästa för att styra åt rätt håll:
  - Bränsleskatter
  - Trängselavgifter
  - Utsläppshandel
  - Lagstiftning
  - Frivilliga överenskommelser
  - Osv

Egen ”bubbla” för transportsektorn?

- Behöver utredas ytterligare
- Den linje man väljer ska
  - Gynna intermodala lösningar
  - Gynna långsiktiga satsningar på ny teknik
  - Ge incitament hos såväl rese-/transportköpare som transportörer till långsiktiga helhetslösningar
- Vem ”äger” emissionerna – transportköparen eller transportören?

Klimatet måste avgöra

Om systemet är framgångsrikt eller inte kan i slutänden endast utvärderas genom om utsläppen minskar i den takt som är nödvändig för att rädda klimatet på jorden (räcker dagens miljömål?)

Branschföreningen
Tågoperatörerna
Tänk långsiktigt!

Magnus Nilsson, Naturskyddsföreningen

Därför är det dåligt för miljön att inkludera transporterna i EUs utsläppshandel

Ge oss kraft att förändra
Pg.001909-2

1. Förutsättningarna att minska utsläppen på kort sikt försämras

Alt 1

Driver upp priset på utsläppsrätter så kraftigt att stora utsläppare flyttar till andra delar av jorden utan utsläppsminskningar.

Alt 2

För att förhindra alt 1 inträffar blir tilldelningen av utsläppsrätter så frikostig att klimatpolitiken spricker

Naturskyddsföreningen 3

Därför är det dåligt för miljön att inkludera transporterna i EUs utsläppshandel

Ge oss kraft att förändra
Pg.001909-2

1. Förutsättningarna att minska utsläppen på kort sikt försämras

Alt 1

Driver upp priset på utsläppsrätter så kraftigt att stora utsläppare flyttar till andra delar av jorden utan utsläppsminskningar.

Alt 2

För att förhindra alt 1 inträffar blir tilldelningen av utsläppsrätter så frikostig att klimatpolitiken spricker

2. Förutsättningarna att minska utsläppen på längre sikt försämras

Vägen till en global utsläppshandel går sannolikt via sektorsvisa bubblor, rimligen först för energitung industri. Förs transporterna in i samma bubbla som tung industri försvåras en global utsläppshandel.

Naturskyddsföreningen 4

Ge oss kraft att förändra Pg.9011909-2

Flyget & sjöfarten

- Utsläppshandel lämpligaste sättet att hantera utsläpp från internationellt flyg
- Olyckligt att inkludera flyget i nuvarande bubbla (prisdrivande, CO_2 mindre del av klimatpåverkan) – bättre med en separat bubbla (som på sikt kan bli global)
- Om flyget inkluderas i gemensam bubbla krävs multiplikator 2-3 för kostnadseffektiv handel. Varför driver inte regeringen detta?
- Viktigt att sjöfarten också omfattas av någon form av handel utanför nuvarande bubbla – på sikt global bubbla?

Naturskyddsföreningen 5

Ge oss kraft att förändra Pg.9011909-2

Minska tilldelningen av utsläppsrätter med 40 procent till 2020

	1990 (kton)	Tilldelning 2006 (kton/år)	Utsläpp 2006 (kton)	Tilldelning 2020 (kton/år) (-40% rel 1990)
Energi	7 200	5 611	4 963	0
Industri	14 100	16 879	14 938	12 800
Totalt	21 300	22 490	19 900	12 800

Naturskyddsföreningen 6

Minska tilldelningen av utsläppsrätter med 40 procent till 2020

Ge oss kraft att förändra Pg.001909-2

	1990 (kton)	Tilldelning 2006 (kton/år)	Utsläpp 2006 (kton)	Tilldelning 2020 (kton/år) (-40% rel 1990)
Energi	7 200	5 611	4 963	0
Industri	14 100	16 879	14 938	12 800
Totalt	21 300	22 490	19 900	12 800

För en smidig anpassning till högre priser i utsläppshandeln - avvakta med att slopa koldioxidskatt på handlande sektor

Naturskyddsföreningen 7

Ge oss kraft att förändra Pg.001909-2

Summering

- För inte in transporterna i nuvarande bubbla – skapa separata bubblor för flyg & sjöfart
- Sträva efter att globalisera nuvarande bubbla, samt bubblor för flyg och sjöfart
- Styr inhemska transporter med skatter eller nationell bubbla.

Då kan transporternas utsläpp drivas ned kostnadseffektivt utan att investeringar i onödan drivs ut.

samt

- Behåll koldioxidskatten på handlande industri.

Naturskyddsföreningen 8

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN 2004/05–2005/06

2004/05:RFR1	TRAFIKUTSKOTTET Transportforskning i en föränderlig värld
2004/05:RFR2	NÄRINGSUTSKOTTET Statens insatser för att stödja forskning och utveckling i små företag Rapport till riksdagens näringsutskott
2004/05:RFR3	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Nationella minoriteter och minoritetsspråk
2004/05:RFR4	SKATTEUTSKOTTET Skatteutskottets offentliga seminarium om skatte-konkurrensen den 15 mars 2005
2005/06:RFR1	JUSTITIEUTSKOTTET Brottsskadeersättning och skadestånd på grund av brott. Undersökning av skillnader mellan beslutad brottsskade-ersättning och av domstol sakprövat skadestånd
2005/06:RFR2	JUSTITIEUTSKOTTET Särskild företrädare för barn Uppföljning om tillämpningen av lagen (1999:997) om särskild företrädare för barn
2005/06:RFR3	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Förutsättningarna för småskalig livsmedelsproduktion – en uppföljning
2005/06:RFR4	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Regeringsmakt och kontrollmakt. Offentligt seminarium tisdagen den 15 november 2005 anordnat av konstitutionsutskottet
2005/06:RFR5	KULTURUTSKOTTET Statsbidrag till teater och dans En uppföljning av pris- och löneomräkningens konsekvenser
2005/06:RFR6	UTRIKESUTSKOTTET Utrikesutskottets uppföljning av det multilaterala utveck-lingssamarbetet
2005/06:RFR7	TRAFIKUTSKOTTET Sjöfartsskydd En uppföljning av genomförandet av systemet för skydd mot grova våldsbrott gentemot sjöfarten
2005/06:RFR8	UTRIKESUTSKOTTET Vår relation till den muslimska världen i EU:s grann-skapsområde
2005/06:RFR9	NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga utfrågning om elmarknaden den 18 maj 2006

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN 2006/07–2007/08

2006/07:RFR1	FINANSUTSKOTTET En utvärdering av den svenska penningpolitiken 1995–2005
2006/07:RFR2	UTRIKESUTSKOTTET OCH MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Offentlig utfrågning den 12 december 2006 om en gasledning i Östersjön – fakta om projektet – internationell rätt – tillvägagångssätt vid tillståndsprövning
2006/07:RFR3	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets uppföljning av flyttning av fordon
2006/07:RFR4	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets offentliga utfrågning om trafiklösningar för Stockholmsregionen
2006/07:RFR5	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om förutsättningarna för att bedriva småskalig livsmedelsproduktion
2006/07:RFR6	KULTURUTSKOTTET Offentlig utfrågning på temat Var går gränsen för den konstnärliga friheten?
2006/07:RFR7	UTRIKESUTSKOTTET Sveriges deltagande i EU:s biståndspolitik
2006/07:RFR8	SKATTEUTSKOTTET Uppföljning av kvittningsregeln för nystartade företag
2006/07:RFR9	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets offentliga utfrågning på temat hiv/aids torsdagen den 15 februari 2007 (Omtryck, tidigare utgiven som 2006/07:URF4)
2007/08:RFR1	SKATTEUTSKOTTET Inventering av skatteforskare 2007
2007/08:RFR2	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig-privat samverkan kring infrastruktur – en forskningsöversikt
2007/08:RFR3	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Uppföljning av de fiskepolitiska insatsernas resultat och konsekvenser för företag inom fiskeområdet
2007/08:RFR4	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets offentliga utfrågning på temat våld mot äldre, den 19 september 2007
2007/08:RFR5	TRAFIKUTSKOTTET Uppföljning av hur stormen Gudrun hanterats inom transport- och kommunikationsområdet
2007/08:RFR6	FÖRSVARSUTSKOTTET Utvärdering av 2004 års försvarspolitiska beslut
2007/08:RFR7	SKATTEUTSKOTTET Öppet seminarium om attityder till skatter
2007/08:RFR8	FÖRSVARSUTSKOTTET Forskning och utveckling inom försvarsutskottets ansvarsområde

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN 2007/08–

2007/08:RFR9	JUSTITIEUTSKOTTET Uppföljning av Kriminalvårdens behandlingsprogram för män som dömts för våld i nära relationer
2007/08:RFR10	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets offentliga utfrågningar hösten 2007 om trafikens infrastruktur
2007/08:RFR11	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Offentlig utfrågning den 22 november 2007 om tillstånd för digital marksänd tv