

## Remissvar – Handel med utsläppsrätter för svavel- och kväveoxider inkluderande sjöfart (diarienummer N2007/4548/TR)

### SAMMANFATTNING

Skogsindustrierna anser att:

- transportslagen ska bära sina egna kostnader, däribland miljökostnader genom principen förorenaren betalar.
- ett öppet system strider mot principen om att förorenaren ska betala.
- ett öppet system skulle straffa dem som redan vidtagit åtgärder.
- det inte finns någon utbytbarhet mellan utsläppen från landbaserade och havsbaserade utsläppskällor och att det är även svårt att hitta en rättvisande omräkningsfaktor.
- ett tredje styrmedel inte tillför något ytterligare för landbaserade anläggningar eftersom det redan idag finns dubbla styrmedel för både NO<sub>x</sub>/SO<sub>2</sub>.
- det inte finns utrymme för handel med SO<sub>2</sub> och NO<sub>x</sub> på de landbaserade industrierna eftersom tillståndsprövningen tar hänsyn till BAT.
- ett slutet system är att föredra.
- EU bör vara den minsta gemensamma handelssektorn, oavsett utsläpp och system.
- olika slags handelsystem bör likna varandra för att underlätta administration och ett eventuellt handelssystem för CO<sub>2</sub> inom sjöfarten bör därmed inväntas innan ett system för SO<sub>2</sub> och NO<sub>x</sub> införs.

### GENERELLA KOMMENTARER

Skogsindustrierna anser att transportslagen skall bära sina egna kostnader, däribland miljökostnader. Att internalisera miljökostnader för utsläpp av SO<sub>2</sub> och NO<sub>x</sub> genom något styrmedel är därför i linje med Skogsindustriernas åsikter och vi ställer oss därför positiva till initiativ i denna riktning.

Sjöfarten är till sin karaktär internationell och vi anser därför att även styrmedlen bör vara så internationellt anpassade som möjligt. Sverige är som sjöfartsnation liten. Skogsindustrierna ställer sig därmed frågande till utredningens förslag rörande ett område omfattande Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Vi anser att minsta geografiska område bör vara EU. Utsläppen från fartygstransporterna för skogsindustrin sker på hav över hela världen, men ungefär 60 % av SO<sub>2</sub>- och 70 % av NO<sub>x</sub>-utsläppen sker på hav innanför Europas närområde.

EU kommissionen har nu inlett ett arbete med att inkludera sjöfarten i EU:s utsläppshandelssystem för CO<sub>2</sub>. Hur detta handelssystem utformas anser vi vara betydelsefullt även för ett handelssystem för SO<sub>2</sub> och NO<sub>x</sub>. Det är viktigt att dessa handelssystem utformas på liknande sätt så att de olika systemen inte kräver dubbelarbete och extra administration, t.ex. vad gäller mätning, beräkning och sätt att betala/handla. Det borde därmed vara logiskt att invänta sjöfartens inträde i ett eventuellt utsläppshandelssystem för CO<sub>2</sub> för att sedan utforma ett snarlikt system med SO<sub>2</sub> och NO<sub>x</sub>, företrädesvis gemensamt för hela EU.

Skogsindustriernas erfarenheter från utsläppshandelssystemet av CO<sub>2</sub> har varit att företag som har varit pro-aktiva och ”gått före” vad gäller utsläpps begränsande åtgärder har straffats genom en lägre tilldelning av utsläppsrätter, eftersom tilldelningen baserats på historiska emissioner. Vid införande av nya utsläppshandelssystem är det därför viktigt att dessa utformas så att företag som redan vidtagit kraftiga åtgärder vad gäller SO<sub>2</sub> och NO<sub>x</sub> utsläpp inte ”straffas”.

Idén med en referensnivå som föreslås i utredningen anser vi vara intressant. Detta skulle vara ett instrument som gynnar dem som gör ytterligare åtgärder utöver det som krävs enligt lagstiftningen och inte straffar dem som redan har vidtagit åtgärder. Utsläppskrediter och handel bör ske separat för utsläpp av SO<sub>2</sub> och NO<sub>x</sub>. Styrmedel bör vara enkla och överblickbara.

Utsläpp av SO<sub>2</sub> och NO<sub>x</sub> ger visserligen upphov till lokala miljöproblem, till skillnad från CO<sub>2</sub>, vilket är en orsak till att handel med dessa gaser egentligen är olämplig om inte en rättvis växelkurs implementeras. Ur ett sjöfarts- och transportperspektiv är dock EU som minsta geografiska område att föredra, eftersom vi inte vill hamna i en situation där fartygstransporter i Östersjön/Nordsjön missgynnas. Idén med växelkurs mellan Östersjön och Nordsjön är invecklad och krånglig, vilket skulle försvåra introduktionen av systemet och därför inte något vi förordar.

Skogsindustrierna har länge ansett att SO<sub>2</sub>- och NO<sub>x</sub>-rening inom sjöfarten har varit ytterst viktigt. I en sammanställning från Profu framhölls svensk skogsindustri som föregångare inom sjöfarten vad gäller användningen av lågsavlig olja och installation av reningsutrustning för kväveoxider. Genom dessa åtgärder inom sjöfarten har årliga utsläpp på drygt 6 000 ton SO<sub>2</sub> och 5 000 ton NO<sub>x</sub> kunnat undvikas.

Vad gäller utsläppen från landbaserade utsläppskällor (fabriker), jämfört med havsbaserade utsläpp, anser Skogsindustrierna att det inte finns någon utbytbart. Vi anser även att det är mycket svårt, eller kanske till och med omöjligt, att hitta en rättvisande omräkningsfaktor. Landbaserade anläggningar har idag vad gäller NO<sub>x</sub> utsläpp redan dubbla styrmedel i form av villkor i tillståndsprövningen samt kväveoxidavgifter. Vad gäller SO<sub>2</sub> utsläpp gäller samma situation med villkor i

tillståndsprövningen och svavelskatt. Ett tredje styrmedel skulle inte tillföra något ytterligare. För att styrmedel ska ha en så stor styrande effekt som möjligt bör de vara enkla och inte överlappande. Skogsindustrierna anser därför inte att ett så kallat öppet system ska tillämpas.

Vad gäller tillståndsprövningen tas hänsyn till BAT (Best Available Technique) och därmed finns inget utrymme för handel eftersom utsläppen ska vara så låga som möjligt med hänsyn till tekniska och ekonomiska förutsättningar.

Även ur sjöfartens perspektiv anser vi att ett slutet system ska tillämpas på grund av den mindre administrativa bördan. Ett öppet system innebär att deklARATIONER och VERIFIKATIONER motsvarande landsystemet måste byggas upp inom sjöfarten. Ett slutet system är lättare tillämpbart på alla fartyg som angör en hamn och kräver inte certifiering i samma utsträckning.

Ett öppet system strider mot principen om att förorenaren ska betala, eftersom landbaserade anläggningar kommer att behöva betala för reningsåtgärder på fartygen. Vi anser att detta är orimligt. Landbaserade anläggningar har redan investerat stora summor i utsläppsreducerande teknik och ett öppet system skulle därmed straffa dem som redan vidtagit åtgärder.

Stockholm, 22 oktober 2007

Skogsindustrierna

Staffan Thonfors

Karolina Boholm