

REMISSYTTRANDE

Dnr LI2023/02966

Per e-post:

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

2023-09-13

Yttrande över Remiss av kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om redovisning av transporttjänsters utsläpp av växthusgaser, COM(2023) 441

Svenska Resebranschföreningen (SRF) har bjudits in att lämna synpunkter på kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om redovisning av transporttjänsters utsläpp av växthusgaser och vi vill härmed inkomma med nedanstående remissvar.

Inledningsvis vill vi påtala att vi i grunden ser positivt till förslaget intention som syftar till ökad konsumentupplysning avseende olika transportmedels klimatpåverkan. Att göra det enkelt och tydligt att påvisa hur stor klimatpåverkan ett köp av transporttjänst ser vi som mycket angeläget. Det är dock några områden som vi vill belysa.

Sammanfattande ståndpunkter

SRF har noga analyserat och övervägt förslaget och kommit fram till följande slutsatser:

- Vi ser positivt att förslaget omfattar hela EU.
- Ett gemensamt system för hela EU motverkar nationella särlösningar.
- Det är en förutsättning att samtliga transportsätt ingår i systemet.
- Framtagandet av en rättvisande och tydlig metod som spänner över samtliga transportsätt är vital.
- Vi konstaterar att det idag inte finns en trovärdig metod och vi tvivlar på att det föreligger någon inom de närmaste åren.
- Vi förordar starkt att ett system som i förslaget vilar på frivillig basis fram tills att det finns ett robust och rättvisande system på.
- Med detta ställer sig SRF försiktigt positivt till förslaget.

EU gemensamt system

Att ha ett enhetligt system inom hela EU är nödvändigt för att motverka att enskilda medlemsstater utformar egna regler för att redovisa klimatpåverkan. Sådana särlösningar tenderar att snedvrider konkurrensen och motverkar fri rörlighet för varor och tjänster inom Unionen. Aktörer som verkar i flera europeiska marknader får svårt att förhålla sig

till lokala regler och förordningar inom området samtidigt som mindre nogräknade företag utanför EU får en större möjlighet till konkurrensfördelar. Då inte minst olika resetjänster inte sällan är gränsöverskridande kan just denna sektor drabbas extra hård.

Inkludering av samtliga transportsätt

Ett framtida regelverk för redovisning av resors klimatpåverkan måste inbegripa alla rimligt tillgängliga transportsätt. Med rimligt menar vi att i många fall är vissa transportsätt exkluderade på grund av avstånd, geografisk belägenhet eller andra faktorer. En resa mellan Stockholm och New York är inte realistiskt att företa med buss eller tåg medan sträckor mellan just Stockholm och Göteborg har flera alternativ att erbjuda.

Samtidigt är det av stort vikt att regelverket på lika villkor inkluderar de transportsätt som är relevanta för aktuell sträcka.

Svårigheterna med en rättvisande och tydlig metod för redovisning av utsläpp

Idag finns det ett stort antal metoder för att räkna ut transporters utsläpp. Förslaget listar 16 olika varav bara fem innefattar olika transportsätt. I resonemanget framgår det att man möjligen föredrar en metod, ISO 14083.

Flyg är det transportsätt som dominerar vid längre resor från Sverige. Beräkningen av enskilda flygresors utsläpp är förknippat med stora utmaningar då en rad olika faktorer påverkar. Beräkningen av utsläpp per passagerare är ju till en väsentlig del beroende på fyllnadsgraden för den aktuella flygningen. I detta sammanhang skall nämnas att charterflyg i princip alltid har en belägningsgrad av 98–99% medan reguljärflyg brukar ligga på 70–85%. Detta bör självfallet återspeglas när utsläppsmängden redovisas i samband med köp av resa. I tillägg bör ju självfallen hänsyn tas till andelen av inblandat biobränsle för aktuell flygresa. I detta sammanhang bör också nämnas att flertalet flygbolag erbjuder kunderna möjligheten att köpa till ytterligare biobjetbränsle i samband med bokning av biljett.

Vi ställer oss tveksamma till möjligheterna för en svensk tillsynsmyndighets att tillse att samtliga föreslagna aktörer inom kategorin ”transportörer” och ”återförsäljare” redovisar en klimatdeklaration. Vi vet ju att redan idag har svenska Konsumentverket stora utmaningar i övervakningen av utländska flygbolags och övriga resebolags efterlevnad av regelverken. Att svensk myndighet i detta fall skulle lyckas bättre finns det inte mycket som talar för. Tvärtom, då klimatdeklarationerna som föreslås är kringgärdat med större utmaningar avseende bland annat tydlighet och efterlevnad än till exempel konsumentköplagen, paketreselagen och andra regelverk som Konsumentverket är tillsatt att övervaka. Vi menar att det finns en hel del kvar att göra för att få till en tydlig och rättvisande metod för beräkning av utsläpp.

Till en början bör redovisning av utsläpp ske på frivillig bas

SRF ställer sig positiv till initiativet men menar samtidigt att det i dagsläget och närmaste framtiden inte finns förutsättningar för en metod som på ett tydligt och rättvisande sätt redovisar utsläppen. Vi menar vidare att om ett obligatoriskt regelverk införs så finns det en överhängande risk för att redovisningen i är missvisande till den grad att det riskera

snedvrída konkurrensen. I tillägg finns det även risk för att trovärdigheten av ett sådant system kommer att vara låg hos konsumenter.

SRF menar att det till en början bör införas ett system på frivillig bas som efter ungefär 5 år utvärderas. Därefter kan det övervägas om det bör införas någon form av obligatorium.

Slutsats

Med anledning av dessa omständigheter ställer sig SRF försiktigt positiv till förslaget så länge det införs utan ett obligatorium.

Stockholm som ovan



Didrik von Seth
Generalsekreterare Svenska Resebranschföreningen

Svenska Resebranschföreningen (SRF) bildades 1937 och företräder idag merparten av landets resebyråer och researrangörer (drygt 80 % räknat i omsättning). SRF har nära 300 medlemsföretag med fler än 400 försäljningsställen. Våra medlemmar är både stora och små resebyråer och researrangörer, svenska och internationella resebyråkedjor samt renodlade internetresebyråer. Medlemsföretagen sysselsätter runt 7 000 anställda och hade en affärsvolym på ca 50 miljarder SEK år 2022.