



MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND
FRIDHEMSGATAN 32, BOX 49163
100 29 STOCKHOLM

Miljö- och energidepartementet
Kemikalieenheten

m.registrator@regeringskansliet.se
annika.lofgren@regeringskansliet.se

Stockholm 2017-06-28

Remissvar gällande "Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi"

SOU2017/22

Motormännens Riksförbund har tagit del av Miljö- och energidepartementets promemoria.

Av oklar anledning saknas Motormännens Riksförbund bland de nästan 200 instanser som remissen har skickats till. Som Sveriges största konsumentorganisation för bilister anser vi att vårt yttrande ändå tillför avsevärd relevans med tanke på alla de trafikant- och konsumentgrupper som de nya förslagen får antas omfatta.

Det finns fördelar med de strategier som remissen omfattar. Däremot ligger de stora utmaningarna ännu framför oss. Riktlinjer måste utformas på sådant sätt att det i slutändan kan påverka konsumtion på det vis utredningen förespråkar. Dessa ska därefter implementeras på marknader som mestadels har anpassats utan övergripande direktiv vad gäller hållbarhet och klimatpåverkan. Det kan därmed bli svårt att se ett förändrat konsumtionsmönster inom överskådlig tid.

Sammantaget omfattar remissen ett antal styrmedel som bland annat är avsedda att påverka konsumenten vid köptillfället. Det kan inte anses helt utrett att detta innebär vare sig för- eller nackdelar. Att inte rikta liknande krav mot tillverkaren sätter konsumenten i kläm avseende vad som kan anses utgöra hållbar konsumtion samt vilka produkter som kan tänkas omfattas av detta.

För vilka konsumentprodukter är rimliga i en framtid där hållbarhet diskuteras allt mer? Sannolikt innebär förslagen, fullt ut implementerade, inte mer än att man skrapar på ytan till den utmaning som hållbar konsumtion innebär. Gissningsvis är omedvetenheten om hur mycket vi svenskar konsumerar utbredd. Ska Sverige värna planetens resurser krävs andra, tydligare strategier för ändrade levnadsvanor.

Det är en felaktighet att i utredningen framställa det som att "det globala samhället i dag lever nära gränserna för jordens bärkraft". Dagens samhälle kräver 1,6 jordklot. Sverige är än värre, skulle hela världens befolkning leva som vi krävs 4,2 jordklot. Att påstå att vi lever *nära* gränserna är inget annat än en marginalisering av frågan om hur skyndsamt problemen kommer att behöva hanteras.

Flera av dessa frågeställningar berör hela vår globala omvärld, och det blir på så vis inte hanterbart att dryfta alla aspekter vare sig i remissen eller i de yttranden som inkommer.



MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND
FRIDHEMSGATAN 32, BOX 49163
100 29 STOCKHOLM

Beaktat remissens omfattning väljer Motormännen att yttra sig kring de kapitel som kan anses relevanta utifrån ett trafikant- eller konsumentperspektiv:

- **Höjd grundmoms**
Krav och regelverk riktade mot tillverkaren har ofta större effekt.
- **Bilpooler**
Förslagen innebär fördelar för många. Men regelverken bör inte utformas så att de utesluter den kommunala likställhetsprincipen. Beslutet att utelämna miljökrav har fattats på fel grunder.
- **Reklamationsrätt**
Ett initiativ om två års omvänd bevisbörda ger ökad trygghet åt Sveriges konsumenter.
- **Handel mellan privatpersoner**
En strategisk ny roll för Konsumentverket. Tillämpbar lagstiftning återstår.
- **Motormännens slutsatser**
Vilka lösningar kan vara aktuella i en mer långtgående strategi?

Höjd grundmoms 5 procentenheter (kap 10.4.1 s 157)

Ansvar för att anpassa marknaden mot mer hållbar konsumtion borde inte enbart åläggas konsumenten. Om vi granskar bil- och trafikområdet separat, visar branschen en stor förbättring avseende miljöpåverkan sett utifrån en enskild bil över en längre tid. Här har styrmedel riktade mot konsumenten haft mer marginell inverkan. De verkliga framstegen vad gäller miljöpåverkan och säkerhet beror på utsläppskrav och andra regelverk riktade mot tillverkaren. På detta vis har man tvingat fram en utveckling som direkt har inneburit stora tekniska landvinningar. Dessa har kommit konsumenter tillgodo samtidigt som äldre teknik har fasats ut. Visserligen är det konsumenten som i slutändan har fått bära hela kostnaden för den nya tekniken. Det har dock samtidigt inneburit att förbättrad teknik har nått marknaden, inte enbart att en befintlig, föråldrad och med tiden sämre produkt har getts ett högre pris.

Bilpooler, ökad tillgänglighet (kap 14 s. 199)

Fördelarna med ökad tillgänglighet för bilpooler kan vara flera, även om det inte är en mobilitetslösning som passar alla. Boende på landsbygd skulle till exempel knappast glädjas åt försämrade parkeringsmöjligheter i samhällen, städer eller där serviceutbud finns.

För de flesta trafikanter är det heller inte ett billigare alternativ. Utgiften för mobilitet består. Kostnaden för sporadiska resor med bil i bilpool kan motsvara hela det belopp som tidigare omfattade alla kostnader relaterade till att äga en egen bil. För många blir vinsten marginell eftersom nyttan inte bedöms motsvara det man förlorar i egen frihet. Det måste kunna gå att visa att denna frihet inte påverkas av att dela bil med andra, för att tanken på att övergå till en bilpool ska bli attraktiv för flera.



MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND
FRIDHEMSGATAN 32, BOX 49163
100 29 STOCKHOLM

En slutsats i utredningen är att förslaget inte bör omfatta miljökrav. Orsakerna till detta anges vara flera. Motormännen vill påpeka att majoriteten av de miljökrav som redan finns, inte kommer att vara tillgängliga vid tidpunkten för införandet av dessa cirkuläreconomiska initiativ:

- Det finns visserligen miljöklasser för fordon, men dessa är fast bestämda regelverk och är inte valbara alternativ för den som köper en ny bil idag.
- Miljöbils-kriterier i fordonsskattelagstiftningen kommer enligt bonus-malus-utredningen inte längre att gälla från och med 1 maj 2018. Begreppet miljöbil fasas då ut. Inget fordon kommer att ges skattefrihet.
- Vi kan inte se hur ramverket för beskattning av förmånsbilar är tillämpligt i fråga om bilpoolsbilar eller vilka fördelar detta skulle innebära.

Med anledning av detta menar vi att slutsatserna delvis blir felaktiga och att det därför blir nödvändigt att överväga att införa miljökrav, eller åtminstone åter gå igenom vilka övriga möjligheter som finns på detta område.

Som framgår av utredningen har flera andra länder, bland annat Tyskland, regelverk för vissa miljökrav. Det vore synd om Sverige gick miste om en tydlig målbild för vad som skulle kunna vara bilpoolsbilens klimatnytta i dessa avseenden.

Ytterligare ett område där utredningen inte redovisar någon godtagbar slutsats, är förslaget om att bilpoolsbilen ska kunna vara knuten till en specifik parkeringsplats. Som utredningen i sig gör gällande, går detta tankesätt stick i stäv mot den kommunala likställighetsprincipen. Som exempel kan nämnas att inga andra parkeringsanvisningar på allmän gatumark kan dedikeras specifika fordon. Handikapp-, beskicknings- eller taxibilar kan tilldelas avsedda platser men dessa kan inte låsas till en specifik bil. Ett allmänt system låst till dedikerade fordon riskerar dessutom att låsa p-platser i större omfattning än vad öppen gatuparkering gör sett ur ett tillgänglighetsperspektiv.

Motormännen anser att platsreservation för sådan typ av bilpool endast ska kunna äga rum på sådan yta som inte tillhör det allmänna gatu- och parkeringsutrymmet. Här vill vi lyfta blicken och påstå att ett system av open plattform-typ vore mycket mer fördelaktigt för användaren. Det vill säga att en bil kan plockas upp på en plats och lämnas på en annan. Det skapar ett system med full rörlighet. Dessutom skulle det bli billigare för användare att inte vara ofrivilligt uppbokad på ett fordon under den tid ett ärende uträttas. Att kunna lämna bilen efter en enkel resa är en möjlighet som tyvärr inte tagits med i beräkningarna, och det enda skälet till detta anges vara att modellen blir för komplicerad att räkna på. Det är inte en godtagbar slutsats. Motormännen kan inte förstå varför ett helt nytt konsumtionsmönster ska låsas till en viss typ av bilpool enbart för att det inom ramen för utredningen inte finns resurser att utreda alternativen.

Reklamationsrätt (s. 335)

Motormännen ser positivt på att, som utredarna föreslår, utöka dagens §20 a KKL till att omfatta två år. Vi delar de slutsatser som utredningen gör gällande, om att den utökade reklamationsrätten kan komma att bli avgörande för en förbättrad hållbarhet för produkter framförallt i de högre priskategorierna. Många motor-relaterade produkter tillhör sådana kategorier. Med tanke på att bilen och dess kringtjänster för många hushåll innebär en av de största utgifterna ser vi tydliga fördelar med att bevisbördan blir enklare.



MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND
FRIDHEMSGATAN 32, BOX 49163
100 29 STOCKHOLM

Handel mellan privatpersoner (s 343)

I takt med att fler och fler delar produkter mellan sig, eller hyr ut mer kostsam utrustning mot ersättning, är det rimligt att låta utreda huruvida Konsumentverket kan utgöra en lämplig del av sådan tvistlösning.

Med tanke på initiativet saknar Motormännen vidare utredning kring vilken ny typ av lagstiftning som blir aktuell för hyra eller utlåning mellan privatpersoner. Köplagen är inte anpassad för den typ av handel som cirkulärekonomi omfattar.

Slutsatser

Sett till vart och ett av alla de olika områden som konsumtion omfattar, kan man tycka att det till syvende och sist ändå handlar om att skrapa på ytan, även om ett ramverk skapas. Ett mer tydligt helhetsbegrepp skulle behövas. Varför kan till exempel inte fler produkter omfattas av så kallad kylskåpsmärkning, där ett värde mellan A++ till G indikerar produktens hållbarhet sett ur ett livscykelperspektiv tillsammans med en totalsumma för utsläpp? Många dagligvaror skulle kunna antas få ett relativt gott betyg, medan sällanköp eller andra produkter av "vill ha"-karaktär kunde omfattas av information som gör det lättare för köparen att förstå att produkten inte bidrar till ett hållbart samhälle.

Vägen till ett hållbart samhälle är lång, men inte omöjlig. Motormännen ser att delningsekonomin är en av de grundpelare som måste ges tydliga regelverk samt ökad enkelhet och trygghet för att vi ska se den förflyttning i beteende som konsumtionen kan behöva.

Motormännens Riksförbund

Fredrik Daveby
VD

Carl-Erik Stjernvall
Hållbarhetsansvarig