



Miljö- och energidepartementet

m.registrator@regeringskansliet.se

annika.lofgren@regeringskansliet.se

Yttrande om remiss Styrmedel för att förebygga uppkomst av avfall i syfte att främja en cirkulär ekonomi, dir 2016:3 (M2017/00779/Ke)

BIL Sweden och våra medlemsföretag har getts möjlighet att lämna synpunkter på ovanstående remiss.

Inledning

Fordonsindustrin jobbar redan på många sätt med cirkulär ekonomi. I produktionen tas spill tillvara och återvinns, detta är förutom vinst för miljön, en stor ekonomisk fördel.

Tillverkning av bilar kräver stora mängder material och energi, men bilar är samtidigt mycket långlivade produkter. Det finns ingen annan produkt som återanvänds i samma utsträckning som en bil, genom att den dels byter ägare flera gånger under sin livstid, dels tas tillvara genom att delar från den uttjänta bilen plockas av för återanvändning, dels att resterande material återvinns till minst 95%. Det råder högt ställda miljökrav på biltillverkarna i form av producentansvar för den uttjänta bilen, liksom emissionskrav, CO₂-krav, samt krav på att inte använda farliga ämnen. Alla dessa lagkrav har stor påverkan på utvecklingen av nya bilar.

Producentansvaret för uttjänta personbilar innebär att man måste konstruera bilen så att den ska kunna återvinnas till 95% (minst 85% måste vara återanvändning och/eller materialåtervinning. Resterande för att nå upp till 95% får utgöras av energiåtervinning). Dessutom finns flera olika lagstiftningar utöver materialrestriktionerna i producentansvaret, gällande farliga ämnen vars användning är förbjuden, t.ex. REACH. Med hjälp av databasen IMDS, International Material Data System, håller producenterna koll på materialinnehållet i bilarna. Dessutom, i databasen IDIS (International Dismantling Information System) ges information till bilåtervinnarna hur de ska demontera en uttjänt bil på korrekt sätt.

Bilproducenterna ska för uppfyllnad av producentansvaret för uttjänta bilar, upprätta ett rikstäckande nätverk av bildemonterare och mottagningsplatser, för kostnadsfri mottagning av de uttjänta bilarna. Bilproducenterna har skapat detta nätverk med hjälp av Stena Recycling. Stena i sin tur har gjort stora investeringar i ny avancerad separationsteknik i sin anläggning i Halmstad, för att uppnå högsta möjliga materialåtervinning.

Lagstiftning som hinder

Det europeiska ELV-direktivet (producentansvar för uttjänta bilar, ELV står för "end of life vehicles") pekar ut flera aktörer, som på olika sätt bör ta ansvar för att få till ett optimalt bilåtervinningssystem. Ett system optimeras av att olika aktörer drar sitt strå till stacken, utifrån vad just den aktören har rådighet över. Ett system blir inte starkare än dess svagaste länk. I Sverige har ELV-direktivet införts i de svenska förordningarna (gjordes år 2007), med endast två utpekade ansvariga aktörer; bilproducenterna och bildemonterarna. EU-kommissionen har klagat på detta, Sverige har trots det inte gjort några reella förändringar.

T.ex., bör försäkringsbolag också ha ett ansvar, och bidra till att återanvända begagnade delar där det är möjligt. Förslagsvis borde försäkringsbolagen ha ett ansvar att så långt det är möjlig, vid reparation av bilar äldre än 3 år, förorda begagnade delar i första hand. Idag finns försäkringsbolag som tyvärr inte ens överväger begagnade delar för att reparera skadade bilar. **Här finns en stor outnyttjad potential, för cirkularitet av mer produkter!**

Bristande tillsyn

Rapporten tar även upp kommunernas roll. Även här vill vi understryka att det är viktigt för optimal återvinning att tillsynsmyndigheterna tar sitt ansvar och tillser att det enbart är de lagkravsuppfyllande aktörerna som hanterar bilarna. Idag förekommer det på flera ställen i landet, att bildemonterare ges bilskrotningsauktorisering trots att de egentligen inte borde ha det då de inte uppfyller bilskrotningsförordningen. Illegala aktörer tillåts också verka utan ingripande. Det finns flera bekymmer med detta, t.ex. medför den bristande tillsynen att pyroteknik, gas-tankar, batterier eller att annat miljöfarligt avfall inte tas om hand på ett riktigt sätt. Att illegala aktörer tillåts verka gör det också svårare för de seriösa aktörerna att leva på återanvändning/återvinning.

Även den enskilde bilägarens agerande är mycket betydelsefullt, ur återvinningssynpunkt! Fordon riskerar att bli övergivna i naturen eller skrotas/exporteras illegalt om de inte lämnas in till en auktoriserad bilåtervinnare av den sista bilägaren. "Konsumenten" i detta fall bilägaren, bör betraktas som en aktör med ett eget ansvar, att göra aktiva och riktiga miljöval. Ett riktigt miljöval är att lämna in bilen till återvinning, den dagen bilen tjänat ut. Tyvärr är det idag många som istället för att göra slag i saken och lämna in bilen för återvinning, ställer av sin bil, till en kostnad av 50 kr per år (vägtrafikregisteravgiften).

Antalet avställda bilar växer – stor återvinningspotential

Antalet avställda bilar i Sverige uppgår till ca 1,2 miljoner vilket är en orimligt stor andel av det totala bilbeståndet (bilar upp till 3,5 ton), på 6 miljoner bilar, alltså drygt 20%. Antalet avställda bilar i Sverige har stadigt ökat på grund av dagens avställningsregler som är för enkla och till låg/ingen kostnad för bilägaren. Obetalda vägtrafikregistersavgifter har hittills inte drivits in. En stor del av dessa avställda bilar är antingen bilar som står och skräpar på privat tomt, eller bilar som "fått fötter" och kan återfinnas lite varsomhelst, eller så har de exporterats till tredje land. (En ljusglimt är dock att indrivning av obetalda vägtrafikregistersavgifter nu är möjlig sedan 1/1 2016.)

Avgiften för att ställa av bilar bör, förutom att drivas in, höjas, ju längre en bil står avställd, desto dyrare ska det vara.

Att så många bilar står avställda, innebär att stora mängder material tillåts gå till spillo, och bilarna kan utgöra en lokal säkerhets- och miljöfara där de står. Det finns en ökande risk att bilen inte kommer in för återvinning ju längre tid den är avställd. En avställd bil påverkar miljön negativt, därför ska det rimligen kosta mer än det gör idag (50 kr per år).

Här finns med andra ord en enorm potential för att öka återvinning av bilar. De bilar som kommer in i bilåtervinningssystemet, återvinns ju de facto till 95%.

Om utredningens förslag på en bred miljöskatt på konsumentprodukter

Vi anser inte att något av förslagen leder till ökad cirkularitet, utan att alla förslagen slår så brett och utan precision så att miljöstyrande effekt uteblir.

Om utredningens förslag gällande bilpoolsbilar

Idag är den vanligaste formen av tillgång till bil, att man i hushållet har en eller flera egna bilar. Ju tätare vi människor kommer att bo, desto svårare kommer det vara av utrymmesskäl, att varje hushåll ska hålla sig med egen bil. Så för större städer är bildelning helt klart ett smart sätt att ha tillgång till bil. Utmaningen är att få till ett bildelningssystem, där man kan tillmötesgå hushållens troligen ganska högt ställda krav på en smidig lösning som förutom att uppfylla ett transportbehov från A till B, också ska erbjuda en ledig bil som är tillgänglig exakt när du behöver den. Idag förvarar många gärna en hel del saker i bilen som man av olika anledningar behöver ha i bilen, verktyg, barnstolar etc. Dessa kan vara svåra att släpa på, de gånger man nyttjar bilpoolsbilen.

Man tar i rapporten upp det faktum att en bil till stor del under dygnet står outnyttjad på gatan, man nämner siffran 92%. Att man inte använder bilen så mycket på natten, säg 50% av dygnet, är kanske inte så konstigt, och kommer vara svårt att komma åt, även med bilpoolsbilar. Eftersom bilen står oanvänd på gatan stor del av dygnet blir den också en långlivad produkt, då den inte slits så intensivt. En bil som delas och därmed slits mycket intensivare kommer inte uppnå dagens ”bil-medellålder” på 17 år, utan kommer troligen vara slut efter 7-8 år, om den hela tiden används som bilpoolsbil.

Det är lite svårt att förstå hur man har räknat ut miljövinsten i utredningens förslag, då referenser på flera ställen är felaktiga. Men man kan skönja följande resonemang; I det scenario som utredningen föreslår, så kommer miljönyttan bli större än nollalternativet, 3000 fler bilpoolsbilar antas sättas på marknaden under en femårsperiod, p.g.a. av de olika åtgärder som föreslås. Dessa antas då ersätta 18 000 bilar, eftersom man räknar med att en bilpoolsbil motsvarar 6 privatägda bilar. Genom att räkna på detta sätt, missas det faktiska värdet av de 18 000 bilar man ersatt! Genom att begränsa sig till 5 år som utredningen gjort, framstår miljövinsten som större, än om man tar hänsyn till det faktum, att de 6 bilar som ersatts av varje bilpoolsbil inte ”dör” efter 5 år. Medellivslängden för den ersatta bilen som inte rullar lika långt som bilpoolsbilen, bör sättas till 17 år. Bilpoolsbilen

däremot bör troligen skrotas redan efter 7-8 år. Om man istället räknar på nyttan under en 10 års-period, så kommer de 3000 bilpoolsbilarna behöva förnyas efter 7-8 år, dvs 6000 bilpoolsbilar ersätter 18 000 privatägda bilar. Detta innebär att för varje bilpoolsbil som satts på marknaden, i ett 10 till 17-års-perspektiv, har denna inte ersatt 6 bilar utan bara 3, eftersom bilpoolsbilen ”dör” snabbare.

Vi tror alltså att bilpoolsförslaget har visst värde ur trängselsynpunkt, men troligen ingen kioskvältare ur materialbesparingssynpunkt! De 3000 extra bilpoolsbilarna antas ersätta 18 000 bilar under en 5-årsperiod. Detta är både överdrivet (se resonemanget ovan) och har dessutom ett begränsat värde ur resursbesparingssynpunkt, då det inte finns någon annan produkt som redan idag har så stor återanvändningspotential och återvinningspotential som en bil! **Justera hellre den bristfälliga implementeringen av ELV-direktivet, så att fler begagnade bildelar kan tas tillvara!** Skärp dessutom bilägaransvaret, genom att höja vägtrafikregisteravgiften som idag endast är 50 kr per år, så att färre bilar långtidsavställs. De idag 1,2 miljoner avställda bilar, utgör en stor återvinningspotential. Om man fick in fler av dessa avställda bilar till återvinning, skulle det också innebära betydligt fler arbetstillfällen i bilåtervinningsbranschen.

Vad som dock inte kan förringas ur miljösynpunkt, är att bilpoolsbilarna kan stå för en snabbare förnyelse av bilparken! Bilpoolsbilarna bör och kommer troligen vara ”miljöbättre”, än de bilar som ersätts. Det innebär lägre emissioner i städerna, och lägre koldioxidutsläpp. Därför kan vi absolut inte hålla med utredningen, som inte anser att kriterierna för bilpoolsbilar ska innefatta miljökrav! Självklart ska bilpoolsbilarna vara bland de bästa bilarna ur klimat- och emissionssynpunkt, men också ur säkerhetssynpunkt! Se de förslag på miljökrav Tyskland eventuellt kommer införa, sida 221, rätt tänkt! Bilpoolsbilarna ska i stor utsträckning rulla i städer, därför måste de vara lågemitterande. De kommer rulla mer intensivt än normalbilen, vilket också talar för att det blir en stor miljövinst snabbt, om bilen är bland de bättre ur miljösynpunkt.

Hyberavdrag

Utredningen tycker att begagnatmarknaden för bilar fungerar hyfsat bra, vilket vi håller med om. Däremot kunde återanvändningen av begagnade bildelar öka genom en mer fullständig implementering av ELV-direktivet som tidigare nämnts, enligt oss. Av den anledningen tycker vi att den som använder en begagnad bildel framför ny vid reparation bör gynnas genom ett hyberavdrag. Inför hyberavdrag eller implementera ELV direktivet som det var tänkt, för att öka användningen av begagnade bildelar!

Förvalta skattemedlen seriöst, hyberavdrags-systemet måste vara fuskfritt! Idag finns flera rapporteringssystem där man kan mäta användningen av begagnade bildelar, så för bildemonteringsbranschen skulle man lätt kunna införa ett kontrollsystem som håller koll på att utbetalt hyberavdrag är i paritet med användande av begagnade delar.

Utredningen föreslår att förslaget delvis ska finansieras genom att förändra beskattningen av förmånsbilar. Utredningen hänvisar till utredningen om fossilfri fordonstrafiks förslag som skulle ge upp till 2,6 miljarder kronor i ökade skatteintäkter. Fossilfriutredningen fick mycket kritik för bristfällig konsekvensanalys. Att genomföra dessa förändringar utan att ha gjort en konsekvensbedömning kan leda till stora negativa samhällseffekter när det gäller både trafiksäkerhet och utsläpp.

Stockholm 2017-06-28
BIL Sweden

Anna Henstedt