

Regeringskansliet
Miljö- och Energidepartementet
Att: Annika Löfgren

Stockholm 2017-06-27

Ref M2017/00779/Ke

Remiss av SOU 2017:22 "Från värdekedja till Värdecykel", Betänkande av Utredningen cirkulär ekonomi

Transportföretagen, som representerar drygt 10 300 företag inom transportsektorn och organiserar nio förbund med medlemsföretag inom samtliga trafikslag, inklusive Biltrafikens Arbetsgivarförbund, Sveriges Hamnar, Sveriges Bussföretag, Svenska Flygbranschen, och Transportindustriförbundet har tagit del av Miljö- och Energidepartementets remiss av rubricerade rapport och har följande synpunkter.

Allmänna synpunkter

Den övergripande fråga som den remitterade rapporten diskuterar, skapandet av en "mer cirkulär ekonomi" är utan tvekan en viktig och central frågeställning för framtiden. Även om konceptet ibland missbrukas och övertolkas talar bl.a. de negativa effekter i naturen som skapas av ackumulerat avfall och restprodukter från mänsklig konsumtion starkt för att en utveckling måste ske som ersätter den hittillsvarande ekonomiska modellen som gällt åtminstone sedan industrialismens genombrott med en mer cirkulär ekonomisk modell. Transportsektorn är en stor internationell näring med täta band till näringsliv och ekonomisk utveckling och måste givetvis delta i och bidra till en sådan förändring.

Det är emellertid helt klart att detta är en global fråga och att det kommer krävas internationella överenskommelser av klimatmodell för att skapa en gemensam spelplan i en omställning som riskerar skapa stora problem för enskilda länder och regioner som idag är tätt knutna till hittillsvarande produktionsmodeller. Betänkandet berör delvis denna fråga, men de mycket översiktliga konsekvensanalyser som görs av enskilda förslag ger sannolikt inte hela bilden.

På samma sätt som globaliseringen av världshandeln skapat stora värden genom att lyfta miljoner människor ur fattigdom har den som bekant skapat omställningsproblem i många områden som förlorat tidigare tillverkning och arbetsplatser. Att bekämpa klimatpåverkan är den allra största gemensamma politiska frågan i världen idag, och behovet av styrmedel för att minska sådan påverkan globalt sett från olika källor inom ekonomin är välkänt och i huvudsak okontroversiellt.

Biltrafikens Arbetsgivarförbund, Motorbranschens Arbetsgivarförbund, Petroleumbranschens Arbetsgivarförbund, Sjöfartens Arbetsgivarförbund, Svenska Flygbranschen, Sveriges Bussföretag, Sveriges Hamnar, Säkerhetsföretagen, Transportindustriförbundet



Men även här riskeras s.k. ”carbon leakage”, när inte styrmedel och regelverk införs globalt utan nationellt eller regionalt och olika verksamheter kan flyttas mellan länder för att undvika effekter av sådana styrmedel, med följd av att klimatgasutsläppen inte minskar utan enbart flyttar med.

Det finns stora risker att styrmedel för att skapa en cirkulär ekonomi kommer att ha samma problem: att ställa krav på producenter att tillverka cirkulärt, återanvända och återvinna material, vilket sannolikt ger högre produktpriser, kan om det sker enbart i en region eller ett land, leda till att produkterna tillverkas i länder utan sådana krav och importeras och säljs till konkurrenskraftiga lägre priser. Detta kan leda till en situation där de dyrare, hållbarare cirkulärt nyproducerade produkterna går till en köpstark elit medan övriga skikt i samhället enbart har råd med billigare, linjärt producerade importvaror – möjligen delvis kombinerat med andrahandsprodukter. I värsta fall i sin förlängning i princip en återgång till situationen innan industrialismens genombrott kunde erbjuda masstillverkade varor till överkomliga priser för alla i samhället.

Givetvis finns, vilket redogörs för i betänkandet, många åtgärder som kan genomföras redan idag för att påskynda utvecklingen mot mer cirkulära produktions- och konsumtionsmodeller. Dock hade det måhända, inte minst mot bakgrund av de politiska utmaningar som idag kan noteras i många länder och som göds av oro för olika andra omställningsproblem i ekonomin, varit intressant om utredningen även genomfört en analys hur långt en omställning mot cirkulär ekonomi kan genomföras med rimliga konsekvenser i enbart ett enskilt land som Sverige, vilka beslut som kräver enighet inom åtminstone t.ex. EU och vilka åtgärder som kräver global samsyn på FN-nivå för att bli effektiva. Att blunda för de globala riskerna för ”vinnare och förlorare” i så stor omställning som den fullständigt cirkulära ekonomin måste innebära underlättar inte för nödvändiga politiska beslut.

I avsnitt 9.1 i betänkandet talas om målet att stärka svensk konkurrenskraft genom samverkan runt cirkulär ekonomi. Samverkan med näringslivet är utan tvekan viktig här. Effekter på existerande industri och handel måste utredas, bl.a. av den skatteväxling som utredningen nämner som en nödvändig åtgärd. Ovan nämnda analys av lämplig politisk nivå för olika åtgärder genomföras. En sådan konsekvensanalys kan vara en lämplig uppgift för den delegation om cirkulär ekonomi som föreslås inrättas i betänkandet. Transportföretagen bidrar gärna i ett sådant arbete utifrån vår kompetens.

Transportrelaterade frågor

I avsnitt 13.1.6 i betänkandet konstaterar utredningen att ”trafikområdet, tillsammans med livsmedel och byggsektorn, utgör en mycket stor del av både din privata och offentliga konsumtionen liksom samhällets resursanvändning och miljöpåverkan”. Transportföretagen delar denna syn. Dock är det oklart varför utredningen efter detta konstaterande enbart fokuserar på transporterna av dessa tre huvudkällor i sina förslag i betänkandet. Det påstås att transporterna upptar ”värdefull markyta i våra städer” och att tillverkningen av fordon kräver ”betydande mängder material och energi”. Transportföretagen undrar varför inte samma analys görs även av bostäder och livsmedel? Även dessa sektorer kräver stora ytor och produktionen kräver material och energi. Menar utredningen att transporter till skillnad från bostäder och livsmedel huvudsakligen är en onödig sektor?

Förvisso delar Transportföretagen synen att det finns möjligheter till stora energieffektiviseringsåtgärder i transportsektorn. Men detta gäller även i många andra sektorer,

inte minst i bostadssektorn. Utredningens fokus på enbart bilresor ger dessutom ett visst intryck av att man anser det legitimt att göra ingrepp i medborgarnas val av resor och transporter men inte i t.ex. boendet. Hur stor del av boendeytan står t.ex. tom i städerna vid ett givet tillfälle? Borde inte samboende och rumspooler politiskt uppmuntras på samma sätt som samåkande och bilpooler om nu energieffektivitet och cirkulär ekonomi skall vara styrande? Transporter bör betraktas som den avgörande del av samhällets funktion som den är, t.ex. vad gäller infrastrukturen i städerna. Huruvida ägandet av bilen i sig verkligen är så avgörande för transportsystemet i ett framtida cirkulärt samhälle ifrågasätter Transportföretagen.

Det innebär dock givetvis inte att vi motsätter oss förslag om att gynna alternativ till dagens transportmodeller som skapar effektivitet och hållbarhet. I betänkandet finns ett mycket utförligt förslag till att gynna (vissa typer av) bilpooler i städer. Innan beslut tas om de kriterier och stödåtgärder som finns i betänkandet bör dock enligt Transportföretagen transportsystemet först betraktas som en helhet. Är det trafiken inom större städer som är i fokus eller skall fordonen som används även utnyttjas för längre resor? Är det enbart persontrafik som det gäller – medborgare och näringsliv har ju även efterfrågan på godstransporter? Under vilka förhållanden anser utredningen att det är acceptabelt med egna fordon? Hur långt är det politiskt acceptabelt att gå från bostad till ett transportmedel för en resa? Hur hanterar man den kombination av person- och godstransporter som familjeresor ofta innebär? Etc.

Om vi avgränsar till alternativ till privat biltrafik och till persontransporter till lands i stadsmiljö kan noteras att det idag finns en lång rad olika transportmedel som kan utnyttjas, var för sig eller i tillsammans. De konkurrerar delvis om vissa delmarknader men kompletterar oftare varandra, men utgör tillsammans alla alternativ till egen bil: Gång, cykel, cykeltaxi, minitaxi, taxi, linjetaxi, minibuss, buss, ”superbuss”, spårväg, förortsbana, tunnelbana, pendeltåg. Samt hyrbil och numera även bilpool. I framtiden kan även självkörande fordon tillkomma. Frågan som bör ställas är vilken roll just bilpooler har och bör få i transportsystemet utifrån energieffektivitets- och kapacitetssynpunkt. I många länder där bilpooler har etablerats har t.ex. inte kollektivtrafik samma marknadsandel som i Sverige. Under alla förhållanden bör förslag om stöd till enskilda delmarknader som bilpooler analyseras utifrån påverkan på andra företagsformer och transportmedel. Om nu ersättandet av privat biltrafik i städer är det övergripande motivet för politiskt stöd, kunde inte ett generellt angreppssätt vara att skattebefria alla företag vars verksamhet bidrar till minskat bilresande i städer? Därefter får konsumenten välja transportform beroende på tillgänglighet och behov? Behöver politiken peka ut exakt hur resan skall utföras? Kan inte marknadskrafterna få lösa det?

Även om en snävare avgränsning skulle göras till hyrfordon som framförs av den som hyr är det svårt att helt förstå utredningens val av modell. Varför skall inte den redan existerande hyrbilsverksamheten ingå? I betänkandet anförs att man vill ”stimulera den typ av uthyrningstjänster som ger företag och allmänhet den mest flexibla tillgängligheten till bil utan att behöva äga den”, och att man syftar mot att ”skilja ut den typ av uthyrningstjänster som ger störst samhällsnytta”. Biluthyrning är en redan etablerad marknad, som inte behöver stöd idag. Om vissa typer av bilpooler skall subventioneras riskerar givetvis biluthyrningsbranschen att åtminstone i delar påverkas negativt. Det talar för att hela uthyrningssegmentet av fordon för egen körning bör ingå. Ett skäl som anförs mot att låta existerande biluthyrning ingå är att fordonen där ”inte är placerade nära användarna”. Men hur långt ifrån användarna kommer de i förslaget ingående bilpoolernas fordon finnas i verkligheten? Enligt utredningen bedömer man att 1,5 % av Sveriges invånare kommer att vara anslutna till en bilpool fem år efter det föreslagna subventionssystemets införande. Transportföretagen ifrågasätter om detta verkligen är den

modell som ger störst samhällsnytta, inte minst mot bakgrund av den relativt omfattande administration som betänkandet föreslår i sitt system.

Övrigt

Betänkandet innehåller i övrigt flera intressanta förslag om återbruk/reparationstjänster, om förbättrade möjligheter att förebygga avfall från hushåll och företag m.m., som Transportföretagen inte har några kommentarer till. Dessa förslag har enligt vår mening en mer direkt koppling till skapandet av cirkulär ekonomi än bilpoolsförslaget, som vi som redan framgått anser bör analyseras ytterligare.

Med vänlig hälsning

A handwritten signature in blue ink, reading 'Stefan Back', with a long horizontal flourish extending to the right.

Stefan Back
Chef hållbar logistik

Transportföretagen