

Yttrande över betänkandet (SOU 2017:22) Från värdekedja till värdecykel (M2017/00779/Ke)

Effektiviseringspotential i delar av produktionscykeln

Trafikanalys uppskattar utredningens beskrivning av olika aspekter av begreppet cirkulär ekonomi och beskrivningen av resursflödets olika delar i relation till avfallshierarkin. Utredningen tydliggör hur Sverige varit framgångsrikt när det gäller att återvinna avfall, men inte lika framgångsrikt när det gäller att minska mängden avfall som uppstår. Utredningen pekar därför framåt mot fler effektiviseringsåtgärder i de tidigare delarna av produktionscykeln, som berör företag i högre grad än hushåll.

När det gäller återbruk av och materialåtervinning från vägfordon beskriver utredningen att marknaden och nuvarande regelverk fungerar väl. Utredningen nämner att Sverige har ett lagstadgat producentansvar för åtta produktgrupper som inkluderar bilar och batterier (s 289). Bilar repareras, säljs på en andrahandsmarknad och skrotas under ordnade former. Trafikanalys vill i detta sammanhang emellertid lyfta fram batterihantering som en utmaning som växer i takt med ökad andel elfordon på våra vägar, och ställa frågan huruvida dagens regelverk och strukturer är tillräckliga för att säkerställa att den frågan hanteras på ett bra sätt.

En fråga som skulle kunna ha förtjänat uppmärksamhet av utredningen är hanteringen av uttjänta fritidsbåtar av glasfiberarmerad plast. Fritidsbåtar ingår inte i det lagstadgade producentansvaret och det saknas idag system för att ta hand om och återvinna dessa. Just nu ligger en proposition (prop. 2016/17:178 Skärpt ansvar för fartygsvrak) hos riksdagen som föreslår att Sverige börjar tillämpa Vrakkonventionens regler.¹ Konventionen omfattar även fritidsbåtar, men det är inte sannolikt att fritidsbåtsvrak kommer att utgöra en tillräcklig fara för sjösäkerheten, miljön eller vissa andra intressen för att i tillräcklig grad omhändertas.² Frågan om hanteringen av nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar kvarstår därför.³

Prissättning av externa effekter

Utredningen pekar i kapitel 3 på de stora externa kostnader som är förknippade med vår användning av material och resurser och som i många fall inte är korrekt prissatta. Trafikanalys kan i det sammanhanget konstatera att det avseende persontransporter på väg generellt sett inte råder underprissättning av de externa kostnaderna från fordonsanvändningen. När det gäller personbilstrafik är dess externa effekter, i

¹ <http://www.regeringen.se/rattsdokument/proposition/2017/04/prop.-201617178/>

² Naturvårdsverket 2015, *Yttrande över promemorian Avlägsnande av vrak (Ds 2015:16)*, <http://www.naturvardsverket.se/upload/stod-i-miljoarbetet/remisser-och-yttranden/yttranden-2015/yttrande-promemorian-avlagsnande-vrak-2015-06-25.pdf>

³ Trafikanalys 2011, *Yttrande över rapporten Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar*, http://www.trafa.se/globalassets/remissvar/remiss_2011-10-28.pdf

genomsnitt, till och med överprissatta med 20 procent, det vill säga har en internaliseringsgrad på 120 procent.⁴

Denna överinternalisering är beräknad givet den rådande värderingen av koldioxid, som ingår i prissättningen av trafikens externa effekter (1,14 kr per kg). Trafikanalys kan samtidigt konstatera att denna värdering är förhållandevis låg jämfört med andra incitament och styrmedel på transportområdet.⁵ En högre värdering av koldioxid i linje med andra incitament och styrmedel, skulle sänka internaliseringsgraden.

Skatteväxling och subventioner

Trafikanalys instämmer i bedömningen att skatteväxling i princip kan vara en väg till ökad resurseffektivitet (kap 10). Utredningen ger här tre alternativ. När det gäller alternativet med en generell momshöjning, konstaterar utredningen själv att det skulle minska konsumtionen av såväl varor som tjänster, vilket skulle ge en låg grad av precision i den miljöstyrande effekten mot cirkulär ekonomi. Trafikanalys kan också konstatera att internationella transporter idag inte är momsatta, och därmed inte skulle påverkas av en momshöjning. Det skulle snarare betyda att internationella transporter inklusive flygresor skulle bli relativt sett billigare jämfört med konsumtion av fullt momsbelagda varor och tjänster.

Ökad tillgänglighet för bilpool

Trafikanalys ser positivt på utredningens analys och förslag rörande bilpooler, som att ge kommunen möjlighet att upplåta gatumark som bilpoolsparkering (avsnitt 14.3.4), liksom att införa lagstadgade kriterier för allmänt tillgängliga bilpoolsfordon (14.3.1) samt att fordon som uppfyller kriterierna ska kunna registreras hos Transportstyrelsen (14.3.3).

Utredningen menar också att det ska vara frivilligt att registrera allmänt tillgängliga bilpoolsfordon (sid 212). Incitamentet till att registrera fordonet skulle då kunna vara att det ger tillgång till särskild bilpoolsparkering eller underlättar deltagande i upphandlingar. Detta ser Trafikanalys som bra exempel på incitament att försöka utnyttja.

Tillgång till bilpoolsparkering bör enligt Trafikanalys, liksom i en del andra länder, också kunna förenas med vissa villkor. Ett villkor skulle kunna vara att bilpoolsorganisationen ska genomföra användarundersökningar (gällande resbeteenden), och låta kommunen ta del av resultaten. På så sätt blir det lättare för kommunen att avgöra vilka effekter bilpoolerna har på det lokala transportsystemet – kunskap som är värdefull i arbetet med hållbar samhälls- och trafikplanering.⁶

I detta ärende har Brita Saxton beslutat. Björn Olsson har varit föredragande.

Brita Saxton
Generaldirektör

⁴ *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*, Trafikanalys Rapport 2017:2, <http://www.trafa.se/sjofart/transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader---rapport-2017-6404/>

⁵ *Skuggpris på koldioxid inom transportområdet*, Trafikanalys PM 2017:8, <http://www.trafa.se/transportovergripande/skuggpris-pa-koldioxid-inom-transportområdet-6649/>

⁶ Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, sid 50, <http://www.trafa.se/RVU-Sverige/nya-tjanster-for-delad-mobilitet-4751/>